





CRENCIAMENTO E APOIO FINANCEIRO:
PROGRAMA DE APOIO ÀS PUBLICAÇÕES CIENTÍFICAS PERIÓDICAS DA USP
COMISSÃO DE CRENCIAMENTO

Revista USP / Superintendência de Comunicação Social
da Universidade de São Paulo. – N. 1 (mar./maio 1989) -
- São Paulo, SP: Universidade de São Paulo, Superintendência
de Comunicação Social, 1989-

Trimestral.

Continuação de: Revista da Universidade de São Paulo

Descrição baseada em: N. 93 (2012)

ISSN 0103-9989

1. Ensaio acadêmico. I. Universidade de São Paulo.
Superintendência de Comunicação Social

CDD-080

dossiê bicentenário da independência: economia

5 Editorial

9 Apresentação *Hélio Nogueira da Cruz, Flávio Azevedo Marques Saes e Guilherme Grandi*

17 Dinâmica da atividade agrícola até meados do século XIX *Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein*

37 A escravidão brasileira à época da Independência *José Flávio Motta*

59 Comércio interno e manufaturas nos tempos da Independência do Brasil *Maria Alice Rosa Ribeiro*

79 Fiscalidade no Brasil Império: a manutenção de privilégios e o legado da desigualdade *Luciana Suarez Galvão e Anne Gerard Hanley*

101 Transportes e planos de viação no Brasil imperial *Guilherme Grandi*

125 A Independência e o banco, Brasil 1821-1829 *Thiago Fontelas Rosado Gambi*

149 O mealheiro oculto: dinâmicas econômicas entre o Norte e o Sul do Brasil no tempo da Independência *Daniel Souza Barroso*

165 Pensamento econômico no Brasil na época da Independência *Alexandre Macchione Saes e Ivan Colangelo Salomão*

185 Revolução Industrial e circuitos mercantis globais: a crise da escravidão no Império britânico *Tâmis Parron*

arte

214 A Semana de Arte Moderna de 1922 – cem anos depois *Elza Ajzenberg*

A **revistausp** é uma publicação trimestral da Superintendência de Comunicação Social (SCS) da USP. Os artigos encomendados pela revista têm prioridade na publicação. Artigos enviados espontaneamente poderão ser publicados caso sejam aprovados pelo Conselho Editorial. As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade exclusiva de seus autores.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Reitor CARLOS GILBERTO CARLOTTI JUNIOR
Vice-reitora MARIA ARMINDA DO NASCIMENTO ARRUDA

SUPERINTENDÊNCIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

Superintendente EUGÊNIO BUCCI

revistausp

Editor JURANDIR RENOVATO
Editora de arte LEONOR TESHIMA SHIROMA
Revisão MARIA ANGELA DE CONTI ORTEGA
SILVIA SANTOS VIEIRA
Secretária MARIA CATARINA LIMA DUARTE
Colaborador MARCOS SANTOS (fotografia)

Conselho Editorial

ALBÉRICO BORGES FERREIRA DA SILVA
CICERO ROMÃO RESENDE DE ARAUJO
EDUARDO VICTORIO MORETTIN
EUGÊNIO BUCCI (membro nato)
FERNANDO LUIS MEDINA MANTELATTO
FLÁVIA CAMARGO TONI
FRANCO MARIA LAJOLO
JOSÉ ANTONIO MARIN-NETO
OSCAR JOSÉ PINTO ÉBOLI

Ctp, impressão e acabamento
Gráfica CS

The logo of the University of São Paulo (USP), consisting of the letters 'USP' in a stylized, bold, white font.

Rua da Praça do Relógio, 109 – Bloco L – 4º andar
CEP 05508-050 – Cidade Universitária – Butantã – São Paulo/SP
Telefax: (11) 3091-4403
www.usp.br/revistausp
e-mail: revisusp@usp.br



Revista USP nasceu sob o signo de uma efeméride. Seu primeiro número, em 1989, estampava um dossiê sobre o bicentenário da Revolução Francesa, essa mesma revolução cujo ânimo republicano, com exceção do Brasil, inspirou as inúmeras independências da América Latina, mas que de certo modo também esteve na base dos movimentos e revoluções que antecederam a Independência brasileira. Desse modo, e ainda que no Brasil não houvesse, em 1822, conforme nos diz o historiador Evaldo Cabral de Mello, um sentimento de nacionalidade, mas antes um “ressentimento antilusitano”, é a partir dessa data que o Brasil cria condições de se tornar aquilo que foi se tornando ao longo desses 200 anos.

Daí a importância de aproveitar o Bicentenário da Independência não apenas para comemorar uma data e um episódio longínquos na história do país, mas principalmente para refletir, sob vários aspectos, de que modo chegamos até aqui. É justamente isso o que a **Revista USP** pretende com a série de quatro números dedicada a percorrer os caminhos (e descaminhos) da nossa emancipação política, suas motivações e circunstâncias históricas, bem como suas posteriores implicações, isso tudo a partir de quatro eixos temáticos, começando pelo econômico.

“Bicentenário da Independência: Economia”, o primeiro da tetralogia, foi organizado pelos professores Hélio Nogueira da Cruz, Flávio Azevedo Marques Saes e Guilherme Grandi, da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA) da USP. A precisão com que apresentam o dossiê, ou por vezes a contundência, ao apontarem, por exemplo, certos “laços históricos profundos” que ainda hoje nos aproximam do período da Independência, tais como “a péssima distribuição de renda, o racismo, o patriarcalismo, o patrimonialismo e a baixa prioridade à educação e à saúde pública”, já basta para nos dar a medida da relevância deste conjunto de textos.

Fechando a edição, e ainda na esteira das datas comemorativas, a seção Arte traz um artigo de Elza Ajzenberg sobre os cem anos da Semana de Arte Moderna de São Paulo.

Jurandir Renovato



Domínio público/Wikimedia Commons

bicentenário da independência: economia

Apresentação

O desenho deste dossiê foi construído a partir de um convite, feito pelos editores da **Revista USP**, para a elaboração de textos relativos ao processo de emancipação política do Brasil por parte de alguns dos mais atuantes historiadores econômicos do país. Estimulados, portanto, pela efeméride do Bicentenário da Independência, convidamos os autores signatários dos textos aqui reunidos e, de comum acordo com os editores, procuramos estabelecer os contornos gerais dos trabalhos, levando em consideração os temas “clássicos” da historiografia econômica e certa abrangência espacial, isto é, com a contribuição de autores que pesquisam as diferentes regiões do país.

A partir desses esclarecimentos, podemos interpretar o conjunto dos artigos como representativo do grande programa de pesquisa em curso sobre a Independência do

Brasil. A riqueza de cada perspectiva e a relação entre elas não podem ser exploradas nesta apresentação pela falta de espaço. Contudo, em nossa leitura, notamos que o conjunto dos artigos apresenta certa “coerência”, maior até do que se podia esperar, dado que não houve nenhuma exigência, da nossa parte, de se predefinir os temas mais possivelmente relevantes, ou que fosse adotado pelos pesquisadores qualquer tipo de uniformidade em termos de abordagem e/ou perspectiva teórica.

Os 200 anos da Independência nos abrem a oportunidade de refletirmos não somente sobre o que foi feito no Brasil desde a fixação dos europeus em nosso território, mas também a respeito das variadas realizações no decorrer desses mais de 500 anos de existência e formação cultural. Entendemos também que os artigos que compõem o presente dossiê são úteis para pensarmos acerca dos amplos desafios que temos enfrentado para a construção de um país mais próspero e menos desigual. Inúmeros temas são abordados que, via de regra, se relacionam ao complexo debate sobre a evolução da

economia brasileira em um período longo cujo eixo central é o episódio da Independência. Pode-se problematizar a continuidade do processo histórico ou destacar as rupturas ou os “grandes saltos” da história. Pode-se considerar se a origem da Independência deveu-se a fatores internos ao país ou foi provocada por fatores externos. Ademais, abordagens teóricas (explícitas ou não) podem definir os pontos mais decisivos da nossa evolução institucional ou do nosso atraso/retrocesso. De qualquer forma, em algumas obras clássicas da historiografia econômica brasileira – como as de Roberto Simonsen, Caio Prado Júnior e Celso Furtado – o tema da Independência é objeto de reflexões que se tornaram referências para as pesquisas posteriores.

Boa parte dos artigos deste dossiê, se não a totalidade, reconhece que a Revolução Industrial foi o grande fator que determinou as condições gerais da competição entre as principais economias do mundo ocidental desde a metade do século XVIII. Trata-se de um longo processo que teve a Inglaterra como protagonista mundial e ocorreu, sobretudo, por meio da promoção da indústria têxtil, com o surgimento de novas fontes de energia, o desenvolvimento de máquinas de tear, a emergência do proletariado urbano, ou seja, a criação do mundo fabril. Com os avanços expressivos da metalurgia e com os melhoramentos dos sistemas de transporte, estabeleceu-se um virtuoso processo de interações e aprimoramentos paulatinos que promoveu, de forma conjugada, grandes saltos de produtividade e crescimento da produção. Adam Smith, o grande teórico da economia política clássica, encontrou na Inglaterra um bom ponto de observação sobre a evolução econômica em curso, adequado

também para fazer uma síntese dos preceitos mercantilistas e propor uma nova forma de olhar os processos econômicos modernos.

Note-se que Portugal ocupava um papel tímido entre as nações que buscavam no século XVIII liderar os progressos tecnológicos em torno da Revolução Industrial, mesmo tendo uma história pregressa de avanços técnicos significativos no âmbito das grandes navegações. Em alguns setores, Portugal foi pioneiro, como no desenvolvimento da tecnologia naval e na produção de açúcar em larga escala nas ilhas atlânticas. A reativação do comércio atlântico de cativos africanos trazidos ao Brasil também foi um feito do império português. Contudo, é importante lembrarmos que, no complexo jogo político do período da colonização, Portugal permaneceu sistematicamente associado à esfera de influência da Inglaterra.

No quadro histórico acima delineado – de um lado, a Revolução Industrial e, de outro, o crescente vínculo entre Inglaterra e Portugal – é plausível se perguntar qual a relação existente entre a Revolução Industrial e a Independência do Brasil. Em sua obra *História econômica do Brasil*, publicada em 1945, Caio Prado Júnior tratou do tema com base na noção de crise do antigo sistema colonial, sistema que tem no pacto colonial – o monopólio de comércio entre metrópole e colônia – um elemento fundamental. O pacto colonial corresponde a uma época de predomínio do capital comercial nas relações econômicas: como nos lembra Fernando Novais, o capital comercial lucra por meio da diferença entre preço de venda e preço de compra. O monopólio de comércio permitia que o comerciante metropolitano, por não ter concorrente estrangeiro, comprasse o produto colonial a um preço baixo

e o vendesse na metrópole a preços elevados, de modo a obter um lucro extraordinário. Ademais, como resultado da prática de preços elevados para os compradores, haveria uma limitação do volume de trocas no conjunto da economia. A Revolução Industrial alterou fundamentalmente as condições que sustentavam o antigo sistema colonial. Para Prado Júnior, o crescimento da indústria a torna dominante na economia europeia e impõe o declínio do sistema colonial. O lucro da indústria se forma na esfera da produção e se realiza no mercado; o pacto colonial, pela prática do monopólio, restringia a expansão dos mercados em claro conflito com os interesses industriais. Disso resultou o declínio – e a crise – do antigo sistema colonial.

Essa interpretação tornou-se influente na historiografia brasileira e foi retomada, em perspectiva mais ampla, por Novais em sua tese de doutorado publicada como *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. Nela, o historiador, além de ressaltar a importância do tráfico de escravos para a acumulação do capital comercial, reafirma e elabora, de modo mais amplo, a noção de crise do sistema colonial que é entendida como resultado do próprio desenvolvimento: o sistema colonial, ao promover a acumulação de capital no centro do sistema – a economia europeia –, criava as condições para a sua superação por meio da emergência do capitalismo industrial, que se mostra incompatível com o monopólio de comércio e com a escravidão.

Este seria o pano de fundo para entender a Independência do Brasil como um processo político que rompe a relação da colônia com a metrópole e cria um Estado Nacional independente. No entanto, não se pode esquecer que há fatores internos que atuaram nessa

direção; segundo Prado Júnior, a condição decadente de Portugal, cada vez mais sujeito às imposições da Inglaterra, mostrava que a metrópole pouco tinha a beneficiar a colônia: além de extrair recursos, não estava em condições de exercer adequadamente o papel de intermediário.

Podemos situar o período da Independência como um processo cujos marcos fatuais mais relevantes ocorreram entre 1808 (a chegada da corte portuguesa ao Brasil), a Independência propriamente dita em 1822, a outorga da Carta Magna em 1824 e a abdicação de D. Pedro I em 1831. Com o alvará de 1808 passou-se a premiar a adoção de novos equipamentos, permitiu-se a produção de tecidos grosseiros no país e foram criadas condições mais favoráveis ao desenvolvimento das atividades financeiras locais, como aponta Thiago Gambi em seu artigo elaborado para este dossiê. Facilitou-se também o comércio internacional de outras regiões fora do eixo dominado pelo Rio de Janeiro, como apontado no artigo assinado por Daniel Barroso. O trabalho de Tâmis Parron indica, por sua vez, como a dinâmica interna da Inglaterra e suas relações com a Índia determinaram os seus procedimentos quanto à escravatura em geral e às trocas comerciais britânicas com suas possessões no Caribe, pois, nos próprios termos do pesquisador, “é necessário reagrupar as geografias particulares das nações no conjunto dos circuitos mercantis que se abrem em rede sobre o mundo no início do século XIX”.

São inúmeras as evidências históricas a indicar os impactos da Independência sobre a economia brasileira. Prado Júnior entende que a vinda da família real portuguesa e a liberdade comercial (o fim do monopólio) estimularam atividades como a economia

urbana do Rio de Janeiro, a produção de alimentos para a corte, importações e exportações; diz Prado Júnior: “[...] o progresso econômico é geral”. Mas o historiador reconhece também o surgimento de desequilíbrios como o déficit comercial e orçamentário. Em *Formação econômica do Brasil*, Celso Furtado explora as razões desses desequilíbrios decorrentes do chamado “passivo colonial”. Na realidade, o Brasil independente herdou a tutela que a Inglaterra exercia sobre Portugal. Os acordos de 1810 entre Portugal e Inglaterra já definiam as bases sobre as quais se estabeleceriam as relações entre Brasil e Inglaterra. Em particular, o acordo que estabeleceu uma tarifa de 15% para os produtos ingleses (menor do que para os portugueses e os de outras nações) se insere nesse quadro. Aliás, Roberto Simonsen, em sua *História econômica do Brasil*, atribui a esse acordo tarifário o não desenvolvimento da indústria no Brasil após o fim do domínio metropolitano. Por negociar o reconhecimento da independência do Brasil diante de Portugal, a Inglaterra pôde, pelo Tratado de 1827, assumir a posição de potência privilegiada; ao mesmo tempo, a tarifa de 15% foi generalizada para todas as importações. De acordo com Furtado, essa limitação da principal receita fiscal do Brasil conduziu à crise financeira que se refletiu no endividamento e no recurso a emissões. Assim, numa fase de construção do Estado nacional, o governo imperial se viu diante da carência dos recursos necessários para aquela tarefa. Somente depois de 1842, ao expirar o Tratado de 1827, pôde o país se livrar da tutela inglesa, até porque as exportações de café criaram um vínculo comercial forte com os Estados Unidos. A elevação da tarifa sobre as importações, somada ao crescimento das

exportações, gerou os recursos para consolidar o poder estatal diante da instabilidade política do período.

No entanto, Furtado nota que o Brasil da metade do século XIX, do ponto de vista de sua estrutura econômica, não diferia em termos substanciais daquilo que fora nos três séculos anteriores. Isto posto, podemos dizer que há um entendimento comum compartilhado por Furtado, Prado Júnior e Simonsen, o de que a Independência não foi suficiente para mudar a estrutura da economia brasileira construída na época colonial, pois ela continuou fundada no trabalho escravo e voltada principalmente à produção para exportação. Todavia, em pesquisas mais recentes, baseadas em novas abordagens e na exploração de uma variedade maior de fontes primárias, é frequente a contestação ou pelo menos a qualificação das interpretações expostas pelos clássicos de nossa historiografia econômica. Em alguns artigos deste dossiê essa postura crítica poderá ser observada.

Caberia então avaliarmos de que modo os artigos aqui compilados fornecem elementos para discutirmos a questão do impacto da Independência sobre a economia/sociedade brasileira. O artigo de Francisco Luna e Herbert Klein, o de José Flávio Motta e, de certo modo, o de Maria Alice Ribeiro se inserem numa corrente que procura mostrar, já na colônia, a existência de um mercado interno expressivo. Luna/Klein e Motta indicam alguns dados quantitativos da escravidão e do mercado interno, da mesma forma que Ribeiro conclui o seu artigo ao afirmar que os agentes nacionais do capital comercial e agrário impuseram seus interesses ao país durante todo o período imperial e, nesse sentido, a escravidão perdurou por

mais 65 anos após a Constituinte de 1823. Assim, entendemos que os novos aportes apresentados neste dossiê pelos pesquisadores não negam a permanência da atividade agrícola escravista de exportação como central na definição da dinâmica da economia imperial.

Algumas mudanças de importância maior ou menor, mas sem afetar a estrutura da economia, parecem decorrer da presença de um Estado Nacional que, diferentemente da fase colonial, necessita tratar das condições de sua sobrevivência, seja do ponto de vista financeiro, seja pela preservação da unidade territorial do Império. O artigo de Gambi sobre o Banco do Brasil cabe nessa perspectiva, em particular ao discutir o papel central do banco no financiamento dos gastos públicos durante o contexto da consolidação do processo de emancipação política do país. A análise de Guilherme Grandi sobre os planos viários elaborados entre 1869 e 1882 mostra a crescente preocupação do Estado imperial com a questão das vias de transporte para interligar as várias regiões do país. Ribeiro também enfatiza os esforços para a instalação da primeira siderurgia destinada ao abastecimento do aparato produtivo local e ao fornecimento de insumos à produção de armamentos, elemento importante para a defesa e segurança do país. O artigo de Luciana Galvão e Anne Hanley examina, com extrema profundidade analítica, a reorganização do sistema tributário a partir da consolidação do Estado Nacional. Em suma, o Império brasileiro, no decurso do século XIX, promoveu ações transformadoras ao mesmo tempo em que manteve parte significativa do arcabouço institucional herdado do período colonial, ao não enfrentar decisivamente uma série de interesses dos grupos

sociais dominantes, há tempos arraigados em nossas estruturas econômica, política e social.

No plano das ideias, as divergências entre Cairu e José Bonifácio também se inserem nesse processo de estabelecimento do Estado Nacional. Ambos os autores têm expressiva vivência na gestão e construção do Estado e procuraram expor suas ideias, certamente buscando transformá-las em ações. O discurso é liberal, pois os dois se formaram em Portugal sob a influência do liberalismo inglês, mas suas propostas não eram convergentes, em especial quanto ao escravismo: Cairu o aceita como necessário à economia brasileira da época; já José Bonifácio o critica e propõe um programa abolicionista, embora gradual, que, sabemos, não foi bem-sucedido. A adoção da Carta Magna tem importante papel no desenvolvimento futuro do país, com a peculiaridade de se adotar uma monarquia constitucional. Estes pontos de vista estão devidamente contemplados no artigo de Alexandre Saes em coautoria com Ivan Salomão.

A Revolução Industrial, como já mencionamos, permanece como ponto de referência básica do processo econômico e político do Brasil, e, desta forma, está presente na Independência. Trata-se de pano de fundo sempre presente em toda a competição capitalista do período. À época da Independência, a siderurgia era um segmento mais complexo, que se expandiu a partir de 1808. Mas ela avançou, ainda que lentamente, junto às propostas de construção ferroviária levadas a cabo no Rio de Janeiro, em Pernambuco e na Bahia, e que vão se tornar mais efetivas, ao avançarem por outras regiões do país, somente no último quartel do século XIX após o término da Guerra da Tríplice Aliança.

A construção da Independência também foi importante para a manutenção dos engenhos centrais voltados à produção do açúcar, que, apesar do pouco sucesso imediato, foram sucedidos por usinas mais modernas e produtivas ao final do século XIX. Só com o avanço da “economia de mercado interno”, como aparece em *Formação econômica do Brasil*, de Furtado, é que ocorre o início da implantação mais sistemática das novas técnicas de produção difundidas pela Revolução Industrial em alguns ramos manufatureiros no Brasil. É sabido que tal revolução foi o principal elemento determinante da economia mundial ao promover profunda alteração na competição internacional, sobretudo entre o último quartel do século XVIII e meados do XIX. A proximidade de Portugal com a Inglaterra levou o Brasil a experimentar os efeitos dessas mudanças, embora nossa metrópole tenha nos submetido a um papel muito restrito no que se refere às possibilidades de produção de artigos mais elaborados, como os manufaturados. O Alvará de 1785, de D. Maria, vedava a produção manufatureira no Brasil; já o Alvará de 1808, no entanto, modificou substancialmente essa postura da metrópole ao nos aproximar dos padrões internacionais impostos pela Inglaterra.

Um segundo fator fundamental foi a ampla disponibilidade de recursos naturais do Brasil, que oferece uma fronteira econômica interna muito ampla, e a grande distância dos principais centros econômicos mundiais. As condições geográficas eram favoráveis para a produção de açúcar, extração mineral e produção de café, além de outros produtos da agricultura tropical, como arroz, algodão, mandioca e fumo. A grande extensão territorial do país, os atributos de

nossa topografia e os altíssimos custos dos transportes internacionais e internos também foram decisivos na competitividade internacional. A pequena disponibilidade de recursos humanos, no Brasil e em Portugal, também marcou o quadro da economia brasileira, com grandes desdobramentos como as tentativas de subjugar os povos originários e adotar a odiosa escravidão dos africanos.

O terceiro elemento a ser destacado é o papel retardatário que o Brasil sempre ocupou em relação aos grandes centros econômicos, sem jamais exercer uma atuação de destaque nos avanços que ocorriam na economia mundial. É bem verdade que o país nunca contou com um projeto ambicioso e continuado de avanço científico e tecnológico que pudesse colocá-lo na primeira linha do cenário científico, tecnológico e econômico internacional. Nesse sentido, convém lembrarmos que o Brasil vai sediar os primeiros esforços de construir universidades apenas em 1808, com as universidades de Cirurgia (Bahia) e de Medicina (Rio de Janeiro). As universidades de Direito, de 1827, em Olinda e São Paulo atuavam em áreas distantes dos avanços da revolução científica, embora fossem muito significativas para o país. Note-se que as primeiras universidades, como a de Bolonha (1088), Oxford (1096) e, na América Latina, a Universidade de S. Martin (1551), a Universidade de São Domingos (1538), a do México (1553), a de Bogotá (1662), a de Harvard (1636) e a de Yale (1701), já estavam bem estabelecidas no cenário internacional e nas Américas há longa data.

O quarto elemento que vale destacarmos são os efeitos das circunstâncias mais imediatas da Independência, seja nos períodos anteriores como nos posteriores. Era um momento de fortes tensões políticas entre

as várias regiões do país. No exterior, seja nas Américas, com a emancipação de várias regiões, como na Europa. Dois elementos chamam nossa atenção, a saber: a manutenção da integridade física nacional, tendo o governo central que enfrentar as fortíssimas pressões que poderiam levar à sua fragmentação política, como se observa com os conflitos que ocorriam em Recife, Salvador, Rio Grande do Sul, Maranhão e Pará, tratados, em certa medida, no artigo de Barroso. Já o estudo de Grandi dá margem a pensarmos que as dificuldades de transporte no país e as imensas distâncias entre os vários polos de produção colaboraram para manter as diversas regiões apartadas umas das outras, incentivando-as assim a desenvolver características e interesses locais específicos. O grande empenho, de longo prazo, da metrópole de procurar manter o país unificado foi confrontado no período da Independência e os altíssimos riscos de fragmentação, como os ocorridos na América espanhola, colocam os resultados alcançados no caso do Brasil como excepcionais. A emergência de uma Monarquia Constitucional certamente desempenhou papel determinante nesse processo.

Outro resultado singular do caso brasileiro foi o reduzido derramamento de sangue no período imediato que antecede a Independência, apesar dos sérios conflitos internos e externos. Na verdade, pode-se considerar que, desde a chegada da família real em 1808, o Brasil vinha ganhando crescente autonomia em relação a uma frágil e decadente metrópole, que tinha que ceder espaço político e econômico à Inglaterra e às forças políticas locais. De muitas formas, como, por exemplo, os tratados de 1810 com a Inglaterra, demonstravam o novo equilíbrio de poder em construção, em que Portugal tinha seu

campo de atuação reduzido. A Independência estava, nesse sentido, “madura” em 1822 e tornavam-se desnecessários conflitos exacerbados, sobretudo com o apoio britânico aos interesses locais no processo que resultou na Independência. Pode-se interpretar este episódio como manifestação da continuidade do processo histórico, mais que uma ruptura brusca. Em certo sentido, foi também um período em que se perdeu uma raríssima oportunidade de se tratar de forma mais direta e com resultados práticos significativos a eliminação da escravidão no país. O comércio de escravizados, devemos lembrar, veio a crescer em volume após a Independência, como aponta a pesquisa de Motta. Certamente, o período da Independência, considerando os anos anteriores e posteriores, reforçou laços históricos profundos, como a péssima distribuição de renda, o racismo, o patriarcalismo, o patrimonialismo e a baixa prioridade à educação e à saúde pública, que ainda nos caracterizam. O baixo apreço de algumas autoridades públicas no Brasil com a preservação do meio ambiente e com a pesquisa acadêmica também permanece até os nossos dias, infelizmente.

Diante do exposto, o leitor e a leitora notarão que alguns artigos deste dossiê sugerem que a permanência dos traços característicos da economia/sociedade da época da Independência se relaciona com as mazelas do Brasil atual e, nesse sentido, poderíamos dizer que o trinômio pradiano – monocultura, trabalho escravo e grande propriedade – tem sido, depois de 200 (ou 500) anos, apenas “atualizado” ao continuar presente e atuante na conformação do nosso subdesenvolvimento. Evidentemente, muitas mudanças ocorreram nos 300 anos iniciais e no período posterior à Independência.

dência. Outras grandes inovações, como as mudanças nas áreas de energia, informática, novos materiais, também promoveram profundas alterações na competição capitalista. Não podemos deixar de apontar períodos de rápidos avanços da produção e da renda *per capita* do Brasil nestes últimos 300 anos. As décadas do crescimento da indústria, a modernização da agricultura, as profundas mudanças em nossa pauta comercial com o exterior e os ganhos de expectativa de vida e de educação da população são eventos positivos. Nos últimos 40 anos, entretanto, o país parece ter perdido o dinamismo apresentado desde o final do século XIX até os anos 70 do século XX.

Como última reflexão, vale a pena mencionarmos que ocorreram muitas mudanças profundas nas práticas produtivas mundiais, sobretudo a partir do início do século XX, que alteraram significativamente o quadro competitivo internacional. As transformações científicas e tecnológicas nas áreas de energia, de comunicação e informação, entre muitas outras invenções e inovações, alteraram os padrões de produtividade e de bem-estar das sociedades. O ritmo no avanço das invenções e inovações pode ter se acelerado desde então. O papel dos Estados nacionais nas esferas econômica e social também se transformou ao longo desse período. Prever

os desafios futuros dos sistemas econômicos e das sociedades tornou-se ainda mais complexo. Novos temas, como a questão do meio ambiente e do inter-relacionamento das cadeias produtivas globais, entre muitos outros elementos, são verdadeiras novidades históricas que precisam ser consideradas dessa forma para que se construam cenários úteis no sentido de sermos capazes de estabelecer propostas eficazes de política econômica e social. A persistente reflexão sobre nossa história e a construção de cenários futuros são um exercício que deve ser feito constantemente para a construção de uma visão abrangente que nos oriente. Neste momento, a riqueza das possibilidades dos avanços científicos, tecnológicos e sociais é imensa e o enfrentamento das dificuldades em torno da salvaguarda do meio ambiente e do combate às pandemias não pode ser adiado. Devemos em conjunto, e de forma coordenada, participar ativamente para a construção de um futuro civilizatório mais alvissareiro, ainda mais agora, após esses 200 anos de um longo percurso emancipatório.

Hélio Nogueira da Cruz

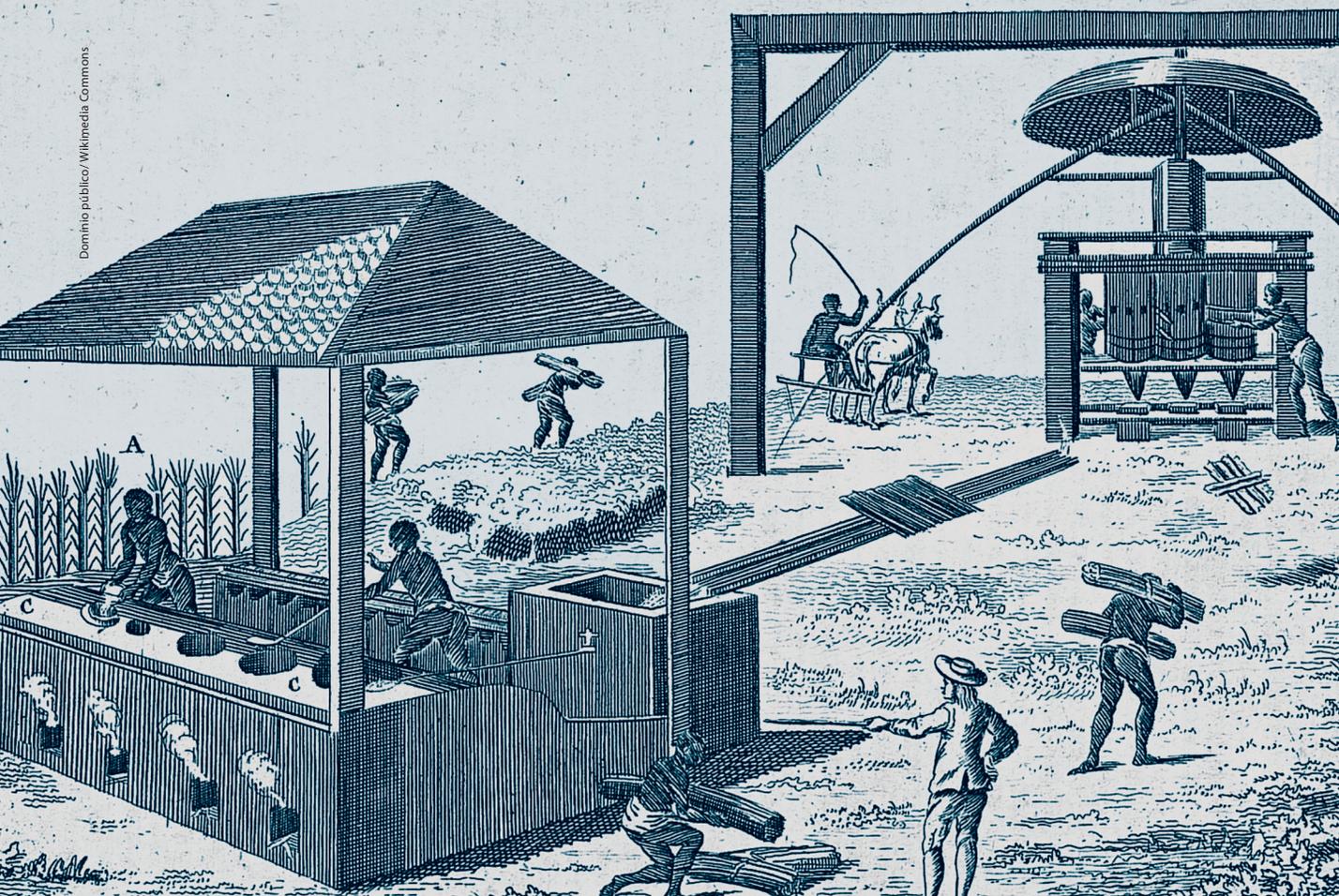
Flávio Azevedo Marques Saes

Guilherme Grandi

Dinâmica da atividade agrícola até meados do século XIX

Francisco Vidal Luna

Herbert S. Klein



resumo

Até o início do século XX a história do Brasil foi marcada pela dinâmica da atividade agrícola, tanto a grande lavoura exportadora, como a agropecuária voltada ao abastecimento do mercado interno, que se confundia com a atividade de subsistência. Embora o mercado internacional fosse o elemento dinâmico, os efeitos sobre as atividades não exportadoras são essenciais para explicar a história, ocupação e povoamento do território brasileiro. Neste artigo objetivamos analisar a dinâmica da agricultura nos primeiros séculos de colonização, tanto as atividades exportadoras como as dedicadas ao mercado interno, e sua situação em meados do século XIX, período de consolidação da cafeicultura, que alterou profundamente a estrutura produtiva nacional e a infraestrutura econômica, em particular o sistema de transportes.

Palavras-chave: atividade agrícola; atividades exportadoras; mercado interno; sistema de transportes.

abstract

Until the beginning of the 20th century, the history of Brazil was marked by the dynamics of agricultural activity with both large-scale export crops and agriculture aimed at supplying the domestic market, the latter sometimes confused with subsistence farming. Although the international market was the dynamic element, the effects to supply the internal market are essential to explain the history, occupation and population of Brazilian territory. In this article we aim to analyze the dynamics of agriculture in the first centuries of colonization, both exporting activities and those dedicated to the domestic market, and its situation in the mid-nineteenth century period of consolidation of coffee farming, which profoundly altered the national productive structure and the infrastructure economy and in particular the transport system.

Keywords: agricultural activity; exporting activities; domestic market; transport system.

A

história do Brasil, até o início do século XX, foi marcada pela dinâmica da atividade agrícola, tanto a grande lavoura exportadora, como a agropecuária voltada ao abastecimento do mercado interno, que se confundia com a atividade de subsistência. A colonização, a ocupação territorial e o povoamento tiveram na agricultura um fator fundamental. Embora o mercado internacional fosse o elemento dinâmico a explicar a rentabilidade e a expansão da grande lavoura exportadora, os efeitos sobre as atividades não exportadoras, que surgiam subsidiariamente aos núcleos exportadores, são essenciais para explicar a história, ocupação e povoamento do território brasileiro. O surto extrativo mineral, ocorrido ao longo do século XVIII, representaria talvez o núcleo produtivo exportador mais importante na ampliação de atividades internas não exportadoras. A mineração estimulou a criação e o desenvolvimento de mercados

fornecedores de várias áreas do território brasileiro, constituindo, ainda que limitadamente, a primeira configuração de um mercado nacional, restrito pelo deficiente sistema de transportes, baseado nas tropas de mulas, cabotagem e navegação fluvial.

Somente no século XIX, com o desenvolvimento da atividade cafeeira, implantou-se um sistema mais eficiente de transportes, através das ferrovias. A dinâmica da produção e da exportação de café seria essencial para explicar a dinâmica econômica naquele século. Em meados do século XIX, já esgotados os veios auríferos, a agricultura recuperava a preponderância econômica do país, ainda essencialmente rural, ainda pouco povoado, dependente externamente da exportação de poucos produtos agrícolas. Entre 1840 e 1850, os principais produtos exportados foram o café (47%), o açúcar

FRANCISCO VIDAL LUNA é professor aposentado da Universidade de São Paulo.

HERBERT S. KLEIN é professor emérito da Universidade Columbia (EUA).

(30%), os couros e peles (10%), o algodão (9%) e outros produtos menos expressivos, como o tabaco, a erva-mate e o cacau.

Para melhor entendimento da dinâmica da agricultura nos primeiros séculos de colonização e sua situação em meados do século XIX, vamos apreciar algumas atividades voltadas ao mercado externo e interno, com maior influência na configuração do Brasil naquele período.

MERCADO EXTERNO: A ATIVIDADE AÇUCAREIRA

A produção de açúcar foi a primeira atividade de larga envergadura desenvolvida no Brasil. Junto com o processo de exploração do espaço americano, os portugueses reproduziram o empreendimento açucareiro das suas ilhas do Atlântico, Madeira e São Thomé, onde desenvolveram a tecnologia da produção de açúcar em larga escala, reproduzida no Nordeste e que colocaria a colônia portuguesa na condição de maior produtor mundial de açúcar.

O sucesso da atividade transformou a região nordestina no centro de interesse metropolitano, concentrando ali o poder econômico e político da colônia. A característica do empreendimento era a grande exploração econômica e a mão de obra compulsória, inicialmente baseada na força de trabalho dos índios, posteriormente substituídos pelos escravos de origem africana. A supremacia mundial do Brasil no mercado mundial de açúcar manteve-se até a segunda metade do século XVII, quando se consolidou a produção açucareira nas ilhas do Caribe. Os holandeses, que ocuparam o Nordeste brasileiro em 1630, ao serem expulsos em 1654,

apoiaram a formação do polo açucareiro das Antilhas. O novo polo quebrou o monopólio português e concorreu em condições vantajosas, tanto pela menor distância em relação ao mercado europeu, como pela maior produtividade dos seus engenhos. A tradicional região nordestina perdeu a supremacia para as novas áreas produtoras no exterior, mas manteve-se como principal área agrícola do Brasil, até a consolidação da lavoura cafeeira no século XIX (Schwartz, 1985; Canabrava, 1981; Vogt, 1979).

No século XVIII a região nordestina perdeu a hegemonia política e econômica, pois o eixo econômico foi deslocado para a região influenciada pela mineração e que transformou o Rio de Janeiro no principal centro político e administrativo da colônia. A atividade alterou a ocupação e exploração do território e ampliou significativamente os fluxos comerciais entre várias regiões, tendo por elemento dinâmico as áreas extrativas, localizadas nos atuais estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. A ocupação populacional e econômica ultrapassou as áreas litorâneas, adentrou o sertão e incorporou a ampla capitania de São Paulo ao processo econômico colonial.

O Rio de Janeiro tornou-se o principal núcleo de relacionamento entre a Metrópole e as áreas extrativas, tanto no escoamento do ouro como no abastecimento das minas. Pela nova importância adquirida, em 1763 a capital da colônia, até então sediada em Salvador, foi transferida para o Rio de Janeiro, consolidando o deslocamento do eixo econômico e político da colônia para esta região. Com o declínio gradativo das exportações de ouro e diamantes, o açúcar retomava seu papel como principal atividade econômica colonial.

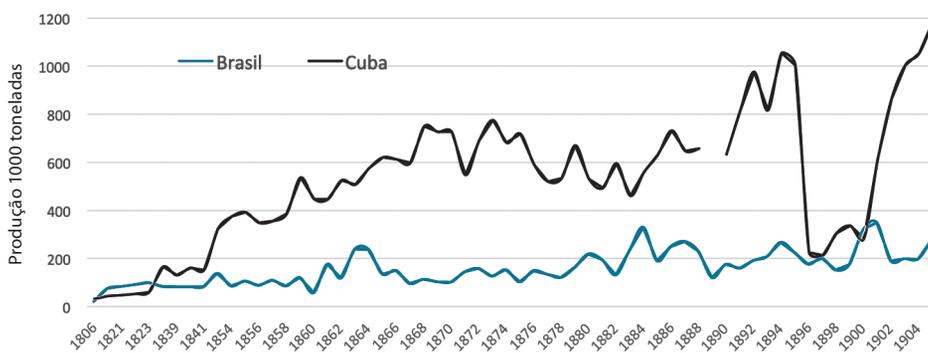
A posição relativa do Brasil no mercado mundial de açúcar havia mudado com o crescimento das Índias Ocidentais e depois da produção asiática no início do século XVIII. Isso sugeriu que a produção brasileira de açúcar teria entrado em declínio secular. A realidade é que a economia açucareira do Nordeste cresceu nos dois séculos seguintes, especialmente após a lei do açúcar britânica de 1845, que permitiu a importação de açúcar não britânico para a Inglaterra e o crescimento contínuo do consumo de açúcar na

Europa. Assim, embora o Brasil ocupasse posição secundária no mercado mundial, sua participação manteve-se significativa em relação ao valor das exportações brasileiras até meados do século XIX (Gráficos 1 e 2).

Nesse período, mantiveram-se as exportações de açúcar provenientes das principais zonas exportadoras, como Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Além das áreas tradicionais do Nordeste e da crescente produção no Rio de Janeiro, desenvolveu-se também na capitania de São Paulo uma atividade

GRÁFICO 1

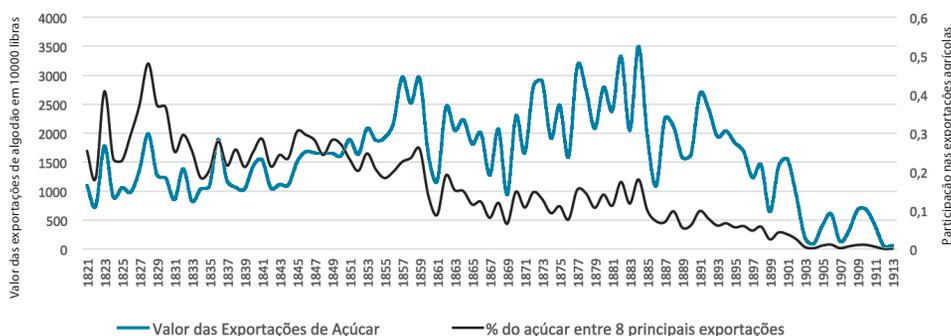
Brasil e Cuba, produção de açúcar, 1806-1905



Fonte: Deerr, 1949, 1:122-131

GRÁFICO 2

Valor e participação do açúcar nas exportações agrícolas brasileiras, 1821-1931 (produtos considerados: café, açúcar, algodão, cacau, erva-mate, fumo, borracha e couros)



Fonte: IBGE, Estatísticas Históricas

açucareira, concentrada no chamado Quadrilátero do Açúcar, que, sem alcançar a dimensão nordestina e carioca, representava a primeira inserção da capitania diretamente na produção exportadora, e cujo escoamento realizava-se pelo porto do Rio de Janeiro.

Ao consolidar-se a produção de açúcar no Caribe, criou-se uma defasagem tecnológica entre aquela região e o núcleo açucareiro brasileiro. O distanciamento tecnológico ampliou-se com a criação dos chamados engenhos centrais no Caribe, que incorporavam as inovações tecnológicas desenvolvidas com a Revolução Industrial. Ao contrário dos engenhos tradicionais, essas unidades produtivas separavam a atividade agrícola da industrial, pois o engenho central não produzia cana, abastecendo-se com fornecedoras independentes. O objetivo era ampliar a dimensão do empreendimento e racionalizar o processo industrial, com aumento da produtividade e competitividade do açúcar proveniente da cana, para enfrentar a concorrência do açúcar de beterraba, cuja produção se alastrava na Europa.

Face ao sucesso dos engenhos centrais nos países concorrentes, o governo brasileiro procurou estimular sua implantação no país. Concederam-se incentivos para os engenhos centrais construídos, inclusive com garantia de remuneração mínima. As novas unidades deveriam incorporar as inovações técnicas existentes no setor e utilizar exclusivamente trabalhadores livres assalariados. Pretendia-se melhorar também a qualidade do produto, pelo aprimoramento dos setores agrícola e industrial. Embora fossem emitidas numerosas concessões para a instalação de engenhos centrais, os poucos implantados foram malsucedidos, por problemas operacionais e tecnológicos. Também sofriam pela irre-

gularidade na entrega de cana pelos fornecedores, muitos produtores de açúcar ou de aguardente. Outro fator negativo era a precariedade dos transportes, dificultando o abastecimento eficiente de cana para o processamento centralizado. A organização dos plantios existentes não atendia aos requisitos da centralização do processamento industrial (Carli, 1943; Canabrava, 1971; Meira, 2007; Eisenberg, 1974).

A trajetória desses engenhos centrais em São Paulo, promovida pelo governo provincial e central, pouco diferiu do resto do Brasil. Houve concessão de cinco, mas somente três funcionaram, instalados em Porto Feliz, Piracicaba e Lorena e que nunca atingiram a produção esperada. Em 1886 instituiu-se a concessão do Engenho Central de Capivari. Além dos subsídios normais, o governo imperial autorizou a compra de terras e a promoção de imigração para produção de cana. Os engenhos poderiam produzir e moer a própria cana, sem depender do fornecimento de terceiros. A iniciativa assinalou o fim do conceito de engenhos centrais e a instituição das usinas como modelo de organização da produção de açúcar (Meira, 2007; Carli, 1943).

A partir dos anos 1880, as exportações brasileiras de açúcar decresceram sistematicamente, com uma breve recuperação na década de 1920. De modo geral, o açúcar brasileiro tornou-se pouco representativo no mercado internacional até o fim da Segunda Guerra Mundial. A principal razão seria o atraso na efetiva implantação de uma indústria açucareira moderna, em contraste com o desenvolvimento ocorrido nos principais concorrentes. Em 1917 existiam 215 usinas, responsáveis por metade da produção nacional de açúcar. O restante ainda era produ-

zido pelos engenhos tradicionais. Pernambuco respondeu por 40% da produção nacional, o Rio de Janeiro, 20% e Alagoas, 10%. São Paulo, com apenas 8% da produção, só conseguia suprir 40% do que necessitava para atender à sua demanda interna, abastecendo-se de outras regiões produtoras do país. A sobrevivência dos velhos engenhos apesar do rápido crescimento das usinas mostra a longa transição para a nova tecnologia.

Com a queda da competitividade das exportações brasileiras de açúcar, a maior parte da produção nacional era orientada para o mercado interno. Somente na segunda metade do século XX as exportações de açúcar se tornariam novamente representativas. Nesse período, o Nordeste perderia a liderança para o Sudeste, e São Paulo tornava-se o maior produtor nacional (Deerr, 1949; Eisenberg, 1974; Carli, 1937; Canabrava, 1981).

MERCADO EXTERNO: AS VÁRIAS FASES DO ALGODÃO

O cultivo do algodão tem uma longa história, que remonta a milhares de anos, encontrando-se diversas variedades espalhadas por várias regiões do mundo. No Brasil há evidências de uso pelos índios quando da chegada dos portugueses e do seu cultivo nas primeiras fases da colonização (Souza, 1851). Esparsamente cultivado pela colônia, teve sua primeira fase comercial no Maranhão e Pernambuco a partir de 1780. O processo de industrialização da Inglaterra teve como um dos pontos basilares a produção de tecidos de algodão e o Brasil tornou-se inicialmente o principal fornecedor da crescente demanda de algodão (Carreira, 1988; Maxwell, 1996; Mar-

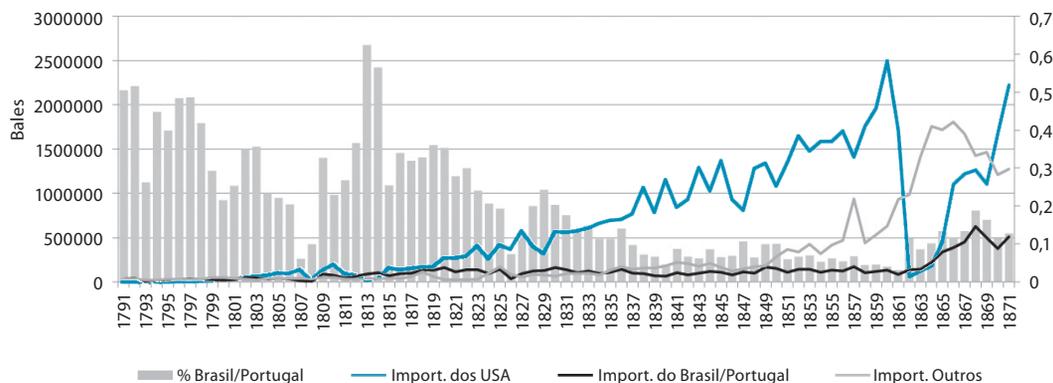
tins e Mello, 2018; Arruda, 2016; Camara, 1797). O algodão nordestino, arbóreo, de fibra longa e de boa resistência, prestava-se adequadamente aos processos produtivos adotados na primeira fase da industrialização, o que lhe permitiu manter por longos anos uma posição de destaque nas importações inglesas de algodão. Assim, entre 1785 e 1815, o Brasil representou um quinto das importações de algodão realizadas por Liverpool (Krichal, 2013; Pereira, 2017; Albano, 1918; Soares, 1860; Donnel, 1872).

O expressivo crescimento da demanda, os reduzidos investimentos necessários para ingresso na atividade e a rentabilidade oferecida atraíram pequenos e grandes produtores nordestinos. Entretanto, no início do século XIX ocorreram transformações tecnológicas no processamento do algodão e produção de tecidos, que permitiram utilizar outras variedades de algodão, estimulando a demanda para a produção americana, baseada no algodão herbáceo. A produção americana cresceu de forma exponencial, com elevada qualidade e produtividade, tornando os Estados Unidos a principal fonte de abastecimento de algodão para a Inglaterra, líder na produção e exportação mundial de tecidos de algodão (Watts, 1871; Andrade, 2011).

Nas duas primeiras décadas do século XIX, as turbulências políticas e militares, inclusive os conflitos gerados pelas guerras napoleônicas, afetaram vários dos fornecedores mundiais de algodão e beneficiaram a posição brasileira no mercado internacional. Mas, com o fim dos conflitos e normalização do mercado, o Brasil perdeu representatividade no mercado, e não acompanhou o explosivo crescimento da demanda internacional (Arruda, 2016; Novaes, 2000) (Gráfico 3).

GRÁFICO 3

Origem das importações de algodão por Liverpool, 1791-1871



Fonte: Donnel (1872); Smithers (1825)

Ao longo dos anos 1821 a 1860, a exportação brasileira de algodão manteve-se praticamente estável, entre 10 e 15 mil toneladas/ano, mas sua participação nas exportações brasileiras reduziu-se de um quarto para 5%, então lideradas pelo café. O Nordeste liderava as exportações, orientadas principalmente para a Inglaterra (80%) e em menor escala para a Espanha e França (Gráfico 4).

A queda dos preços internacionais e a baixa produtividade da produção brasileira reduziam a competitividade do Brasil no mercado internacional. Ademais, métodos inadequados de processamento e comercialização contribuíam para depreciar os preços do produto brasileiro no mercado internacional, apesar da qualidade da fibra. Por fim, recentes estudos têm enfatizado também a elevada carga

GRÁFICO 4

Quantidade exportada de algodão e participação no valor das exportações agrícolas (1821-1939)



Fonte: IBGE, Anuário Estatístico, 1939-1940

de impostos que onerava o algodão exportado pelo Brasil. Assim, embora o Brasil mantivesse suas exportações, permaneceu como um fornecedor secundário no crescente mercado de algodão (Gráfico 4) (Pereira, 2017; Soares, 1860).

A economia do algodão era extremamente importante para os estados nordestinos e, para vários, seu principal produto de exportação. A facilidade de cultivo e adequação às condições da região permitia o ingresso de pequenos e grandes produtores, escravistas ou não. No semiárido tornou-se um cultivo associado à pecuária, permitindo um fluxo de renda importante para os agricultores locais. Além disso, os resíduos do cultivo serviam para a alimentação do gado, base da economia local. De modo geral, no Maranhão os cultivos realizavam-se por trabalho escravo, enquanto em outras áreas do Nordeste eram mais importantes os pequenos produtores não escravistas. Os métodos de cultivo eram primitivos, tanto do sertanejo pobre do semiárido, como dos produtores de maior porte. Usualmente o agricultor vendia sua produção ao descaroador, que se encarregava da comercialização para os exportadores (Lirbório, 2017; Nogueira e Simões, 2009; Koster, 1941; Albano, 1918).

A Guerra de Secessão americana desorganizou a produção algodoeira dos Estados Unidos, principal fornecedor do produto para a Inglaterra, que procurou encontrar alternativas de fornecimento, de preferência algodão com características semelhantes ao produto americano. Para suprir suas necessidades as autoridades inglesas passaram a estimular a ampliação da produção em vários países, inclusive o Brasil, produtor então secundário, mas com longa tradição na produção e exportação do produto. Seria na província de

São Paulo, província sem histórico de produção ou exportação, que se concentrariam os experimentos, através da semente New Orleans. As condições do mercado estimularam o incremento da produção brasileira, também nos tradicionais estados produtores no Nordeste, com aumento da participação do Brasil no mercado mundial de algodão e a participação do algodão na pauta de exportações do país. O aumento de preços estimulava a produção e tornava rentável a exportação da produção, independentemente dos níveis de produtividade. Embora o Nordeste continuasse como a principal região produtora de algodão, São Paulo, anteriormente sem representatividade no produto, tornou-se um produtor e exportador importante, representando cerca de um quinto da produção em 1873-1874. Naquela safra, Pernambuco foi o maior exportador, seguido de São Paulo, Alagoas e Ceará. Nos primeiros anos da década de 1870 os preços voltaram aos níveis anteriores, colocando um ponto final na euforia do mercado de algodão no Brasil, que permanecia não competitivo internacionalmente em condições normais de mercado. O Brasil continuava produtor, mas com pouca representatividade internacional. A produção local atendia à crescente demanda interna, gerada pelo início do processo de industrialização, também baseado na indústria têxtil (Canabrava, 1984; Watts, 1871; Moreira, 1875; Viveiros, 1954).

MERCADO EXTERNO: ECONOMIA CAFEIEIRA

A expansão da produção de café no segundo quarto do século XIX deu ao Brasil uma nova mercadoria de exportação, cuja

demanda crescia sistematicamente pela ampliação do hábito por uma população crescente, cada vez mais urbana e mais rica nos países mais desenvolvidos do mundo. Dadas as excepcionais condições físicas do Brasil para o cultivo do café, o país rapidamente assumiu a posição de líder mundial no fornecimento do produto, tendo sido fácil aumentar a produção adequadamente, a fim de atender à crescente demanda.

A expansão inicial do café ocorreu no Vale do Rio Paraíba, primeiro na parte pertencente ao Rio de Janeiro, na região de Vassouras. Posteriormente, as plantações de café moveram-se para o norte e o oeste, alcançando a região denominada Zona de Mata, na parte sudoeste da província de Minas Gerais, e as áreas ao redor dos municípios de Areias e Bananal, na região nordeste da província de São Paulo. Nessa primeira fase, o Vale do Paraíba era o maior produtor mundial de café. Em 1850, o Brasil era responsável por metade da produção mundial, e o café, por sua vez, correspondia à metade do valor das exportações nacionais. Além disso, à medida que a demanda pelo café brasileiro aumentava, a produção expandia-se a um ritmo ainda mais rápido, tanto que, nos últimos cinco anos do século, 70% da produção mundial de café era procedente do Brasil (Delfim, 1981; Bacha e Greenhill, 1992; Stein, 1953 e 1976).

Dada a disponibilidade de terra, particularmente no Oeste Paulista e outras áreas novas que poderiam ser incorporadas ao plantio, a mão de obra representava o fator que poderia limitar a expansão da produção a partir da paralização do tráfico em 1850. Dada a escassez de mão de obra, ocorreu a transferência de escravos para a lavoura de maior densidade econômica, resultando

em contínuo aumento na proporção desses trabalhadores nas regiões cafeeiras depois de 1850. Motivados pela escassez de força de trabalho escrava, os cafeicultores passaram a utilizar também trabalhadores europeus assalariados nos cafezais. Como as tentativas iniciais foram malsucedidas, o governo de São Paulo procurou encontrar uma solução consistente para o problema, já que o cenário apontava para a abolição da escravatura, e a solução exigiria forte apoio governamental para atrair trabalhadores livres europeus (Monbeig, 1984; Holloway, 1980; Davatz, 1980; Dean, 1976; Mello, 1977).

Em 1881 foi dado um passo importante com a construção da Hospedaria dos Imigrantes, na cidade de São Paulo. Patrocinada pelo governo estadual, servia de residência temporária para os imigrantes recém-chegados, até sua transferência para as plantações no interior. A lei que criou a instituição estipulava o reembolso dos imigrantes pelo custo do transporte ferroviário do porto de Santos até a capital, bem como pela diferença no custo da passagem entre Europa e Brasil e Europa e Estados Unidos. A necessidade de se resolver a questão da mão de obra tornou-se premente à medida que o sistema de trabalho escravo começou a desorganizar-se, na década de 1880, com o volume crescente de escravos fugidos e de comunidades que se declaravam refúgios seguros para estes. Em 1884, sob a pressão de plantadores de café, o governo do Estado de São Paulo responsabilizou-se pelo custo total da viagem dos imigrantes da Europa até as fazendas de São Paulo.

Até o final da década de 1880, era a própria sobrevivência da escravidão que limitava a intensificação da imigração de europeus. Com a abolição da escravatura e a

criação de uma estrutura jurídica e institucional de apoio à imigração em São Paulo, e com o suporte financeiro do Estado, ocorreu um fluxo maciço de imigração para o Estado. Entre 1827 e 1884, chegaram apenas 37 mil imigrantes estrangeiros a São Paulo, mas na década seguinte ao ano de 1884 esse contingente saltou para meio milhão. Dos 2,3 milhões de imigrantes que vieram para São Paulo entre 1887 e 1928, metade era subsidiada pelo governo. Apesar do progressivo e final desmantelamento da escravidão na década de 1880, não houve descontinuidade na produção de café.

Juntamente com a mão de obra, outro obstáculo para a expansão da produção do café era o transporte. Desde meados do século XIX, evidenciava-se a necessidade de um sistema de transporte ferroviário eficiente para despachar o café até a costa. O sistema tradicional de transporte do café em lombo de mula apresentava custos elevados e limitava a expansão da atividade. Os primeiros projetos frustrados nacionais envolviam concessões governamentais de zonas de exclusividade ao longo das linhas ferroviárias, mas isso não foi suficiente para garantir a viabilidade econômica dos empreendimentos. A solução veio em 1853, quando foi oferecida a garantia de remuneração aos empreendedores. A Estrada de Ferro D. Pedro II, que ia do Rio de Janeiro até Cachoeira, na província de São Paulo, foi a primeira ferrovia efetivamente construída. Juntamente com a concessão do controle exclusivo sobre a extensão da linha ferroviária, o governo garantiu um retorno de 7% aos investidores. A ferrovia, que alcançou Vassouras em 1865, mas só chegou a Cachoeira 20 anos depois, atendia a região do Vale do Paraíba, facilitando a exportação do café pelo porto do Rio de Janeiro.

Até 1860 existiam duas áreas distintas de produção de café em São Paulo. A mais tradicional, localizada no Vale do Paraíba, tinha como destino natural o porto do Rio de Janeiro, beneficiada pela construção da Estrada de Ferro D. Pedro II. A produção do Oeste Paulista orientava-se para o porto de Santos e até a década de 1860 dependia das tropas de mulas. Em 1867 foi inaugurada a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, ligando o porto de Santos à cidade de Jundiaí, ponto de conexão com a região do Oeste Paulista e com o interior do Estado. A partir deste projeto pioneiro multiplicaram-se os projetos ferroviários em São Paulo, para atender à expansão da cafeicultura por terras de qualidade excepcional, aptas para o cultivo do café. Assim, na segunda metade do século foram resolvidos dois obstáculos cruciais que limitavam a expansão do café: a insuficiência de mão de obra e a falta de um sistema de transporte barato, pelas ferroviárias. A rede ferroviária, que aos poucos estava sendo desenvolvida, concentrou-se principalmente na região produtora de café (São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais).

Embora implantadas com o objetivo de reduzir os custos do transporte do café, as ferrovias também transportavam outros tipos de mercadorias entre os portos e diferentes regiões, criando mercados regionais mais integrados, tanto para a produção doméstica quanto para as importações e exportações, e começaram a desempenhar um papel essencial na movimentação de passageiros. Antes, mercadorias e passageiros eram transportados por um sistema extremamente precário, e justamente por isso o surgimento das ferrovias causou um importante impacto modernizador na economia brasileira, em particular na região influenciada pela cafeicultura. As

ferrovias, embora implantadas para atender à produção exportadora, foram um elemento essencial na expansão e integração do mercado interno e da mobilidade da população (Saes, 1981; Monbeig, 1984; Matos, 1974; Summerhill, 2003; Mattoon Jr., 1977).

Dadas a sua extensa fronteira agrícola e a quantidade de terras virgens, agora o Brasil podia suprir grande parte da crescente demanda mundial de café. Entre 1852 e 1900, o consumo mundial de café crescia à taxa de 2,5% ao ano. Nesse período, o consumo mundial passou de 4,6 milhões a 18,1 milhões de sacas de café; destas, 73% eram produzidas pelo Brasil. Houve também importantes mudanças na base regional da produção de café nesse período, com o Estado de São Paulo tornando-se o maior produtor de café do país e do mundo, ultrapassando o Rio de Janeiro na década de 1890. Esse crescimento se manteve no século seguinte e, na década de 1910, São Paulo respondia por 70% da produção total do Brasil.

MERCADO INTERNO: A EXPANSÃO DA PECUÁRIA

Desde o início da colonização a atividade pecuária desempenhou papel fundamental no processo de ocupação do território brasileiro. Se a primeira fase econômica do Brasil Colônia ocorreu no Nordeste açucareiro, que ocupava o espaço privilegiado no litoral, por onde se espalhavam os plantios da cana-de-açúcar que abasteciam os engenhos de açúcar, sua contrapartida foi a pecuária extensiva, de menor valor econômico, mas fundamental para explicar a ocupação populacional e econômica do sertão. Ao longo dos séculos XVI e XVII

a pecuária ocupou parte das margens do Rio São Francisco, estendeu-se para o interior e para o Norte, e alcançou os atuais estados do Maranhão e do Ceará. Não foi pacífico nem natural o processo de ocupação dessas terras, enfrentando reações das populações indígenas ali estabelecidas. Em fazendas de grandes dimensões, os animais recebiam apenas os cuidados necessários para a sobrevivência e para evitar que se tornassem selvagens. Antonil estima a existência de aproximadamente 1,3 milhão de cabeças de gado bovino na região. Embora houvesse predomínio da mão de obra livre, escravos também eram utilizados na atividade (Furtado, 1968; Prado Jr., 1972; Simonsen, 2005; Petrone, 2008; Silva, 1997). Em algumas regiões, inicialmente no Ceará e posteriormente em outras áreas nordestinas litorâneas, desenvolveram-se atividades de produção de carne salgada (charque) e couros. O envio do charque para as áreas consumidoras realizava-se usualmente por cabotagem (Queiroz, 1977; Andreoni, s/d; Simonsen, 2005; Girão, 1996; Rolim, 2013).

A mineração, desenvolvida ao longo do século XVIII, gerou forte demanda de produtos da pecuária, que estimulou a criação animal em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, onde se concentravam os trabalhos extrativos. Alcançou também parte do Nordeste, o território do atual estado de São Paulo e as zonas meridionais da colônia, em permanente disputa com os espanhóis. Os paulistas estabeleceram-se inicialmente nos Campos de Curitiba e na região de Laguna, e posteriormente avançaram em direção ao sul. Além do abate do gado selvagem ali existente, implantaram-se estâncias para a criação extensiva, tendo inicialmente o couro como seu produto principal. Pela demanda

existente em outras regiões, em particular na área de mineração, e pela oferta abundante de gado, implantaram-se charqueadas em áreas do atual estado do Rio Grande do Sul, que permitiram inserir aquela região nos circuitos comerciais então existentes, dentro e fora do Brasil (Queiroz, 1977; Simonsen, 2005; Mielitz Netto, 1994).

O charque, os couros, o sebo e a graxa, produtos também produzidos nas charqueadas, responderam por mais de três quartos das exportações da província, movimentando a economia regional e garantindo a contínua demanda pelo gado bovino criado nas estâncias localizadas na fronteira sudoeste do Rio Grande do Sul. Em 1784 já existiriam 460 mil cabeças de gado no Rio Grande do Sul, distribuídos em 1.540 estâncias, das quais cerca de 60% em unidades com mais de mil cabeças. A produção expandiu-se e por longo tempo a região de Pelotas, no Rio Grande do Sul, seria o principal polo de produção de charque, que abastecia a demanda interna e gerava excedentes exportáveis. Mais de 300 mil cabeças de gado eram abatidas anualmente nas dezenas de charqueadas existentes às margens dos rios São Gonçalo e Pelotas, operadas essencialmente pela mão de obra escrava (Vargas, 2014, 2016 e 2017; Osório, 2005 e 2007; Queiroz, 1977).

Entre 1821 e 1850 as exportações de couros e peles representaram cerca de 10% das exportações brasileiras, reduzindo-se para aproximadamente 5% na segunda metade do século XIX. Além disso alguns produtos, além do charque, tinham representatividade no comércio de cabotagem, entre províncias. O Rio Grande do Sul era o principal abastecedor desses produtos.

A mineração gerou uma demanda não só de mantimentos, mas também de meios

de transportes, em que predominavam as tropas de mulas. Os campos do Sul mostravam-se excepcionais para sua criação, mas havia a limitação de caminhos para o Norte. A solução viria com a abertura de um caminho pelo interior, completado em 1733 e que se tornaria uma das rotas de tropas mais importantes do Brasil, até o desenvolvimento do sistema ferroviário. A criação, o transporte, a comercialização e o abastecimento de mulas seriam uma atividade de grande importância econômica e fundamental na ocupação econômica e populacional do longo trajeto do Viamão a Sorocaba, ponto de chegada das tropas e principal centro de comercialização de mulas. Esse importante fluxo de animais seria mantido por mais de um século. Se na sua fase inicial atendia principalmente à demanda proveniente da mineração, teria também papel fundamental na cafeeicultura, até a implantação de uma ampla rede ferroviária na segunda metade do século XIX (Klein, 1989; Suprinyak e Restitutti, 2006; Borges, 2016).

Vemos que a pecuária esteve presente nas diversas regiões brasileiras, usualmente de forma extensiva e através de métodos rudimentares. As preocupações com melhorias técnicas somente ocorreram a partir do século XIX, com a introdução de novas raças com maior aptidão leiteira na Bahia e a importação dos primeiros lotes de sementes de forrageiras de origem africana. A partir de 1870 realizam-se importações de novas raças de origem europeia para o Rio Grande do Sul e da raça zebuína para outras partes do Brasil. No século XX houve uma intensificação da importação de gado zebu, base do atual rebanho brasileiro (Daniele, 2007; Mielitz Netto, 1994).

O EXEMPLO DE SÃO PAULO EM 1829: PRODUÇÃO DE ALIMENTOS BÁSICOS E A ESTRUTURA PRODUTIVA

Mas a agricultura brasileira não se restringia aos produtos tradicionalmente exportados. Havia ampla atividade agrícola voltada aos produtos de subsistência, como milho, arroz, feijão e mandioca. Embora grande parte fosse consumida nas unidades produtoras, abasteciam também mercados locais e regionais. Se os cultivos voltados à exportação e a mineração dependeram quase exclusivamente do trabalho escravo, sua utilização era menor nos cultivos dos produtos dedicados ao abastecimento do mercado interno, mas não inexistente. O mesmo ocorria com a pecuária. Para melhor entender a estrutura da agricultura, inclusive dos cultivos típicos do mercado interno, vamos nos servir de informação relativa a São Paulo, no ano de 1829. Os censos periódicos realizados entre 1777 e 1836 contêm dados de produção, o que permite uma visão geral e abrangente dos vários cultivos ali realizados e a intensidade de utilização do trabalho escravo. São Paulo, que até o início do século XVIII estava à margem dos principais fluxos externos ou internos da colônia, expandiu-se em termos econômicos e populacionais com os estímulos da mineração, pois era uma rota natural para as áreas extrativas, em Minas, Goiás e Mato Grosso. Além da produção local de produtos agropecuários, Sorocaba, em São Paulo, era o principal núcleo de comercialização das mulas provenientes do Sul, abastecendo toda a região influenciada pela mineração. Além da agricultura mais tradicional intensificada ao longo do século XVIII, no último quartel daquele século desenvolveu-se uma atividade

açucareira, centralizada no chamado Quadrilátero Açucareiro (Petroni, 1968; Luna e Klein, 2006).

Em primeiro lugar, vejamos alguns dados obtidos no levantamento realizado por Muller, baseado no censo de 1836. O autor apresenta dados de produção e preços. Embora em 1836 houvesse expressiva produção de açúcar e de café (mais de 8 mil toneladas de cada um dos produtos), identificamos o milho como o produto de maior valor econômico, representando mais do que a soma daqueles dois produtos tipicamente de exportação. Havia produção expressiva também de arroz, feijão e de gado, principalmente suínos e gado vacum (Tabela 1).

Os censos manuscritos contêm informações sobre a maioria das atividades desenvolvidas pelos chefes de fogos. Em 1829 há dados sobre 40 mil fogos com atividades discriminadas, dos quais 24 mil na agricultura. Os demais chefes de fogos se distribuíam por vários segmentos, principalmente nos transportes, artesanato, comércio e muitos anotados como jornaleiros. Dos fogos dedicados à agricultura, cerca de um terço possuía escravos, que somavam 58 mil cativos. Entre os agricultores encontramos a média de oito escravos por proprietário, contra a média de quatro entre os proprietários das demais atividades. Nas atividades agrícolas, encontramos 589 produtores de açúcar e 1.725 de café, cultivos tipicamente de exportação. Nesses fogos, mais de dois terços possuíam escravos. Nos engenhos a média de escravos por fogo era de 31 e na cafeicultura, de 10. Os demais fogos dedicados à agricultura, que envolviam produção de aguardente, outros cultivos e a pecuária, somavam 21 mil unidades, das quais 5 mil possuíam escravos, cerca

TABELA 1

Quantidade e valor da produção agrícola, província de São Paulo, 1836

| Produtos | Quantidade | Preço mínimo | Valor em mil réis | % do valor por produtos |
|----------------------------------|------------|--------------|-------------------|-------------------------|
| Café em toneladas | 8.638 | 1600 | 940.858 | 16,3 |
| Açúcar em toneladas | 8.287 | 1180 | 665.647 | 11,6 |
| Tabaco em toneladas | 166 | 1280 | 14.481 | 0,3 |
| Algodão em toneladas | 136 | 960 | 8.911 | 0,2 |
| Chá em libras | 788 | 1600 | 1.261 | 0,0 |
| Erva-mate em toneladas | 7.138 | 400 | 194.352 | 3,4 |
| Aguardente em canadas | 46.727 | 3400 | 158.872 | 2,8 |
| Rapadura em unidades | 46.300 | 0 | 0 | 0,0 |
| Arroz em toneladas | 7.982 | 1600 | 528.178 | 9,2 |
| Feijão em toneladas | 7.580 | 720 | 180.573 | 3,1 |
| Milho em toneladas | 93.238 | 640 | 1.974.277 | 34,3 |
| Farinha de mandioca em alqueires | 89.765 | 640 | 57.450 | 1,0 |
| Farinha de milho em alqueires | 2.451 | 720 | 1.765 | 0,0 |
| Toucinho em toneladas | 191 | 3200 | 41.568 | 0,7 |
| Suínos | 69.155 | 5000 | 345.775 | 6,0 |
| Cavalos | 11.399 | 16000 | 182.384 | 3,2 |
| Mulas | 2.268 | 40000 | 90.720 | 1,6 |
| Bovinos | 35.573 | 10000 | 355.730 | 6,2 |
| Ovinos | 5.799 | 640 | 3.711 | 0,1 |
| Peixe seco em toneladas | 60 | 3200 | 12.992 | 0,2 |
| Óleo de amendoim em medidas | 666 | 320 | 213 | 0,0 |
| Valor total | | | 5.759.717 | 100% |

Fonte: Luna e Klein (2005), tabela 4.1, p. 112

de um quarto dos produtores. A média era de cinco escravos por proprietário.

Os dados de Minas Gerais, na mesma época, mostram resultados similares. Entre os 57 fogos registrados, cerca da metade dedicava-se à agricultura. Os demais chefes de fogos se distribuíam por vários segmentos, com predomínio do artesanato (27%). A mineração ainda era presente, mas pouco representativa (3%). Dos fogos dedicados à agricultura, cerca de um terço possuía escravos, que somavam 56 mil cativos. Entre os agricultores encontramos a média de sete escravos por proprietário, contra a média de seis entre os proprietários das demais atividades. Nas atividades agrícolas, encontramos 282 engenhos de

açúcar, com média de 20 cativos por unidade e que controlavam 5% dos escravos da localidade. Entre os fogos em geral, a terça parte possuía escravos; na agricultura esse percentual aumentava para 39%.

Pelos resultados, evidencia-se a importância das atividades agrícolas não dedicadas diretamente aos produtos típicos de exportação. Nota-se também a expressiva participação de produtores com escravos nesses segmentos agrícolas relacionados com o consumo interno e o autoconsumo, embora evidentemente a maioria não possuísse escravos e se apoiasse na força de trabalho familiar (Tabela 2).

É interessante observar que no primeiro quartel do século XIX o Rio de Janeiro

TABELA 2

Agricultura e demais atividades, quanto aos fogos e proprietários de escravos

| | Fogos | | % fogos com escravos | Escravos | Média escravos por proprietário |
|-------------------|--------|--------------|----------------------|----------|---------------------------------|
| | Total | Com escravos | | | |
| São Paulo | | | | | |
| Agricultura | 23.712 | 6.927 | 29% | 57.770 | 8 |
| Demais atividades | 16.322 | 3.590 | 22% | 15.604 | 4 |
| Total | 40.034 | 10.517 | 26% | 73.374 | 7 |
| % na agricultura | 59% | 66% | | 79% | |
| Minas Gerais | | | | | |
| Agricultura | 26.674 | 10.417 | 39% | 73.584 | 7 |
| Demais atividades | 30.311 | 8.539 | 28% | 51.969 | 6 |
| Total | 56.985 | 18.956 | 33% | 125.553 | 7 |
| % na agricultura | 47% | 55% | | 59% | |

Fonte: Censos manuscritos do Arquivo do Estado de São Paulo, Arquivo Público Mineiro e Cedeplar

representava um importante centro consumidor do Brasil, reforçado pela vinda da família real e por transformar-se na capital do país independente. Assim, ao retrair-se o mercado gerado pela mineração, o Rio de Janeiro tornou-se o principal centro de absorção da produção de produtos da agricultura paulista e mineira (Paiva, 1996).

UMA VISÃO SOBRE A AGRICULTURA BRASILEIRA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

Na primeira metade do século XIX, a produção açucareira continuava importante e representava a principal atividade econômica do Nordeste, com ramificações no Rio de Janeiro e em São Paulo, esta em menor escala. Na década de 1820, o açúcar liderava

as exportações, respondendo por cerca de um terço das vendas externas brasileiras. A partir da década seguinte, e por mais de um século, a liderança seria ocupada pelo café, que ao final do século XIX respondia por dois terços das exportações brasileiras. São Paulo seria o principal centro produtor por mais de um século e tal fato teria importância fundamental na transformação do estado no principal centro econômico do país (Tabela 3).

Como vimos pelo caso da pecuária e do exemplo da província de São Paulo, em 1829, a agricultura, atividade predominante no Brasil, não se resumia aos produtos de exportação. Espalhava-se pelo território uma ampla atividade de produção agrícola e pecuária. Os dados apresentados ao longo do trabalho indicam que a criação animal e os agricultores não dedicados à exportação,

TABELA 3

Participação dos principais produtos no valor total exportado, 1821-1939

| | Café | Açúcar | Cacau | Erva- -mate | Tabaco | Algodão | Borracha | Peles e Couros |
|---------|------|--------|-------|----------------|--------|---------|----------|-------------------|
| 1821-30 | 21% | 34% | 1% | 0% | 3% | 25% | 0% | 16% |
| 1831-40 | 49% | 27% | 1% | 1% | 2% | 12% | 0% | 9% |
| 1841-50 | 47% | 30% | 1% | 1% | 2% | 9% | 0% | 10% |
| 1851-60 | 54% | 23% | 1% | 2% | 3% | 7% | 2% | 8% |
| 1861-70 | 50% | 14% | 1% | 1% | 3% | 20% | 3% | 7% |
| 1871-80 | 59% | 12% | 1% | 2% | 4% | 10% | 6% | 6% |
| 1881-90 | 67% | 11% | 2% | 1% | 3% | 5% | 9% | 4% |
| 1891-00 | 67% | 6% | 2% | 1% | 2% | 3% | 16% | 3% |

Fonte: Anuário IBGE (1939-1940)

embora utilizassem predominantemente mão de obra familiar, serviam-se também da força de trabalho escrava e geravam excedentes comercializados em mercados locais, regionais ou nacionais. Em São Paulo, em 1829, a maior parte do milho ali produzido, e que representava parte expressiva do valor da produção agrícola local, era cultivada em unidades escravistas, muitas com múltiplos cultivos, inclusive açúcar e café.

De modo geral, a historiografia colonial brasileira concentrou-se nas atividades voltadas ao mercado externo, mas gradativamente amplia sua visão para as atividades não exportadoras, o que permite traçar um quadro mais adequado da dinâmica social e econômica do Brasil naquele longo período.

Desde o início da colonização desenvolveram-se três tipos básicos de produção agrícola. Em todas as regiões encontramos unidades agrícolas familiares, produzindo gêneros para sua subsistência, a partir de produtos nativos ou trazidos do exterior, e

adotando animais europeus produtores de alimentos. O desenvolvimento do mercado interno permitiu a colocação de excedentes nos mercados locais, regionais e nacionais, transportados inicialmente em lombo de mulas e posteriormente por cabotagem e ferrovias. Esse mercado interno, que se expandiu lentamente ao longo da colônia e do Império, possibilitou abastecer as populações residentes com produtos agrícolas básicos, alimentos, peles e animais utilizados nos transportes e nas atividades produtivas. Além disso, consolidou-se a produção agrícola comercial exportadora, crucial para a importação dos necessários bens europeus e dos escravos. Essas safras comerciais foram produzidas tanto em unidades escravistas, como no caso do açúcar e do café, quanto por pequenos e médios agricultores livres, como no caso do algodão. Foram essas três atividades agrícolas que absorveram a maioria dos trabalhadores no Brasil ao longo daquele período até meados do século XX.

REFERÊNCIAS

- ALBANO, I. *A cultura algodoeira no Ceará*. Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Commercio, 1918.
- ANDRADE, M. C. de. *A terra e o homem no Nordeste: contribuição ao estudo da questão agrária*. São Paulo, Cortez, 2011.
- ANDREONI, J. A. *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo, Editora Nacional, s/d.
- ARRUDA, J. J. de A. "O algodão brasileiro na época da revolução industrial". *Am. Lat. Hist. Econ.*, maio-agosto, 2016, pp. 167-203.
- AZEVEDO, D. M. M. R. "A pecuária de corte no Brasil: a introdução do gado zebu". *Agrolink*, 12/12/2007.
- BACHA, E.; GREENHILL, R. *150 anos de café*. São Paulo, Marcelino Martins & Johnston Exportadores Ltda., 1992.
- BORGES, L. A. "Mulas em movimento: o mercado interno brasileiro e o negócio de tropas, primeira metade do século XIX". *Anos 90*, v. 23/44. Porto Alegre, dez./2016, pp. 207-30.
- CAMARA, M. A. *Memória sobre a cultura dos algodoeiros, e sobre o methodo de o escolher e ensacar, e etc.* Lisboa, Oficina Literária Casa do Arco do Cego, 1797.
- CANABRAVA, A. P. *O açúcar nas Antilhas (1697-1755)*. São Paulo, USP/IPE, 1981.
- CANABRAVA, A. P. "A grande lavoura", in Sérgio B. de Holanda (org.). *História da civilização brasileira*. São Paulo, Difusão Europeia do Livro, 1971, pp. 85-140.
- CANABRAVA, A. P. *O algodão em São Paulo, 1861-1875*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1984.
- CARLI, G. de. "O açúcar na formação econômica do Brasil". *Anuario Açucareiro*, 1937.
- CARLI, G. *Gênese e evolução da indústria açucareira de São Paulo*. Rio de Janeiro, Irmãos Pongetti Editores, 1943.
- CARREIRA, A. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. São Paulo, Editora Nacional, 1988, 2 v.
- DAVATZ, T. *Memória de um colono no Brasil (1850)*. Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/Edusp, 1980.
- DEAN, W. *Rio Claro: a brazilian plantation system, 1820-1920*. Stanford, Stanford University Press, 1976.
- DEERR, N. *The history of sugar*. Londres, Chapman and Hall, 1949.
- DELFIN NETTO, A. *O problema do café no Brasil*. São Paulo, IPE-USP, 1981.
- DONNEL, E. J. *Chronological and statistical history of cotton*. New York, James Sutton & Co. Printers, 1872.
- EISENBERG, P. *The sugar industry in Pernambuco: modernization without change, 1840-1910*. Berkeley, University of California Press, 1974.
- FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo, Editora Nacional, 1968.
- GIRÃO, V. C. "As charqueadas". *Revista do Instituto do Ceará*, 1996, pp. 72-92.
- HOLLOWAY, T. H. *Immigrants on the land: coffee and society in São Paulo, 1886-1934*. North Carolina, University of North Carolina Press, 1980.
- KLEIN, H. S. "A oferta de muares no Brasil Central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880". *Estudos Econômicos*, v. 19, n. 2, mai.-ago./1989, pp. 347-372.
- KOSTER, H. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. São Paulo, Editora Nacional, 1941.
- KRICHAL, A. "Liverpool and the raw cotton trade: a study of the port and its merchant community, 1770-1815". *Master of arts*. Victoria University of Wellington, 2013.

- LIRBÓRIO, L. F. "O circuito espacial de produção do algodão naturalmente colorido na Paraíba-Brasil". Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 2017.
- LUNA, F. V.; KLEIN, H. S. *Evolução da economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo, Edusp, 2006.
- LUNA, F. V.; KLEIN, H. S. "Economia e sociedade escravista: Minas Gerais e São Paulo em 1830". *Revista Brasileira de Estudos de População*, 21:2, 2013, pp. 173-93.
- MARTINS, D. de C.; MELO, F. S. "O algodão do Brasil e a economia atlântica: comparações entre o Maranhão e Pernambuco (c.1750-1810)". 7ª Conferência Internacional de História Econômica. Ribeirão Preto, 2018.
- MATOS, O. N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, 1974.
- MATTOON JR., R. H. "Railroads, coffee, and the growth of big business in São Paulo, Brazil". *The Hispanic American Historical Review*, 57:2, May/1977, pp. 273-95.
- MAXWELL, K. *Marquês de Pombal. Paradoxo do Iluminismo*. Rio Janeiro, Paz e Terra, 1996.
- MEIRA, R. B. *Banguês, engenhos centrais e usinas*. Dissertação de mestrado. São Paulo, FFLCH-USP, 2007.
- MELLO, P. C. de. *The economics of labor in brazilian coffee plantations, 1850-1888*. PhD thesis. Chicago, University of Chicago, 1977.
- MIELITZ NETTO, C. G.A. "Modernização e diferenciação na bovinocultura de corte brasileira". Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 1994.
- MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo, Hucitec-Polis, 1984.
- MOREIRA, N. J. *Indicações agrícolas para os imigrantes que se dirigem ao Brasil*. Rio de Janeiro, Imperial Instituto Artístico, 1875.
- NOGUEIRA, F. R. B.; SIMÕES, S. V. D. "Uma abordagem sistêmica para a agropecuária e a dinâmica evolutiva dos sistemas de produção do nordeste semi-árido". *Revista Caatinga*, v. 22, n. 2. Mossoró, abril-junho, 2009, pp. 1-6.
- NOVAES, F. A. "Proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII". *Revista de História*, 2000, pp. 213-37.
- OSÓRIO, H. "Para além das charqueadas: estudo do padrão de posse de escravos no Rio Grande do Sul, segunda metade do século XVIII". 3º. Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2007.
- OSÓRIO, H. "Estancieiros de Rio de São Pedro: constituição de uma elite terratenente no século XVIII". Congresso O Espaço Atlântico do Antigo Regime: Poderes e Sociedades.
- PAIVA, C. A. P. "População e economia nas Minas Gerais do século XIX". Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 1996.
- PEREIRA, T. A. Z. "The cotton trade and Brazilian foreign commerce during the Industrial Revolution". Tese de doutorado. São Paulo, FEA-USP, 2017.
- PETRONE, M. T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo, Difusão Europeia do Livro, 1968.
- PETRONE, T. S. "As áreas de criação de gado", in Sérgio B. de Holanda (dir.). *História geral da civilização brasileira*. Tomo I, *A época colonial*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2008.
- PRADO JR., C. *História econômica do Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1972.
- QUEIROZ, M. I. P. de. "Pecuária e vida pastoril: sua evolução em duas regiões brasileiras". *Revista do IEB*, 19, 1977, pp. 55-78.
- ROLIM, L. C. "O negócio das carnes secas do Siará Grande". XXVII Simpósio da ANPUH. Natal, 2013.
- SAES, F. A. M. de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo, Hucitec/INL/MEC, 1981.

- SCHWARTZ, S. B. *Sugar plantations in the formation of a brazilian society (Bahia, 1550-1835)*. Cambridge, Cambridge University Press, 1985.
- SILVA, F. C. T. da. "Pecuária e formação do mercado interno no Brasil colônia". *Estudos Sociedade e Agricultura*, 8, abril/1997.
- SIMONSEN, R. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. Brasília, Edições do Senado Federal, 2005.
- SOARES, S. F. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia dos generos alimenticios no Imperio do Brazil*. Rio de Janeiro, J. Villeneuve e Comp., 1860.
- SOUZA, G. S. de. *Tratado descritivo do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia Universal de Laemmert, 1851.
- STEIN, S. J. "Aspectos do crescimento e declínio da lavoura de café no Vale do Paraíba 1850-1860". *Revista de História da Economia Brasileira*, ano I, n. 1, jun./1953.
- STEIN, S. J. *Vassouras, a brazilian coffee county, 1850-1900*. Nova York, Atheneum, 1976.
- SUMMERHILL, W. R. *Order against progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, Stanford University Press, 2003.
- SUPRINYAK, C. E.; RESTITUTTI, C. C. "Os muares e as minas: relações entre a demanda mineira e o mercado de animais de carga nos séculos XVIII e XIX". Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira, 2006.
- VARGAS, J. M. "As mãos e os pés do charqueador: o processo de fabricação do charque e um perfil dos trabalhadores escravos nas charqueadas de Pelotas, Rio Grande do Sul (1830-1885)". *Sæculum*, 36. João Pessoa, jan.-jun./2017, pp. 153-74.
- VARGAS, J. M. "Abastecendo *plantations*: a inserção do charque fabricado em Pelotas (RS) no comércio atlântico das carnes e a sua concorrência com os produtores platinos (século XIX)". *História*, v. 33, n. 2. São Paulo, jul.-dez./2014, pp. 540-66.
- VARGAS, J. M. "A aristocracia do sebo. Riqueza, prestígio social e estilo de vida entre os charqueadores de Pelotas (Rio Grande do Sul, 1850-1890)". *Estudios Históricos*, VIII, n. 17, Diciembre 2016.
- VIVEIROS, J. de. *História do comércio do Maranhão, 1612-1895*. São Luís, Associação Comercial do Maranhão, 1954, pp. 419-20.
- VOGT, J. L. *Portuguese rule on the gold coast, 1469-1682*. Athens, Ga., 1979.
- WATTS, I. *The cotton supply association: its origin and progress*. Manchester, Tubbs & Brook, 1871.

A escravidão brasileira à época da Independência

José Flávio Motta



resumo

Fornecemos, de início, estimativas do “estoque” e do “fluxo” de pessoas escravizadas no Brasil na primeira metade do século XIX, enfatizando a intensificação da entrada de cativos. Em seguida, analisamos os impactos desses números nas características da escravidão brasileira à época da Independência, privilegiando dois temas. O primeiro, o padrão da distribuição da posse de cativos, permite-nos perceber o alargamento da disseminação daquela posse. Quanto ao segundo, as famílias escravas, evidenciamos a concomitância de sua vulnerabilidade e resiliência no enfrentamento dos rigores do cativeiro. Por fim, discutimos a eventual participação direta das pessoas escravizadas no processo de emancipação política, apresentando as características do Partido Negro. Nas considerações finais, destacamos aspectos da trajetória da escravidão até sua abolição, apontando as cicatrizes profundas por ela deixadas, ainda nitidamente visíveis em nossos dias.

Palavras-chave: escravidão; Independência; estrutura da posse de escravos; família escrava; Partido Negro.

abstract

We first provide estimates of the "stock" and "flow" of enslaved people in Brazil in the first half of the nineteenth century, emphasizing the intensification of the captive's inflow. Then we analyze the impacts of these numbers on the characteristics of Brazilian slavery during the Independence period focusing on two themes. The first, the pattern of the allocation of captive ownership, allows us to understand the widespread dissemination of that ownership. As to the second, the slave families, we show the conjuncture of their vulnerability and resilience in facing the cruelty of enslavement. Finally, we discuss the eventual direct participation of enslaved people in the process of political emancipation, showing the characteristics of the Black Party. In the final considerations, we highlight aspects of the trajectory of slavery up to its abolition, pointing out the deep scars left by it that are still evident today.

Keywords: slavery; Independence; slave ownership structure; slave family; Black Party.

Em 28 de junho de 1819, em fins do período joanino e alguns anos após a elevação do Brasil à categoria de reino, o conselheiro Antonio Rodrigues Velloso de Oliveira apresentou à Mesa do Desembargo do Paço memória contendo a estatística da população brasileira. Em suas *Investigações sobre os recenseamentos da população geral do Império*, Joaquim Norberto de Souza e Silva afirmou ser aquela memória “o primeiro censo da população do país, pela sua aproximação da verdade, pelo possível esmero na sua organização, e pela fé que pode-se nele depositar” (Silva, 1986, p. 7)¹.

Os resultados daquela estatística apontaram a existência, às vésperas da Independência, de 1.107.389 escravos no Brasil. Essa cifra correspondia a aproximadamente um

quarto da população total, estimada em 4.396.132 indivíduos, sendo 2.488.743 os livres e 800.000 os “índios não domesticados” (cf. Silva, 1986, p. 162). A partir dos informes apresentados pelo conselheiro Velloso de Oliveira, Joaquim Norberto organizou-os de acordo com as províncias do Império em 1870, obtendo a distribuição por nós reproduzida na Tabela 1.

Evidentemente não será o caso de tomarmos essa estatística de 1819 como exata, mas as cifras nela contidas são suficientes para percebermos a enorme relevância do “estoque” de cativos vivendo em nosso país no entorno de sua independência política².

2 De todo modo, esses informes de 1819 são entendidos, por exemplo, por Francisco José de Oliveira Vianna, como “muito mais fidedignos” do que a também disponível estimativa da população em 1823, de autor ignorado, “[...] publicada na *Revista do Instituto Histórico*, monografia provavelmente escrita em 1829 e oferecida ao Marquês de Caravelas” (Vianna, 1986, p. 172).

1 Essa obra de Joaquim Norberto, por seu turno, compunha “Memória” anexada ao Relatório do Ministério do Império apresentado em 1870 pelo ministro conselheiro Paulino José Soares de Souza.

JOSÉ FLÁVIO MOTTA é professor titular da FEA/USP e membro do Grupo de Estudos e Pesquisa em História Econômica Hermes & Clio.

TABELA 1

1819 – Distribuição da população brasileira segundo províncias e condição social

| Províncias | Livres | Escravos | Total |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| Amazonas | 13.310 | 6.040 | 19.350 |
| Pará | 90.901 | 33.000 | 123.901 |
| Maranhão | 66.668 | 133.332 | 200.000 |
| Piauí | 48.821 | 12.405 | 61.226 |
| Ceará | 145.731 | 55.439 | 201.170 |
| Rio Grande do Norte | 61.812 | 9.109 | 70.921 |
| Paraíba | 79.725 | 16.723 | 96.448 |
| Pernambuco | 270.832 | 97.633 | 368.465 |
| Alagoas | 42.879 | 69.094 | 111.973 |
| Sergipe | 88.783 | 26.213 | 114.996 |
| Bahia | 330.649 | 147.263 | 477.912 |
| Espírito Santo | 52.573 | 20.272 | 72.845 |
| Rio de Janeiro | 363.940 | 146.060 | 510.000 |
| São Paulo | 160.656 | 77.667 | 238.323 |
| Paraná | 49.751 | 10.191 | 59.942 |
| Santa Catarina | 34.859 | 9.172 | 44.031 |
| Rio Grande do Sul | 63.927 | 28.253 | 92.180 |
| Minas Gerais | 463.342 | 168.543 | 631.885 |
| Goiás | 36.368 | 26.800 | 63.168 |
| Mato Grosso | 23.216 | 14.180 | 37.396 |
| Totais | 2.488.743 | 1.107.389 | 3.596.132 |

Observação: os “índios não domesticados”, estimados em 800 mil, não estão computados nesta distribuição

Fonte: Silva (1986, p. 163)

Minas Gerais destacava-se no conjunto, detendo a população total mais elevada e, também, a mais expressiva quantidade de escravos. Tal resultado decorreu do afluxo populacional que se direcionou para a região estimulado pela extração do ouro de aluvião no século XVIII; decorreu também da diversificação das atividades produtivas verificada na economia mineira como reação ao declínio naquela extração³.

Esse avultado “estoque” de pessoas escravizadas existente no Brasil em fins do

período colonial, ademais, vinha se conformando através de um “fluxo” cuja intensidade mudara de patamar de modo significativo desde os derradeiros lustros do século XVIII. De fato, se nos 80 anos do período 1701-1780 foram desembarcados 1.470.198 escravos africanos no Brasil (18.377 indivíduos em média por ano), esse número cresceu para

3 Sobre as características da economia das Minas Gerais no século XIX ver, em especial, Martins (2018), Slenes (1988) e Libby (1988).

2.580.442 nos 80 anos do período 1781-1860 (32.256 indivíduos em média por ano)⁴. Por conta dessa intensa corrente imigratória de natureza compulsória, em meados do Oitocentos foi atingido o montante máximo em termos da população escrava radicada no Império do Brasil, algo como 2.000.000 de indivíduos (cf. Furtado, 2009, nota 100, p. 175)⁵. No recenseamento geral do Império, realizado na primeira metade da década de 1870, esse contingente já diminuía bastante, para cerca de 1.550.000, número que, por volta de 1887, se reduziu para pouco mais de 700 mil pessoas.

Os cerca de 2.580.000 africanos escravizados desembarcados no Brasil entre 1781 e 1860 corresponderam a mais da metade (53%) do total de escravos aqui desembarcados através do tráfico transatlântico durante os séculos XVI, XVII, XVIII e XIX, total este estimado em 4.864.373 pessoas⁶. E a

década de 1820, na qual o Brasil conquistou sua independência política, foi aquela em que a quantidade de escravizados desembarcados, 524.300 pessoas, atingiu seu máximo, comparado aos valores de todas as demais décadas dos quatro séculos de vigência daquele tráfico. No decênio, portanto, em que o Brasil obtinha sua liberdade da dominação colonial portuguesa, chegavam a seus portos em média, a cada ano, 52.430 escravizados provenientes da África.

CRISE DO ANTIGO SISTEMA COLONIAL, RENASCIMENTO AGRÍCOLA E O PADRÃO DE DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE ESCRAVA À ÉPOCA DA INDEPENDÊNCIA

O comportamento do “estoque” e do “fluxo” de escravos descrito na seção introdutória deste artigo assentou-se sobre um pano de fundo do qual é conveniente lembrarmos algumas características, ainda que de forma bastante sucinta. No que toca ao contexto internacional, há que mencionarmos a crise do antigo sistema colonial. Esse conjunto de relações entre metrópoles e colônias, estabelecido durante a era mercantilista, era um dos elementos a integrar o assim chamado Antigo Regime, período de transição entre a desintegração do feudalismo e a gênese do modo de produção capitalista⁷. Marcada, ainda no último quarto do século XVIII, por

4 As estimativas da quantidade de escravos desembarcados no Brasil, apresentadas neste e no próximo parágrafo, foram extraídas do Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico (disponível em: <http://slavevoyages.org>).

5 Cabe mencionar que há autores que sugerem um número mais elevado. Muitos se baseiam na estimativa de 2.500.000 escravos apresentada pelo senador Candido Baptista de Oliveira em 1851. Ela foi reproduzida, por exemplo, por Vianna (1986, p. 409) e utilizada também, entre outros, por Gorender (1985, p. 323) e Moura (2004, p. 318). Sobre ela, Joaquim Norberto escreveu: “Na falta de dados precisos para a avaliação da população servil, [o senador Candido de Oliveira-JFM] estimou-a em 2.500.000 indivíduos, o que corresponde proximamente à relação de 1 escravo para 2 habitantes livres” (Silva, 1986, p. 9). Os cálculos do senador, para a população total do Império, produziram um total de 8 milhões de habitantes; notemos que esse mesmo total, na estimativa realizada por Giorgio Mortara para 1850, foi de 7.256.000 pessoas (cf. *Estatísticas Históricas do Brasil*, 1990, p. 31).

6 Sendo que as pessoas escravizadas desembarcadas no Brasil corresponderam a pouco menos da metade (45,4%) do contingente desembarcado no conjunto das grandes regiões de destino daquele tráfico.

7 Para uma análise dos traços definidores e da crise do antigo sistema colonial, ver, por exemplo, Novais (1990 e 1986).

eventos como a independência dos Estados Unidos da América e a Revolução Haitiana⁸, a crise do antigo sistema colonial teve impactos diretos sobre o comércio da mercadoria humana, a exemplo da proibição daquele tráfico em todo o Império Britânico verificada no segundo lustro do Oitocentos, influenciando nas próprias dimensões de seu direcionamento para o Brasil.

As repercussões mais evidentes, na colônia brasileira, daquele panorama internacional foram, de um lado, aquilo que ficou conhecido na historiografia como o renascimento agrícola⁹. A crise do colonialismo mercantilista acarretou a desorganização dos mercados de vários produtos coloniais, e foi possível à produção brasileira ocupar espaços importantes; esse o caso de gêneros como o açúcar, o algodão, o arroz e o café. De outro lado, no bojo das guerras napoleônicas, evento também vinculado à aludida crise, teve lugar a invasão da metrópole portuguesa por tropas francesas comandadas pelo general Junot, obrigando a transferência da corte portuguesa para o Brasil, com a chegada aqui, em 1808, de d. João, então príncipe regente, acompanhado da família real.

Acerca da primeira dessas repercussões, escreveu Stuart Schwartz (2003, p. 103):

8 *"In August 1791, after two years of the French Revolution and its repercussions in San Domingo, the slaves revolted. The struggle lasted for twelve years. The slaves defeated in turn the local whites and the soldiers of the French monarchy, a Spanish invasion, a British expedition of some 60,000 men, and a French expedition of similar size under Bonaparte's brother-in-law. The defeat of Bonaparte's expedition in 1803 resulted in the establishment of the Negro state of Haiti, which has lasted to this day"* (James, 2001, preface).

9 Sobre o renascimento da agricultura entre fins do século XVIII e inícios do XIX ver, por exemplo, Prado Júnior (2008, pp. 79-93).

“As linhas gerais do renascimento agrícola do Brasil são hoje relativamente bem conhecidas. O crescimento do Brasil neste período assentou claramente no seu setor de exportação, o que, por seu turno, só foi possível graças à intensificação e à expansão da principal forma de trabalho da colônia. De fato, a escravatura tornou-se uma instituição em expansão em fins do período colonial. A importação de escravos para os mercados tradicionais da Bahia, Rio de Janeiro e Recife ganhou novas dimensões, e regiões como o Maranhão, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, que não tinham anteriormente sido caracterizadas por economias de exportação e pelo predomínio do trabalho escravo, foram arrastadas pelo comércio de exportação em crescimento”.

Sobretudo, naquele período colonial tardio, essa expansão das atividades econômicas fundadas no trabalho escravo evidenciou as complexas imbricações entre o setor exportador e as atividades direcionadas em especial para o mercado interno. Com o foco dirigido para essas relações, desenvolveu-se, no decurso dos últimos decênios, um novo olhar compartilhado por muitos dos estudiosos de nosso passado. É ainda Schwartz o autor de quem nos valemos para ilustrar essa perspectiva:

“Por trás da expansão da economia de exportação do Brasil em finais do período colonial encontra-se a complexa e menos conhecida história do crescimento de uma economia interna e, por via do desenvolvimento e da integração regionais, do arranque de um mercado nacional. [...] Em suma, dois desenvolvimentos paralelos – a expansão de uma agricultura de exportação de base escrava e o

crescimento de um ‘campesinato’ rural livre – tiveram lugar mais ou menos ao mesmo tempo” (Schwartz, 2003, p. 103).

O renascimento agrícola e a abertura do período joanino imprimiram, por conseguinte, certo clima de euforia no evoluir da economia brasileira, estreitamente vinculado ao comportamento então verificado do “estoque” e do “fluxo” de pessoas escravizadas. É oportuno salientar que a conjuntura favorável aos produtos brasileiros foi em grande medida revertida com a normalização dos mercados de gêneros coloniais após a derrota de Napoleão. Essa nova situação viu-se corroborada pela diminuição dos preços dos gêneros de nossa exportação entre as décadas de 1820 e 1840¹⁰. Não obstante, os avanços então observados de uma atividade econômica que não se limitava à produção exportável foram muito mais duradouros.

Tendo em mente esse pano de fundo brevemente esboçado nos parágrafos anteriores, retornemos nossa atenção à substancial elevação, nas décadas derradeiras do século XVIII e iniciais do XIX, verificada na quantidade de pessoas escravizadas trazidas para o Brasil no bojo do tráfico transatlântico. Aquela elevação acarretou impactos também substanciais no que respeita ao padrão de distribuição da propriedade escrava aqui vigente.

10 Celso Furtado, por exemplo, dedicou um capítulo de seu *Formação econômica do Brasil* ao que denominou “a falsa euforia do fim da época colonial”. Adicionalmente, em outro capítulo do mesmo livro, valeu-se desse comportamento dos preços dos produtos por nós exportados em sua análise das dificuldades financeiras vivenciadas ao longo das primeiras décadas que se seguiram à emancipação política (Furtado, 2009, pp. 151-5 e 171-5).

Como era essa distribuição? Evidentemente, a realidade da colônia abrigava largo espectro de situações distintas em seu vasto território. Essas situações foram objeto de diversos estudos, realizados com base em tipos variados de fontes documentais, a maior parte deles de natureza monográfica e muitos preocupados precipuamente com o tema da estrutura da posse de cativos. Em Motta, Nozoe e Costa (2004), os autores empreenderam um primeiro esforço de síntese a partir dessa multiplicidade de estudos disponíveis e sugeriram ser possível identificar um padrão de distribuição da propriedade escrava no Brasil dos séculos XVIII e XIX:

“Nesse padrão figuravam, de forma inequívoca, vale a pena repisar, como escravista majoritário, o que possuía poucos cativos, e, como escravo típico, o que vivia fora do ambiente característico da *plantation*” (Motta, Nozoe e Costa, 2004, pp. 209-10).

De fato, em distintos pontos no tempo e em múltiplas localidades, um dos resultados mais recorrentes desse amplo conjunto de estudos foi a verificação de que o tamanho de escravaria mais frequente era aquele constituído por um único cativo.

Qual o impacto, sobre esse padrão, da intensificação na entrada de novos escravizados oriundos da África, ocorrida na etapa colonial tardia e que avançou pelas primeiras décadas do Brasil independente? Esse afluxo permitiu um alargamento no tocante à disseminação da propriedade de cativos. E com isso, sem dúvida, foram também alavancados segmentos da economia brasileira que atestavam a insuficiência de qualquer ênfase unilateral nas atividades de exportação. Como afirmou com justeza

Stuart Schwartz (2003, p. 112): “O que é notório no fim da era colonial é, por seu turno, a progressiva capitalização da agricultura de subsistência, evidenciada pela presença crescente da escravatura no campo da produção de alimentos”.

Convém assentarmos essa ideia da disseminação da propriedade de cativos. Para tanto, tomemos como exemplo um estudo realizado por Manolo Florentino e José Roberto Góes. Analisando pouco menos de quatro centenas de processos de inventários *post mortem* originários de diversas localidades da capitania do Rio de Janeiro, os autores verificaram esse “[...] alto nível de disseminação da propriedade cativa. Entre 1790 e 1830, nunca menos de 88% de todos os inventariados eram donos de escravos” (Florentino & Góes, 1997, p. 52). Em outras palavras, à época da Independência, deter a posse de pessoas escravizadas era um atributo relativamente bastante difundido, não se reduzindo a um pequeno grupo de proprietários de elevadas quantidades de cativos.

Cabem aqui duas ressalvas, devidamente apontadas pelos estudiosos referidos: a primeira diz respeito à sua fonte documental, uma vez que os inventários “[...] não contemplam a totalidade dos agentes econômicos, pois nem todos os falecidos tinham bens a inventariar” (Florentino & Góes, 1997, p. 54); a segunda refere-se ao fato de que a difusão da propriedade escrava não implicou a negação de que sua distribuição estivesse altamente concentrada.

Dessa forma, ainda que o aumentado fluxo de entrada no Brasil de indivíduos escravizados tenha propiciado uma correspondente intensidade ampliada na disseminação de sua posse, a distribuição daquela mercadoria humana nunca foi equitativa. Tomemos

um outro exemplo para corroborar essa afirmativa, desta feita um estudo baseado em levantamentos censitários, fontes muito mais abrangentes do que os inventários no tocante à cobertura populacional. Trata-se de tese elaborada por Iraci del Nero da Costa (1992) e dedicada à análise dos indivíduos não proprietários de cativos. Contemplando várias localidades em distintas capitanias, depois províncias brasileiras, e abrangendo não apenas, mas em especial o período que aqui nos interessa, o autor verificou, invariavelmente, que os não proprietários de cativos compunham a grande maioria na população livre¹¹.

Em outras palavras, eram muitos (a maioria) aqueles que não possuíam escravos. E os escravistas, por seu turno, distribuía-se entre todas as distintas possibilidades em termos de tamanho de suas escravarias: a maior parte deles detinha um, dois, três, enfim um pequeno número de escravizados; outros eram proprietários de escravarias de porte médio, outros ainda de grande número de cativos (às vezes muitas dezenas; eventualmente centenas). Todos, pequenos e grandes escravistas, puderam se beneficiar do vigoroso fluxo de desembarque de novos escravizados. Não obstante, e aqui perflhamos uma vez mais o entendimento de Stuart Schwartz, uma das características que mais

11 O autor em questão obteve, ademais, os seguintes resultados: “Pode-se concluir, por fim, que os não proprietários [de escravos-JFM] eram partícipes ativos do mundo produtivo. Faziam-se presentes em todas as culturas, mesmo nas de exportação, vinculavam-se às lidas criatórias, ao fabrico e/ou beneficiamento de bens de origem agrícola e compareciam com relevo nas atividades artesanais. Suas apoucadas posses, é evidente, limitavam e condicionavam sua presença, a qual, não obstante, não pode ser negada nem deve ser subestimada” (Costa, 1992, p. 111).

sobressaíram, naquele contexto do período colonial tardio, foi a ampliação da possibilidade aberta a muitos agricultores (“camponeses”), regra geral dedicados à produção de mantimentos, de, ao direcionarem ao menos parcialmente sua produção para o mercado, capitalizarem-se e adquirirem trabalhadores escravos, aproveitando as condições de oferta que então se apresentavam:

“A produção camponesa de pequena escala e a agricultura de base escrava já não eram alternativas distintas, mas, antes, dois processos inter-relacionados nos quais predominava a tendência para a aplicação da mão de obra escrava” (Schwartz, 2003, p. 141).

Em suma, à época da Independência, a escravidão brasileira viu-se fortalecida pelo aumento pronunciado da quantidade de pessoas escravizadas trazidas para o Brasil. Ampliou-se decerto a disseminação da propriedade de cativos, ao passo que a utilização daqueles trabalhadores compulsórios, sempre relevante no tocante às atividades de exportação, viu crescer sua importância de maneira significativa em atividades direcionadas ao mercado interno.

SOBRE O COTIDIANO DOS ESCRAVOS À ÉPOCA DA INDEPENDÊNCIA: AS RELAÇÕES FAMILIARES, SUA VULNERABILIDADE E RESILIÊNCIA

Estreitamente entrelaçados ao impacto do vigoroso afluxo de escravos africanos no padrão de distribuição da propriedade cativa foram os efeitos no cotidiano daquelas pessoas mantidas em cativeiro. Para traba-

lhar essa questão, selecionamos um aspecto específico da vida daqueles indivíduos: suas relações de família. E nos valem de início de um estudo de caso para ilustrar a natureza daqueles efeitos, qual seja, nossa análise da família escrava na localidade paulista de Bananal entre os anos de 1801 e 1829 (cf. Motta, 1999)¹². Situada no Vale do Paraíba, Bananal teve seu evoluir econômico, naquele intervalo de tempo, caracterizado pela entrada e rápida disseminação da lavoura cafeeira na região.

Na abertura do século XIX, Bananal correspondia à 6ª Companhia de Ordenanças da Freguesia de Areias, na Vila de Lorena. Com fundamento na lista nominativa dos habitantes da dita companhia, computamos um total de 978 pessoas, das quais 401 eram escravizadas. Durante os cerca de 30 anos seguintes, a localidade e a região onde ela se inseria desenvolveram-se bastante. Em 1817, Bananal integrava a 4ª Companhia de Ordenanças da então já Vila de Areias. Os habitantes somavam 2.926, dos quais 1.010 eram cativos. Ao fim do período contemplado, em 1829, a localidade estudada compunha as 5ª e 6ª Companhias de Ordenanças da Vila de Areias. Eram agora 4.019 os indivíduos arrolados nas listas nominativas daquelas companhias, sendo escravizadas 2.282 dessas pessoas.

O aumento verificado na população escrava “[...] lembra muito um traçado exponencial” (Motta, 1999, p. 292). De fato, seu total multiplicou-se por um fator igual a 2,5 no intervalo de 16 anos entre 1801 e 1817, e

12 Extraímos desse trabalho, originalmente uma tese de doutorado, os informes quantitativos fornecidos nos próximos parágrafos.

por 2,3 nos 12 anos entre 1817 e 1829. Tal acréscimo acompanhou a rápida e avassaladora penetração da cafeicultura na região:

“Assim, em 1801 não havia escravos residentes em domicílios voltados à produção da rubiácea; em 1817, 645 (63,9%) dos 1.010 cativos existentes em Bananal viviam em domicílios onde se produzia café; em 1829, esse percentual era ainda maior, atingindo a marca dos 88,9% (correspondentes a um contingente de 2.030 escravos em uma população cativa formada por 2.282 indivíduos). Tais percentuais, cabe frisar, apresentam-se, pois, crescentes em uma população que também aumenta de maneira pronunciada em termos absolutos” (Motta, 1999, p. 126).

Adicionalmente, esse vigoroso aumento na quantidade de pessoas escravizadas em Bananal, por um lado, refletiu a compra de cativos da África: os africanos, que já eram a maioria absoluta dos escravos em Bananal em 1801 (57,1%), tornaram-se ainda mais predominantes em 1817 (61,7%) e em 1829 (81,7%). Por outro lado, tal aumento acarretou um crescente desequilíbrio entre os sexos na população cativa¹³. Dessa forma, a razão de sexo, calculada para a escravaria da localidade, já revelava esse desequilíbrio em 1801, quando se igualou a 138,7. Esse indicador, que aponta o número de homens para cada grupo de 100 mulheres, elevou-se a 179,8 em 1817 e, mais ainda, para 218,7, em 1829.

13 Como sabido, o largo predomínio de homens foi uma característica do tráfico transatlântico de escravos, e essa supremacia masculina também marcou o comércio interno de cativos no período em que ele assumiu maior importância, após a extinção do comércio negro intercontinental.

Um contexto, portanto, de intensa entrada de novos escravos, conformando um dinamismo vinculado ademais ao avanço da lavoura cafeeira. Desse avanço participaram muitos agricultores que não eram proprietários de escravos. E, entre os que eram escravistas, participaram da disseminação da cafeicultura tanto os detentores de menores como os de maiores escravarias. Evidenciou-se em Bananal, assim, o mesmo processo referido na seção anterior deste artigo, no qual se identifica a disseminação da propriedade escrava aliada à possibilidade de capitalização de “camponeses” que se tornam escravistas. Uma indicação bastante ilustrativa é dada ao observarmos os valores da razão de sexo no conjunto das escravarias unitárias, compostas de um único cativo: 50,0 em 1801, 166,7 em 1817 e 344,4 em 1829.

Para acompanharmos o impacto nas famílias escravas desse aumento no número de pessoas escravizadas em Bananal, caracterizado pelo grande predomínio de homens africanos, tomemos separadamente os dois intervalos temporais considerados. Primeiro, de 1801 a 1817. Em 1801, as relações familiares entre os cativos da localidade faziam-se presentes de forma marcante. O conjunto formado pelas pessoas casadas, viúvas, mães ou pais solteiros e pelos filhos legítimos ou naturais (filhos estes solteiros, sem prole e vivendo junto a pelo menos um de seus pais) abrangia 52,1% do total da escravaria. Todavia, esse percentual reduziu-se para 33,1% em 1817.

De mais da metade para cerca de um terço das pessoas escravizadas, essa a dimensão do decréscimo da presença de relações familiares identificadas entre 1801 e 1817 no contingente de cativos em Bana-

nal. Sob o pano de fundo que vimos caracterizando daquele período colonial tardio, essa efetiva “diluição” das famílias escravas em meio ao afluxo de novos trabalhadores compulsórios permite inferir o grande impacto dessa corrente imigratória forçada no cotidiano daquelas pessoas.

O que se nos apresenta como mais notável, no entanto, é o verificado entre 1817 e 1829. Afinal, como os dados acima fornecidos atestam plenamente, o vigor da expansão cafeeira foi mantido nesse período, se não mesmo tornou-se ainda mais intenso. Também ao menos se manteve o ritmo de crescimento da população escrava, bem como continuou a se elevar o predomínio de homens e de africanos. Contudo, o percentual indicativo da presença das relações familiares alçou-se a 34,6% em 1829, recuperando-se ligeiramente em comparação a 1817, recuperação que tem sua relevância aumentada, cumpre lembrarmos, por conta do grande incremento da população escrava havido entre 1817 e 1829.

Se o decréscimo do percentual em foco, entre 1801 e 1817, poderia ser visto como uma ilustração cabal da vulnerabilidade das relações familiares estabelecidas entre pessoas escravizadas, submetidas aos interesses de seus proprietários, interesses estes calibrados pelas oportunidades abertas pelo cultivo do café na região, a ligeira recuperação em 1829 poderia ser tomada como um exemplo da resiliência daquelas relações. O que nos remete ao entendimento das famílias escravas não apenas como resultado da condescendência ou conveniência dos escravistas, mas também, e talvez sobretudo, como efetivas estratégias de sobrevivência empregadas pelos escravos em meio aos rigores de sua vida em cativeiro:

“Essa combinação de fragilidade e resistência, exemplificada pelo caso de Bananal, é um traço em verdade inerente à instituição familiar entre os cativos no Brasil. De resto, o impacto contundente sobre a família escrava acarretado pelo afluxo de africanos evidentemente extrapola o universo bananalense. É conhecido o significativo incremento no ritmo de entrada de cativos proporcionado pelo tráfico negreiro nas décadas que antecederam a sua extinção. [...] Inegável a magnitude das mudanças que tal corrente migratória causou nos caracteres demográficos da população cativa brasileira, decerto desorganizando, em boa medida, as formas de convivência duramente esculpidas naquela sociedade escrava, resultantes, estas formas, tanto das atitudes senhoriais como das ações dos próprios escravos. Dessa maneira, é possível que as mesmas condições que então potencializavam a fragilidade da família escrava, acabassem por tornar ainda mais relevante a sua presença” (Motta, 2002, p. 248).

De fato, na rica e variada produção historiográfica brasileira acerca da família escrava¹⁴, destaca-se um debate acerca do papel por ela desempenhado, em especial nesse contexto de intensificação do tráfico negreiro no período que aqui nos interessa, de fins da etapa colonial e inícios do Império. Em um dos lados desse debate, Florentino & Góes (1997), tendo por fundamento o caso do agro fluminense entre 1790 e 1850, defenderam o entendimento das relações familiares escravas como ele-

14 Acerca dessa produção ver, por exemplo, Motta (1988, 2002 e 2021).

mentos estruturais no exercício de papéis essencialmente políticos, num desempenho crucial para que possamos compreender a própria reprodução, ao longo do tempo, de nossa sociedade escravista.

De acordo com os autores referidos, as relações familiares traziam efeitos em termos da manutenção da paz das senzalas, e essa paz era o fator determinante da dependência estrutural do cativo com relação ao parentesco escravo. Dito de outra forma, tendo em vista a composição da população escrava, integrada por uma multiplicidade de grupos étnicos distintos, estabelecia-se um elevado potencial de conflito, sobre o qual a família escrava exercia uma ação pacificadora.

Um entendimento diferente foi proposto, por exemplo, em Slenes (2011). Em estudo centrado especialmente no município paulista de Campinas no decurso do século XIX, o autor concluiu que a família escrava resultou do entrelaçamento dos interesses de escravos e de senhores, o que não a torna, no entanto, menos importante do que na visão de Florentino & Góes. Sua relevância foi inquestionável na construção e transmissão de elementos culturais no seio da sociedade escravista.

O estabelecimento de laços familiares como resultado também da vontade dos escravos, ainda que num contexto no qual, a qualquer momento, poder-se-ia fazer valer a sempre presente e potencialmente absoluta vontade dos senhores, expressa a convivência dos atributos da fragilidade e da resiliência. Como bem escreveu Slenes (2011, p. 59), a família escrava “[...] é um campo de batalha, um dos palcos principais, aliás, em que se trava a luta entre escravo e senhor e se

define a própria estrutura e destino do escravismo”. Esse campo de batalha esteve em plena conflagração, é claro, durante toda a vigência da escravidão; não obstante, à época da Independência, e em meio ao intenso ritmo de desembarque de africanos escravizados no Brasil então observado, é razoável sugerir que a luta assumiu contornos peculiares. Ademais, como veremos na próxima seção deste artigo, outro campo de batalha entre escravos e senhores integrou aquele mesmo contexto inclusivo e foi fomentado pelo próprio processo de nossa emancipação política.

OS ESCRAVOS E A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL: O “PARTIDO NEGRO”

Nas seções anteriores, selecionamos alguns recortes temáticos, quais sejam, o padrão de distribuição da propriedade cativa e as famílias escravas, com o objetivo de levantarmos algumas características da escravidão brasileira à época da Independência. Convém agora voltarmos os olhos para considerarmos uma eventual participação mais direta das pessoas escravizadas no processo de emancipação política.

Emília Viotti da Costa, em artigo clássico sobre aquele processo, afirmou acertadamente que “a escravidão constituía o limite do liberalismo no Brasil” (Costa, 1981, p. 92). No período colonial tardio, sedimentava-se um movimento de conscientização dos colonos, crescentemente insatisfeitos com as restrições e exigências da política mercantilista executada pela metrópole portuguesa. Nas palavras da autora, rompia-se a “comunhão de interesses existente entre o produtor colonial, o comerciante e a Coroa,

garantida pelos monopólios e privilégios” (Costa, 1981, p. 94)¹⁵.

Essa insatisfação irrompeu várias vezes nos movimentos revolucionários pré-Independência, a exemplo da Inconfidência Mineira (1789), da Conjura Baiana (1798) e da Revolução Pernambucana (1817). Costa identificou o protagonismo das elites coloniais em todos esses movimentos. E, em todos eles, aquelas elites se defrontaram com um inequívoco dilema: para o sucesso de suas demandas contrárias à política metropolitana parecia ser necessário contar com a participação de segmentos mais amplos da população colonial; todavia, essa maior participação colocaria em risco o controle do movimento, equivaleria à abertura da caixa de Pandora! Nas palavras da autora,

“A principal fraqueza dos movimentos revolucionários ocorridos antes da Independência residia no profundo receio que os líderes dos movimentos experimentavam em relação às massas. Tollenare, contemporâneo da revolução pernambucana de 1817, comentava que os revolucionários discorriam sobre a doutrina dos direitos do homem apenas com os iniciados, parecendo temer que ela não fosse compreendida pela ‘canalha’. Melhor seria dizer que o que os revolucionários temiam é que ela fosse compreendida pelas massas” (Costa, 1981, pp. 94-5).

Dito de outro modo, a questão era a seguinte: como incorporar amplos segmentos de uma sociedade escravista numa luta pela

liberdade do jugo metropolitano, sem colocar em questão a própria escravidão? Esse dilema fez-se presente com grande nitidez e, em verdade, norteou as formas assumidas pela trajetória da colônia brasileira no sentido da emancipação política¹⁶. João José Reis, entre outros, iluminou essa questão com muita propriedade e indicou que seus parâmetros haveriam de ser percebidos, em alguma medida, pela população escravizada:

“Na metáfora predileta dos periodistas e oradores patrióticos, representava-se o Brasil como escravo de Portugal. Os escravos parecem haver compreendido a hipocrisia do discurso patriótico. Se era para libertar o país da figurada escravidão portuguesa, por que não libertá-los também da autêntica escravidão brasileira?” (Reis, 1989, p. 93).

O aludido dilema é percebido com perfeição em uma carta datada de 15 de junho de 1817, em plena vigência da Revolução Pernambucana. Vale a pena transcrevermos a menção a esse documento feita por Viotti da Costa; nele,

“João Lopes Cardoso comentando a situação no Recife, durante a revolução, observa que ‘os cabras, mulatos e crioulos andavam tão atrevidos que diziam que éramos todos iguais e não haviam de casar senão com brancas [sic] das melhores’. [...] ‘Vossa Mercê, escrevia ele ao seu compadre, não suportava chegasse a Vossa Mercê um cabra, com o chapéu na cabeça e bater-lhe no ombro e dizer-lhe: – Adeus Patriota, como estais, dá

15 Uma perfeita ilustração dessa dissociação de interesses encontra-se no diagnóstico elaborado em 1807 pelo desembargador João Rodrigues de Brito. Ver Brito et al. (1821) e Buescu (1970).

16 Para a discussão desenvolvida no restante desta seção, ver também: Motta & Lopes (2015).

cá tabaco, ora tomais do meu, como fez um cativo do Brederodes ao Ouvidor Afonso'. Felizmente, concluía satisfeito, o cabra recebera o justo castigo: 'Já se regalara com 500 açoites'" (Costa, 1981, p. 96).

A revolta contra a metrópole portuguesa, que aglutinava interesses das elites radicadas na colônia, era vivenciada à sua própria maneira por indivíduos livres pobres, libertos e, sobretudo, pelos escravos. O que não era uma novidade. Na virada do século XVIII para o XIX, a Revolução Haitiana evidenciara essa mesma característica¹⁷. A novidade, digamos assim, no caso brasileiro, decerto condicionada seja pelo prévio levante dos escravos na colônia francesa, seja por eventos tais como o ilustrado pelo comportamento do "cativo do Brederodes" na cidade do Recife, em 1817, acima descrito, foi o encaminhamento da emancipação mediante o protagonismo do príncipe herdeiro do trono português. É, uma vez mais, preciso o comentário feito por Emília Viotti da Costa:

"O temor da população culta e ilustrada diante da perspectiva de agitação das massas explica por que a ideia de realizar a Independência com o apoio do príncipe pareceria tão sedutora: permitiria emancipar a nação do jugo metropolitano sem que para isso

fosse necessário recorrer à rebelião popular" (Costa, 1981, p. 99).

Se a forma pela qual se processou nossa emancipação política nos afastou da experiência haitiana, isto não significa negar a participação dos escravizados. Assim, por exemplo, no caso da Bahia, onde a luta contra os portugueses estendeu-se até inícios de julho de 1823, essa participação é evidenciada por João José Reis:

"Com efeito, os escravos, sobretudo os crioulos e os pardos nascidos no Brasil, mas também os africanos, não testemunharam passivamente o drama da Independência. Muitos chegaram a acreditar, às vezes de maneira organizada, que lhes cabia um melhor papel no palco político em via de ser montado com a vitória baiana. Os sinais desse projeto dos negros são claros" (Reis, 1989, p. 92).

Um exemplo desses sinais, fornecido por Reis, é outra carta, esta datada aos 13 de abril de 1823. Quem a escreveu foi dona Maria Bárbara Garcez Pinto, senhora do engenho Aramaré. O destinatário era seu marido, então em Portugal. Maria Bárbara comentou: "A crioulada da Cachoeira fez requerimentos para serem livres". Em seguida, expressou-se de modo a deixar bem claro o que a classe senhorial baiana pensava desses projetos dos negros, bem como qual a receita a ser empregada para reagir a eles: "Estão tolos, mas a chicote tratam-se!" (Reis, 1989, p. 92-3).

Em sua análise acerca da participação dos escravizados na guerra pela independência na Bahia, João Reis discute a existência de um Partido Negro. Em parte, o autor reconhece que tal "partido" se tratava de

17 Assim, por exemplo, em uma rica coleção de documentos sobre a Revolução Haitiana, os organizadores observaram: "*The key to understanding the Haitian Revolution's complicated narrative is to think of it as the pursuit of three political goals (freedom, equality, Independence), by three social groups (slaves, free coloreds, whites), in a colony whose North, West, and South provinces produced three regional variants of the revolution*" (Geggus, 2014).

uma construção ideológica das elites escravocratas, ancorada no difundido receio de uma reedição no Brasil dos acontecimentos ocorridos mais de duas décadas antes no Haiti; mas era, concomitantemente, muito mais do que isso:

“O ‘partido negro’ era ao mesmo tempo uma construção ideológica da elite e um fenômeno absolutamente real. Neste último sentido ele significava os vários grupos negro-mestiços de escravos, libertos ou homens livres que, cada qual à sua maneira, tentaram negociar uma participação no movimento da Independência, ou subverter a própria ordem escravocrata no calor do conflito luso-brasileiro” (Reis, 1989, p. 80).

Vale salientar que esse comentário de João José Reis não se aplica apenas à ação dos escravizados baianos. Nesse sentido, é oportuno transcrevermos as afirmações feitas por Gladys Sabina Ribeiro, concernentes ao Rio de Janeiro:

“Lutar na Guerra da Independência não foi privilégio dos escravos baianos. No Rio de Janeiro, de 1822 a 1824, sobretudo entre junho e setembro de 1824, fortes foram construídos para a defesa da cidade contra uma possível invasão portuguesa. [...] Para os escravos, trabalhar nas obras dessas fortificações, situadas em regiões fronteiriças, poderia significar a possibilidade da liberdade e de uma vida melhor: fugia-se na calada da noite para o serviço nos fortes e, das obras dos fortes e dos serviços públicos para se aquilombarem. Ressalte-se, então, que muitos escravos tinham esta esperança de forma efetiva, uma vez que alguns cativos baianos tinham conseguido

a liberdade na luta contra os ‘portugueses’” (Ribeiro, 2002, p. 38)¹⁸.

A referência a um “Partido Negro”, cumpre lembrarmos, é encontrada em um documento publicado por Luiz Mott. Localizado no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa e escrito em francês, “[...] traz o título ‘APERÇU’. Consta de 13 páginas manuscritas, tamanho ofício, não trazendo nem data nem assinatura” (Mott, 1986, p. 466). O conteúdo permite sugerir ter o documento sido produzido por volta de 1824. É o relato de um observador a serviço de d. João VI¹⁹. A menção a um “partido dos negros e das pessoas de cor” foi feita pelo espião francês, e a preocupação suscitada com relação às possibilidades abertas pela existência de uma tal fração da sociedade defendendo interesses próprios mereceu no relato a lembrança vívida da revolução no Haiti:

“[...] embora havendo no Brasil aparentemente só dois partidos [o dos portugueses e o dos brasileiros-JFM], existe também um terceiro: o partido dos negros e das pessoas de cor, que é o mais perigoso, pois trata-se do mais forte numericamente falando. [...]

18 Convém reproduzirmos a seguinte ressalva feita pela autora citada: “Acredito que não devemos igualmente descartar a hipótese de que pudesse passar pela imaginação dos escravos que, estando em regiões fronteiriças – fortes e quilombos –, pudessem também auxiliar os portugueses, ganhando em troca a alforria” (Ribeiro, 2002, p. 42).

19 “Trata-se de um observador (espião?) a serviço do rei D. João VI, que presta conta das informações que dispõe a respeito da situação política do Brasil por volta de 1824. [...] Por mais de uma vez o autor deste ‘Aperçu’ se refere a seus agentes, o que faz-nos pensar na existência de uma rede bem organizada de coleta de informações a serviço do próprio rei D. João VI, tendo como chefe, provavelmente, o referido francês” (Mott, 1986, p. 466).

Se se continua a falar dos direitos dos homens, de igualdade, terminar-se-á por pronunciar a palavra fatal: liberdade, palavra terrível e que tem muito mais força num país de escravos do que em qualquer outra parte. Então, toda a revolução acabará no Brasil com o levante dos escravos, que, quebrando suas algemas, incendiarão as cidades, os campos e as plantações, massacrando os brancos, e fazendo deste magnífico império do Brasil uma deplorável réplica da brilhante colônia de São Domingos” (apud Mott, 1986, p. 482)²⁰.

Em suma, no contexto da emancipação política expressavam-se, lado a lado, vários e muito distintos interesses. Havia o desejo de manter os avanços contrários à política mercantilista possibilitados com a vinda da corte portuguesa para o Brasil, configurando um posicionamento anticolonialista por excelência, eventualmente reforçado por interesses ingleses comprometidos com o liberalismo econômico. E havia, é claro, o interesse propriamente português, as demandas mercantilistas emanadas da velha metrópole. Mas havia mais²¹. Nesse mais figuravam os interesses de “vários grupos negro-mestiços”, na expressão de João José Reis, e entre eles os interesses dos escravos, afinal também protagonistas naquela socie-

dade. Vale dizer, compondo esse mais, havia o “Partido Negro”.

Diferentemente do caso haitiano, contudo, esse último componente não teve participação comparável no processo da Independência brasileira, o que não significa ter sido irrelevante e por conseguinte negligenciável. Vale dizer, ainda que seja impossível não percebermos a similaridade entre os destinos declarados do “cativo do Brederodes”, na Revolução Pernambucana de 1817, e da “crioulada da Cachoeira”, no engenho baiano de Aramaré em 1823, sua ação não pode ser relegada ao esquecimento²².

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Caio Prado Júnior, em sua *História econômica do Brasil*, ao tratar da abolição do tráfico de escravos, afirmou que, à época que nos interessa, “[...] a escravidão vai aceleradamente perdendo sua base moral, não somente na opinião comum, mas até em círculos conservadores. Logo depois da Independência já a vemos alvo da crítica geral” (Prado Júnior, 2008, p. 143). Mas terá sido menos por conta dessa perda de base moral da escravidão e mais por força da pressão inglesa que, em fins de 1831, já no período regencial, foi promulgada lei tornando ilegal o comércio transatlântico da mercadoria humana. Conhecida como Lei Feijó, ela dispunha em seu artigo 1º: “Todos

20 “A razão deste ‘Aperçu’ é mostrar ao rei D. João VI a importância e os meios de unir de novo (‘rattacher – ‘attacher de nouveau’) o Brasil à Metrópole, depois que D. Pedro chefeara a ‘Revolução’ (Independência)” (Mott, 1986, p. 468).

21 Por exemplo, poderíamos tornar esse contexto muito mais adensado se considerássemos a discussão acerca do projeto federalista para a construção da nova nação brasileira, algo que foge aos nossos objetivos neste artigo. Sobre esse tema ver, entre outros, Mello (2004) e Coser (2008).

22 Afinal, como bem nos lembrou João José Reis (1989, p. 98): “A Independência havia liberado energias coletivas de difícil controle e o ‘partido negro’, embora dividido, ainda voltaria à cena muitas vezes. Em 1835 foi quando ele se apresentou mais ousado e radical”. Para uma história do levante dos escravos malês em 1835, na Bahia, ver: Reis (2003).

os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres” (Lei de 7 de novembro de 1831)²³.

Como atestam os informes apresentados na introdução deste artigo, em que pese a lei de 1831, e não obstante a eventual predisposição da opinião pública desfavorável à escravidão sugerida por Prado Júnior, o fato é que a instituição escravista vicejava à época da emancipação política e em inícios de nossa vida independente, e o tráfico negreiro transatlântico, mesmo na presença de alguns constrangimentos decorrentes da aludida lei, despejava escravizados em território brasileiro em quantidades até então inéditas. Dessa forma, e tendo em vista as características assumidas pelo processo da Independência²⁴, por mais relevantes que possam ter sido as transformações oriundas da ruptura do estatuto colonial, foi mantido o elemento central da organização produtiva da colônia, qual seja, a utilização do trabalho compulsório.

Vivenciou-se mesmo, entre fins do Setecentos e inícios do século XIX, um movimento de ampliação no que respeita à disseminação da propriedade de cativos, movimento este estimulado pelo renascimento da agricultura e favorecido pelas novas circunstâncias acarretadas pela transferência da corte portuguesa. E, embora a economia

brasileira se defrontasse com dificuldades nas décadas iniciais do período independente, em especial ligadas ao desempenho do setor exportador, é nesse setor que vai então adquirindo crescente importância comercial a cafeicultura.

Em meados do Oitocentos, como resultado do intenso tráfico atlântico de escravos no decurso da primeira metade daquele século, o Brasil atingiu, como vimos, a mais elevada quantidade de escravizados de sua história. E será essa a mão de obra a possibilitar a grande expansão da produção de café, que se alçou a principal produto de nossa pauta de exportação²⁵. Com a efetiva extinção daquele tráfico, em 1850, e a partir daí com a decorrente e gradual diminuição da escravaria disponível, crescerá a relevância do comércio interno de cativos no sentido de aplacar a fome de braços da lavoura cafeeira²⁶.

A segunda metade do século XIX assistirá à gradual redução do número de pessoas escravizadas no Império do Brasil. À medida que os escravos escasseavam, e apesar do comércio interno da mercadoria humana, foi-se configurando um efetivo problema de mão de obra capaz de comprometer o ritmo de expansão da cafeicultura²⁷. Não obstante

23 Sobre essa lei de 1831 e sobre o tráfico atlântico de escravos nesse período de ilegalidade entre a promulgação da lei e a efetiva extinção do comércio negreiro transatlântico, ver, por exemplo, o dossiê organizado por Mamigonian e Grinberg (2007) e a recente coletânea organizada por Saraiva, Santos e Pessoa (2021).

24 Nas palavras de Luiz Werneck Viana, por exemplo, em seu prefácio a Coser (2008, p. 10), tivemos uma “[...] solução ‘por cima’ do processo da Independência, proclamada pelo príncipe herdeiro da monarquia metropolitana”.

25 “No primeiro decênio da independência o café já contribuía com dezoito por cento do valor das exportações do Brasil, colocando-se em terceiro lugar depois do açúcar e do algodão. E nos dois decênios seguintes já passa para primeiro lugar, representando mais de quarenta por cento das exportações” (Furtado, 2009, p. 180).

26 Sobre as décadas finais de vigência da escravidão no Brasil e sobre as características, nesse período, do comércio interno de cativos, ver, por exemplo, Conrad (1978), Slenes (2004) e Motta (2012).

27 Quanto ao “problema da mão de obra” e sua solução, em especial para a cafeicultura paulista, ver, por exemplo, Furtado (2009, pp. 185-213) e Beiguelman (2005).

a concentração então havida dos cativos no sudeste cafeeiro, será inevitável o recurso a formas de trabalho que não a compulsória para a continuidade daquela expansão. E a cafeicultura vivenciará, assim como as demais atividades econômicas, a transição para a utilização de trabalhadores livres, fossem eles nacionais ou imigrantes estrangeiros.

Como sabido, a abolição da escravatura teve lugar apenas em 1888, com a promulgação da Lei n. 3.353, de 13 de maio. Foi longo o caminho trilhado, passando por momentos marcantes, a exemplo da libertação dos nascituros, em setembro de 1871. Nesse caminho, por um lado, revelou-se a ação dos próprios escravos, engajados numa luta cotidiana através da qual ajudaram também a construir os traços definidores da sociedade escravista em que viviam. Uma ilustração dessa luta está na aludida lei de 1871, na sua interpretação sugerida por Sidney Chalhoub (1990, pp. 26-7):

“[...] em algumas de suas disposições mais importantes, como em relação ao pecúlio dos escravos e ao direito à alforria por indenização de preço, a lei do ventre livre representou o reconhecimento legal de uma série de direitos que os escravos vinham adquirindo pelo costume, e a aceitação de alguns objetivos das lutas dos negros. [...] Na realidade, é possível interpretar a lei de 28 de setembro, *entre outras coisas*, como exemplo de uma lei cujas disposições mais essenciais foram ‘arrancadas’ pelos escravos às classes proprietárias” (grifos nossos).

Contudo, como se infere das palavras de Chalhoub, a lei de 1871 não foi apenas isso. Temos de ter em mente, outrossim, o entendimento, por exemplo, de Caio Prado

Júnior (2008, p. 179), para quem a Lei do Ventre Livre “[...] não resultou assim, em última análise, senão numa diversão, uma manobra em grande estilo que bloqueou muito mais que favoreceu a evolução do problema escravista no Brasil”²⁸. Revela-se, aqui, o outro lado do campo de batalha entre escravos e senhores, qual seja, a resistência dos escravocratas e seu apego a um processo controlado de término da escravidão, gradual e garantidor da “ordem” imperial.

Essa desejada garantia da ordem, nos lustros finais de vigência da escravidão, trazia em si a mesma vontade de evitar mudanças mais profundas que havia norteado a emancipação política, cerca de meio século antes. E, para isso, tratou-se diligentemente de tolher à população de egressos da escravidão maior participação política, de impedir aquelas pessoas de ter sua voz ouvida na conformação dos desígnios da nação.

Exemplo contundente desse esforço de manutenção da excludência pode ser encontrado na reforma eleitoral de 1881. No que ficou conhecido como a Lei Saraiva, a reforma que introduziu as eleições diretas no processo político-eleitoral do império acarretou diminuição significativa daqueles que poderiam participar desse processo²⁹. Por um lado, foram aumentadas as exigências

28 Registremos uma terceira interpretação acerca da Lei do Ventre Livre. Para Beiguelman (2005, p. 45-59), em que pese a ausência de efeitos da lei sobre o volume de mão de obra no curto prazo, ela acarretou efetivo abalo nas bases do sistema escravista, em especial por estimular fortemente o setor mais novo da lavoura cafeeira paulista no sentido da utilização dos trabalhadores imigrantes.

29 Para uma análise acerca das características do processo eleitoral no Brasil e de sua evolução no tempo, ver, entre outros, Nicolau (2012) e Porto (2004).

de comprovação de atingimento, pelos eleitores em potencial, dos critérios censitários contemplados; por outro, ainda que se permitisse o voto de analfabetos já possuidores de título eleitoral, impediu-se o alistamento de novos eleitores que não soubessem ler e escrever. Felipe de Azevedo e Souza avança a seguinte sugestão:

“Ainda que nenhuma palavra tenha sido registrada nos anais parlamentares a respeito desse dispositivo que mantinha o direito de voto dos analfabetos alistados, mas que excluía aqueles que viessem em um futuro próximo requerer esse direito, é muito provável que essa decisão tenha sido tomada em sintonia com o contexto de abolição da escravidão vivido no país. [...]

Pode-se afirmar, portanto, que, na prática, os ex-escravos que conquistaram sua liberdade na última década do Império não tiveram acesso às urnas, foram logrados por um considerável *descompasso na cidadania* em relação aos outros homens livres. Desse modo, não há dúvida de que a Lei Saraiva incidiu marginalizando os libertos da esfera institucional da política e asseverando a incom-

pletude da cidadania para essa população” (Souza, 2020, pp. 13-4, grifos nossos).

E o regime político republicano, inaugurado já num contexto pós-abolição da escravatura, apesar da retórica de ampliação da participação política ancorada na extinção dos critérios censitários na definição dos eleitores, manteve a plena interdição dos analfabetos na Constituição de 1891³⁰. Mantinham-se arraigadas as cicatrizes profundas que a escravidão, pujante à época da Independência, deixaria para a sociedade brasileira no período republicano.

Ao olharmos para o Brasil atual, não é necessário grande esforço para percebermos que essas cicatrizes são ainda nitidamente visíveis. É evidente que muito das desigualdades presentes na economia e na sociedade brasileiras de nossos dias foi construído nos mais de 130 anos passados desde a Abolição. Mas não é menos certo que essa construção tem em seus alicerces aquele mesmo “descompasso de cidadania” que acompanhava os indivíduos sujeitos à escravidão em nosso passado e com o qual ainda convivemos.

30 Apenas em 1985, no Congresso brasileiro, foi aprovada uma emenda à Constituição então vigente possibilitando novamente o voto dos analfabetos.

REFERÊNCIAS

- BANCO DE DADOS do Tráfico de escravos transatlântico. Disponível em: <http://slavevoyages.org>.
- BEIGUELMAN, P. *A formação do povo no complexo cafeeiro: aspectos políticos*. 3ª ed. São Paulo, Edusp, 2005.
- BRITO, J. R. de et al. *Cartas econômico-políticas sobre a agricultura e comércio da Bahia*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1821 (reeditadas pelo Governo do Estado da Bahia no ano de 1924).
- BUESCU, M. "Rodrigues de Brito: um libelo contra o colonialismo", in M. Buescu. *História econômica do Brasil: pesquisas e análises*. Rio de Janeiro, Apec, 1970, pp. 230-8.
- CHALHOUB, S. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo, Companhia das Letras, 1990.
- CONRAD, R. E. *Os últimos anos da escravatura no Brasil, 1850 – 1888*. 2ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.
- COSER, I. *Visconde do Uruguai: centralização e federalismo no Brasil, 1823-1866*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro, Editora UFMG/Iuperj, 2008.
- COSTA, E. V. da. "Introdução ao estudo da emancipação política do Brasil", in C. G. Mota (org.). *Brasil em perspectiva*. São Paulo, Difel, 1981, pp. 64-125.
- COSTA, I. del N. da. *Arraia-miúda: um estudo sobre os não proprietários de escravos no Brasil*. São Paulo, MGSP, 1992.
- ESTATÍSTICAS HISTÓRICAS do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. (Série estatísticas retrospectivas, v. 3). 2.ed. rev. e atualizada. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.
- FLORENTINO, M.; GÓES, J. R. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1850*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1997.
- FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil: edição comemorativa, 50 anos*. Organização Rosa Freire d'Aguiar Furtado. São Paulo, Companhia das Letras, 2009.
- GEGGUS, D. P. (ed.). *The Haitian Revolution: a documentary history*. Indianapolis, Hackett Publishing Company, Inc., 2014 (kindle edition).
- GOENDER, J. *O escravismo colonial*. 4ª ed. rev. e ampliada. São Paulo, Ática, 1985.
- JAMES, C. L. R. *The Black Jacobins: toussaint l'ouverture and the San Domingo Revolution*. London, Penguin Books, 2001 (kindle edition).
- LEI DE 7 DE NOVEMBRO de 1831. Brasil. Câmara dos Deputados. Legislação informatizada. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html.
- LIBBY, D. C. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo, Brasiliense, 1988.
- MAMIGONIAN, B.; GRINBERG, K. (orgs.). "Dossiê 'Para inglês ver?' Revisitando a Lei de 1831". *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 29, n. 1/2/3. Rio de Janeiro, jan.-dez./2007, pp. 90-340.
- MARTINS, R. B. *Crescendo em silêncio: a incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte, Icam/ABPHE, 2018.
- MELLO, E. C. de. *A outra Independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo, Editora 34, 2004.

- MOTT, L. "Um documento inédito para a história da Independência", in C. G. Mota (org.). *1822 Dimensões*. 2ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1986, pp. 465-83.
- MOTTA, J. F. "Família escrava: uma incursão pela historiografia". *História: Questões & Debates*, vol. 9, n. 16, jun./1988, pp. 104-59.
- MOTTA, J. F. *Corpos escravos, vontades livres: posse de cativos e família escrava em Bananal (1801-1829)*. São Paulo, Annablume/Fapesp, 1999.
- MOTTA, J. F. "A família escrava na historiografia brasileira: os últimos 25 anos", in E. M. Samara (org.). *Historiografia brasileira em debate: "olhares, recortes e tendências"*. São Paulo, Humanitas/FFLCH/USP, 2002, pp. 235-54.
- MOTTA, J. F. *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista (Areias, Guaratinguetá, Constituição/Piracicaba e Casa Branca, 1861-1887)*. São Paulo, Alameda/Fapesp, 2012.
- MOTTA, J. F. *Família escrava no Brasil: uma incursão pela historiografia brasileira do século XXI*. Trabalho apresentado no VIII Simpósio Nacional de História da População. São Paulo, Abep, 2019. Disponível em: <https://www.academia.edu/42912534>.
- MOTTA, J. F.; LOPES, L. S. "O 'Partido Negro' na Independência do Brasil: realidade ou fantasia?". *Informações Fipe*, n. 418. São Paulo, Fipe, jul./2015, pp. 38-44.
- MOTTA, J. F.; NOZOE, N.; COSTA, I. del N. da. "Às vésperas da abolição: um estudo sobre a estrutura da posse de escravos em São Cristóvão (RJ), 1870". *Estudos Econômicos*, vol. 34, n. 1. São Paulo, jan.-mar./2004, pp. 157-213.
- MOURA, C. *Dicionário da escravidão negra no Brasil*. São Paulo, Edusp, 2004.
- NICOLAU, J. *Eleições no Brasil: do Império aos dias atuais*. Rio de Janeiro, Zahar, 2012.
- NOVAIS, F. A. "As dimensões da Independência", in C. G. Mota (org.). *1822: Dimensões*. 2ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1986, pp. 15-26.
- NOVAIS, F. A. *Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial (séculos XVI-XVIII)*. 5ª ed. São Paulo, Brasiliense, 1990.
- PORTO, W. C. *A mentirosa urna*. São Paulo, Martins Fontes, 2004.
- PRADO JÚNIOR, C. *História econômica do Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 2008.
- REIS, J. J. "O jogo duro do dois de julho: o 'Partido Negro' na independência da Bahia", in J. J. R.; E. Silva. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989, pp. 79-98.
- REIS, J. J. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*. Edição rev. e ampliada. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.
- RIBEIRO, G. S. "O desejo da liberdade e a participação de homens livres pobres e 'de cor' na Independência do Brasil", *Cadernos Cedex*, vol. 22, n. 58. Campinas, dez./2002, pp. 21-45.
- SARAIVA, L. F.; SANTOS, S. A. dos; PESSOA, T. C. *Tráfico & traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1831-1850)*. São Paulo, Hucitec, 2021.
- SCHWARTZ, S. B. "Camponeses e escravatura: alimentando o Brasil no fim do período colonial", in S. B. Schwartz. *Da América portuguesa ao Brasil: estudos históricos*. Algés, Difel, 2003, pp. 97-142.
- SILVA, J. N. de S. e. *Investigações sobre os recenseamentos da população geral do Império e de cada província de per si tentados desde os tempos coloniais até hoje*. Edição fac-similada. São Paulo, IPE/USP, 1986.
- SLENES, R. W. "Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX". *Estudos Econômicos*, v. 18, n. 3. São Paulo, set.-dez./1988, pp. 449-95.

SLENES, R. W. "The brazilian internal slave trade, 1850-1888: regional economics, slave experience, and the politics of a peculiar market", in W. Johnson (ed.). *The chattel principle: internal slave trades in the Americas*. New Haven/London, Yale University Press, 2004, pp. 325-70.

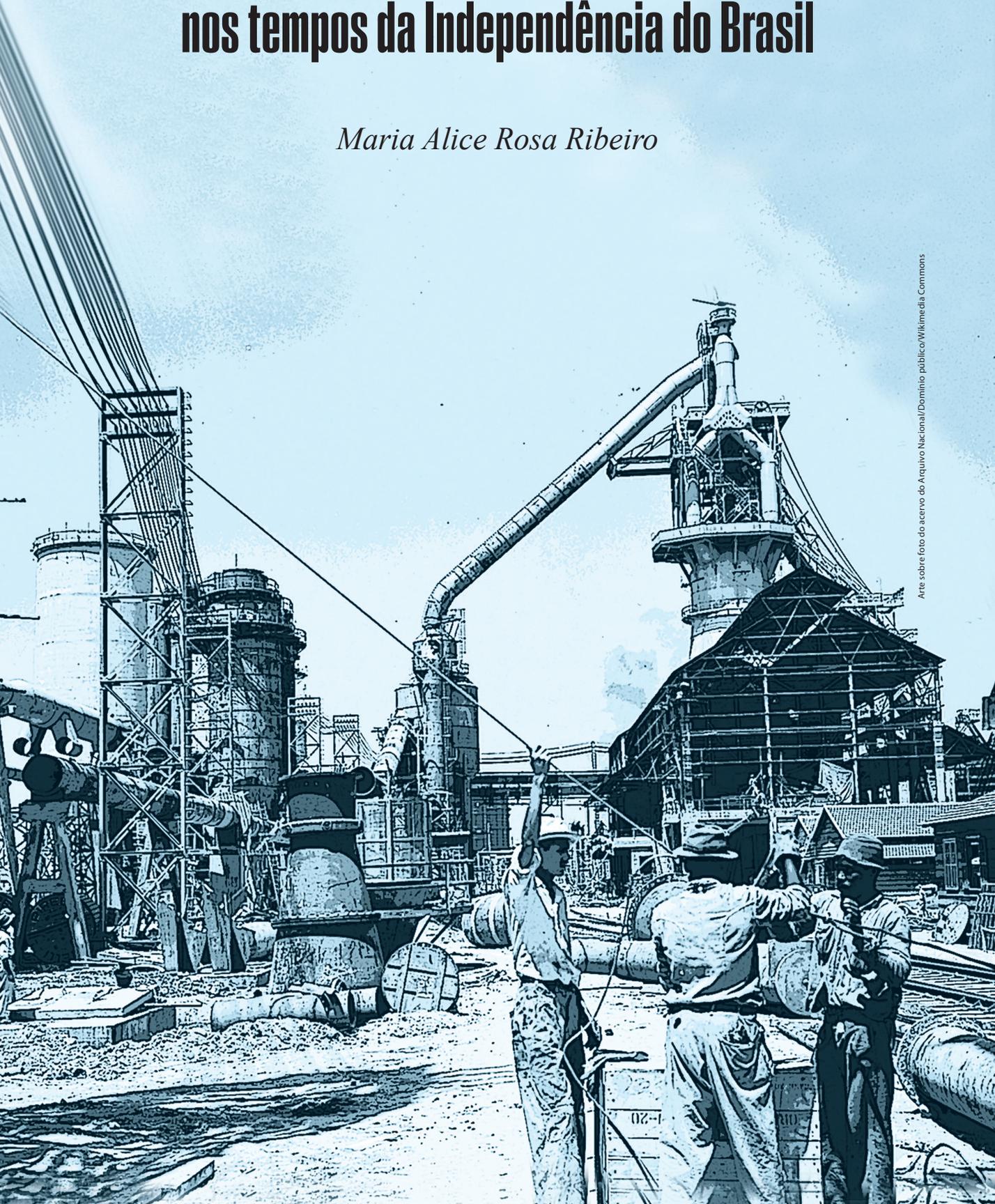
SLENES, R. W. *Na senzala, uma flor – esperanças e recordações na formação da família escrava: Brasil Sudeste, século XIX*. 2ª ed. corrigida. Campinas, Editora da Unicamp, 2011.

SOUZA, F. A. e. "A dissimulada arte de produzir exclusões: as reformas que encolheram o eleitorado brasileiro (1881-1930)". *Revista de História*, n. 179, a01020, 2020.

VIANNA, F. J. de O. *Resumo histórico dos inquéritos censitários realizados no Brasil*. Edição fac-similada. São Paulo, IPE/USP, 1986.

Comércio interno e manufaturas nos tempos da Independência do Brasil

Maria Alice Rosa Ribeiro



resumo

O artigo discute o tema do comércio interno e das manufaturas na época da Independência. Na primeira parte abordamos o comércio interno – o tráfico de escravizados, distinguindo os negociantes do comércio atlântico daqueles que atuavam na distribuição de escravizados no mercado interno. Tratamos do comércio de abastecimento de alimentos e de manufaturados comuns transacionados pelos tropeiros e pelas vendas, e do comércio de manufaturados importados mais sofisticados. Na segunda parte, o foco recai sobre a produção manufatureira, a indústria artesanal doméstica, baseada no beneficiamento de matérias-primas, algodão, alimentos e bebidas, cerâmica, olaria, etc. Por fim, é tratada uma das mais importantes atividades industriais, as fábricas de ferro, a siderurgia.

Palavras-chave: comércio de escravizados; comércio interno; manufaturas; siderurgia.

abstract

The article discusses the theme of domestic trade and manufacturing during the Independence period. In the first part, we address the domestic trade - the slave trade, distinguishing the traders of the Atlantic trade from those who were active in the distribution of slaves in the domestic market. We deal with the trade of food supplies and common manufactured goods carried out by muleteers, sales, and the trade of more sophisticated imported manufactured goods. In the second part, the focus is on manufacturing production, the domestic craft industry, based on the processing of raw materials, cotton, food, beverages, pottery, ceramics, etc. Finally, it addressed one of the most important industrial activities, the ironworks, and the steel industry.

Keywords: *slave trade; domestic trade; manufactures; ironworks.*

W *Sobre o seu Brasil, pode estar descansado; são grandes os seus destinos, e o melhor dos príncipes tem feito a seu respeito tudo o que era possível fazer em tão pouco tempo. Liberdade do comércio, e mais amplo, debaixo dos princípios os mais liberais. Direitos das alfândegas muito moderados, sendo os maiores 24% e uma terça parte remetida a favor da navegação e propriedade nacional. Nenhum privilégio exclusivo. Declaração que não haverá Inquisição no Brasil, feita no Tratado com a Grã-Bretanha. Permissão do estabelecimento de todas as manufaturas. Introdução de todas as culturas preciosas, e que o Brasil ainda não possuía. Abertura de todas as comunicações do interior do Brasil, tanto por água, qual o de Goiás pelo Tocantins, como a do rio Doce, e muitas outras comunicações para o Maranhão, para o Mato Grosso etc. [...] O que S.A.R tem ordenado a favor de Portugal não há de deixar de o elevar a um maior grau de felicidade do que antes possuía, e a emancipação do Brasil há de ser-lhe muito útil, não obstante tudo o que inquieta os visio-*

nários que seguem os princípios do sistema mercantil, e que talvez é a causa de se não terem executado as Reais Ordens que tanto teriam feito ao Reino. Apesar do desejo que tive sempre de o ver aqui, e que espero se verificará brevemente, visto a licença que eu também aqui solicitei, nunca deixei de lembrar-me da falta que fará ao Real Serviço no Reino, e por isso é que me não viu tão ativo neste ponto.” (Carta de d. Rodrigo de Sousa Coutinho a José Bonifácio de Andrada, Rio de Janeiro, 26 abril de 1810)¹.

1 O trecho da carta de d. Rodrigo a José Bonifácio foi extraído de Malerba (2000, pp. 17-8, grifos da autora).

A autora agradece o convite dos professores Hélio Cruz e Guilherme Grandi para participar do dossiê do Bicentário da Independência. Agradece aos colegas do dossiê pelos comentários e sugestões. Agradece ainda aos colegas e amigos pelas indicações de leituras: Iraci del Nero Costa, Francisco Vidal Luna, Nelson Mendes Cantarino, Bruno Aidar, Antonia Mota, Jorge Alberto Rosa Ribeiro e Luiz Fernando Saraiva.

MARIA ALICE ROSA RIBEIRO é professora da FCL/Unesp e pesquisadora colaboradora do Centro de Memória-Unicamp (CMU).

Esse trecho da carta de d. Rodrigo a José Bonifácio tem um significado especial, pois ele sintetiza e inspira o desenvolvimento do tema deste artigo. É uma correspondência entre dois amigos, e mais do que amigos, dois personagens que comungavam do mesmo ideal: a construção do grande Império português, unindo Portugal-Brasil, com sede no Rio de Janeiro, a mais importante cidade da colônia portuguesa na América. D. Rodrigo, responsável pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, encontrava-se no Rio de Janeiro e José Bonifácio, chefe da Intendência de Minas e Metais, em Lisboa. Ambos atuaram decisivamente para a vinda da família real para o Brasil, sendo a colônia capaz de garantir segurança à corte do pequeno reino invadido e submetido ao bloqueio das forças napoleônicas. A colônia americana, por seu imenso território, por suas riquezas naturais, por sua produção agrícola, mineral e comercial, representava a possibilidade de existência do reino português no enfrentamento das potências mundiais, Inglaterra e França. O pequeno trecho da carta de d. Rodrigo, português, nascido em Chaves, em 1755, ano da trágica conjugação de dois fenômenos, maremoto e terremoto, que atingiram Lisboa, afilhado do Marquês de Pombal, condensa para José Bonifácio, brasileiro, nascido em Santos, em 1763, as ações tomadas desde a chegada do príncipe regente ao Brasil, e vislumbra um futuro promissor para o grande Império. Os amigos não tornaram a se encontrar. D. Rodrigo faleceu em 1812 e José Bonifácio somente retornou ao Brasil em 1819. E o grande Império, fruto da união Portugal e Brasil, não se concretizou.

Algumas ideias contidas na carta servirão de mote para abordar o tema do comér-

cio interno e das manufaturas na época da Independência. Porém, vamos avançar para aquilo que está silenciado pelo homem de Estado e político das Luzes e do fim do antigo regime – a escravidão.

Na primeira parte do artigo, vamos abordar o comércio interno, destacando o tráfico de escravizados, distinguindo os negociantes do comércio atlântico daqueles mercadores que atuavam na distribuição de escravizados no mercado interno. Em seguida, vamos tratar do comércio de abastecimento de alimentos e bens de consumo duráveis, manufaturados comuns transacionados pelos tropeiros e pelas vendas; por fim, do comércio de bens de consumo manufaturados, importados e vendidos nas lojas e nos armazéns de secos e molhados das vilas e das cidades. Na segunda parte do texto, vamos focar a produção manufatureira, a indústria artesanal doméstica, baseada no beneficiamento das matérias-primas: algodão, de alimentos e bebidas, cerâmica, olaria, couro etc. Por fim, vamos falar sobre uma das mais importantes atividades industriais, objeto das preocupações de d. Rodrigo e de José Bonifácio: as fábricas de ferro, a siderurgia.

O COMÉRCIO INTERNO – MERCADO DE ESCRAVIZADOS

Necessariamente, em uma sociedade escravista com a especificidade da colônia portuguesa da América, onde o trabalho dependia do braço escravo de milhares de africanos, a comercialização de escravizados torna-se uma das principais atividades no comércio voltado para o mercado interno. As cidades portuárias constituíam-se em entreposto de distribuição de escravizados para as locali-

dades do interior. Milhares de africanos chegavam aos portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro, alguns permaneciam nas mesmas cidades portuárias, outros seguiam para o interior para abastecer as atividades agrícolas, manufatureiras e de serviços em lugarejos, vilas e cidades do interior. Uma complexa rede unificou os diversos mercados aos portos de importação. Para o abastecimento das capitâneas do Norte e Nordeste, mercadores e tropeiros partiam dos portos do Recife e de Salvador. Para as capitâneas do Sudeste e do Sul – São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso –, os tropeiros conduziam lotes de escravizados por caminhos terrestres e fluviais partindo do Rio de Janeiro. Para o extremo Sul, para a capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, os escravizados seguiam pela costa atlântica, comércio de cabotagem, até o porto de Rio Grande.

Desde que se tornou capital da colônia em 1763, com o deslocamento do eixo econômico do Nordeste açucareiro para o Sudeste minerador, o Rio de Janeiro tornou-se uma sociedade urbana, mercantil, portuária e escravista por excelência. Com a vinda da família real e com a sede provisória do Império português no Rio, o caráter urbano, mercantil e cultural aprofundou-se. Com a corte vieram de 10 mil a 15 mil súditos que, subitamente, passaram a demandar moradias, alimentos, meios de transporte etc. Isso levou a economia fluminense a intensificar o papel de principal escoadouro da produção mineira, paulista e rio-grandense; de abastecedora de manufaturas importadas de consumo de luxo e de bens de produção, matérias-primas, ferramentas, materiais para construção civil e maior mercado de escravizados africanos do Império. O Rio de Janeiro transformou-se na cidade do capital

mercantil, dos negociantes de *grosso trato*, importadores e exportadores e traficantes de escravizados, superando Salvador, que fora até 1763 a sede da colônia portuguesa na América. Salvador e Recife foram relevantes portos do tráfico negreiro, mas não atingiram a importância em volume e fluxo da praça do Rio de Janeiro, que perdurou por todo o século XIX.

Os negociantes de *grosso trato* e suas famílias ocupariam o topo da hierarquia econômica e política por longo período até a abolição do tráfico negreiro, em 1850, e a ascensão da elite cafeeira, dos “barões do café” do Vale do Paraíba. Os negociantes de *grosso trato* residiam, operavam e dominavam o mercado de exportação dos produtos tropicais – açúcar, tabaco, algodão, couro – e o de importação de escravizados e de bens manufaturados. Essa elite mercantil diversificou os negócios e passou a atuar naqueles correlatos ao comércio internacional: o sistema de crédito e de seguros, que asseguravam os investimentos e ampliavam a riqueza imobiliária em terras, edificações e terrenos urbanos (Fragoso; Florentino, 1996; Florentino, 2014). Alguns dados dos movimentos de partida de escravizados da praça carioca nos permitem avaliar o poder econômico desses negociantes e mostram a dinâmica do tráfico interno. Fragoso e Florentino exploram os dados entre 1824 e 1833, constatando que, anualmente, 5.594 escravizados foram transportados por via terrestre para diversos mercados regionais, interioranos e litorâneos. As viagens foram organizadas por 574 tropeiros. Em relação ao comércio atlântico, o comércio interno de escravizados era extremamente pulverizado, feito predominantemente por agentes mercantis não especializados, que atuavam de forma

eventual no transporte de cativos. Naquele período de dez anos, operaram 5.738 tropeiros na condução de 55.943 escravizados. Daquele total, 4.294 tropeiros, ou seja, 74% realizaram uma única viagem, conduzindo 20.139 ou 36% do total de escravizados para o interior. Apenas 19 tropeiros dedicaram-se ao serviço regularmente por sete anos e transportaram 4.026 escravizados (Fragoso; Florentino, 1996, p. 81).

Outra fonte, os passaportes dos despachos de escravizados, emitidos pela Intendência Geral da Polícia da Corte, entre 1809 e 1833, mostram a saída de 57.974 viagens do Rio de Janeiro para outras províncias. Daquele total, em 26.671 viagens, ou seja, nos registros de 46%, constava o número de escravos, o qual atingia 170 mil escravizados entre novos e ladinos com destino a Minas, Rio de Janeiro, São Paulo etc. O conjunto desses dados nos possibilita ter uma ideia da imensa rede que operava no comércio interno de escravizados (Martins, 2018, p. 418).

A diferença fundamental entre o comércio negreiro atlântico e o comércio interno encontrava-se na capitalização exigida para organizar uma expedição à África. Para o comércio atlântico, no período entre 1811 e 1830, 279 empresas/indivíduos foram os responsáveis pelo ingresso de 490.000 escravizados. O transporte de homens e mulheres escravizados exigia um imenso investimento em navios, comprados ou alugados, despesas com a aquisição de mercadorias para a realização do escambo – a troca de africanos por aguardente, tabaco, tecidos etc. – e em alimentação da tripulação e da mercadoria adquirida na África na volta para o Brasil. O gasto de uma única viagem, sem contabilizar o custo do navio, atingia a metade do preço de venda de uma propriedade no Vale

do Paraíba, com terras, plantações, engenho, edificações, rebanhos e mais 60 cativos. No período em tela, foram registradas 1.181 entradas de negreiros no porto do Rio, todas controladas por negociantes fluminenses. As 16 (6%) maiores empresas de traficantes fluminenses foram responsáveis por 555 (47%) das viagens à África. Em contraste, as 154 empresas menores de traficantes (55%) organizaram 154 (13%) das expedições (Fragoso; Florentino, 1996, p. 81). Duas características marcaram o negócio atlântico em relação ao comércio interno: exigência de grande volume de capital e alta concentração nas grandes empresas de navegação atlântica.

Dentro do grupo dos grandes comerciantes do comércio atlântico, os traficantes de escravizados dominavam. Das 15 maiores empresas “de longo curso”, apenas quatro não participaram do comércio negreiro entre 1811 e 1830. O comerciante João Gomes Valle liderava com um número de expedições equivalente a 50; a família Rocha, com três parentes na administração do negócio, vinha em seguida, com 47 expedições; e a família Gomes Barrozo, também com três parentes na gestão da empresa, realizou 46 expedições à África (Florentino, 2014, pp. 215-20). As famílias também atuavam no comércio de exportação para o mercado internacional do açúcar branco e mascavo, desembarcado no porto do Rio de Janeiro, vindo do interior fluminense e de São Paulo. A família Carneiro Leão, uma das mais proeminentes na corte, realizou uma única viagem à África, enquanto repartia seus negócios entre vários ramos, sendo o principal a exportação de açúcar (Fragoso; Florentino, 1996, p. 87). Tendo falecido o patriarca da família, Brás Carneiro Leão, sua viúva passou a dirigir os negócios e em

1812 receberia do príncipe d. João o título de Baronesa de São Salvador dos Campos de Goytacazes; mais tarde tornou-se dama de companhia da princesa d. Leopoldina.

Como demonstra Malerba (2018), foram as famílias fluminenses ligadas ao comércio de exportação e de importação, em especial ao tráfico negreiro, que se incumbiram de recepcionar e financiar a família real e os súditos vindos ao refúgio tropical. As famílias dos grandes negociantes financiaram a festa da coroação de d. João VI, a recepção a d. Leopoldina, a festa de casamento do príncipe d. Pedro etc. Em troca, receberam títulos nobiliárquicos, cargos na burocracia administrativa, como também o fortalecimento da praça de comércio com a instalação do belo palácio da Real Junta do Comércio do Rio de Janeiro, projetado pelo arquiteto francês Grandjean de Montigny (Chaves; Slemian, 2020). Ganharam não somente mercês. Talvez, a principal dádiva recebida de d. João VI, de d. Pedro I e de d. Pedro II tenha sido a política de “vistas grossas”, que propiciou a continuidade do tráfico de escravos por mais de 20 anos além da sua proibição ocorrida em 1831.

Voltando à carta de d. Rodrigo a Bonifácio, d. Rodrigo sabia bem que a manutenção do tráfico negreiro era o “calcanhar de Aquiles” para a preservação do grande Império Portugal-Brasil. Por isso, o secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra sempre manteve uma atitude tangencial à questão da escravidão, apesar da pressão inglesa iniciada após a abolição do tráfico para as colônias açucareiras do Caribe em 1807. Mesmo sendo anglófilo, d. Rodrigo não adotou qualquer medida no sentido de abolir o tráfico atlântico de africanos. Distintamente, seu amigo e correspondente Bonifácio faria a defesa

da rápida suspensão do tráfico de escravos e da abolição gradual da escravidão como constituinte em 1823 (Paula, 2021).

No seu diário, Maria Graham² (1824) descreveu e desenhou cenas que observou nos mercados de escravos nas cidades de Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Mal havia chegado a Recife e disposta a explorar a cidade, conhecer as pontes e os edifícios, a visitante se deparou, ao entrar em uma rua de comércio, com um depósito de escravos. Aquela visão foi transposta ao diário como algo absolutamente tenebroso. Era a primeira vez que a viajante se encontrava em um país escravagista. A “visão assombrosa de um mercado de escravos” foi descrita como arrebatadora e impossível de ser comparada à ideia de escravidão que havia imaginado. No depósito estavam expostos 50 homens e mulheres de idades imprecisas. Meninos e meninas permaneciam “sentados e deitados entre os animais mais sujos das ruas”, com “aparência de doença e de fome”, devido ao longo período de confinamento e de falta de comida. Em outra rua, encontrou mais dois depósitos com escravos recém-chegados. Em um, Maria viu uma criança com cerca de 2 anos à venda. A fome estampava-se no rosto e nos ossos à mostra, sendo alimentados com papa rala de mandioca sem qualquer pedaço

2 Maria Graham era esposa do capitão Graham, comandante do navio Doris, que veio a pedido do príncipe regente d. Pedro para debelar os conflitos contrários à separação da colônia de Portugal que eclodiram no Maranhão, Pernambuco e Bahia. O almirante inglês Thomas Cochrane liderou a frota inglesa, contratada por d. Pedro, da qual fazia parte o comandante Graham. Maria esteve no Brasil em 1821 e 1822, acompanhando seu marido. Em 1823, já viúva, quis retornar e veio como convidada do almirante Cochrane para o Rio de Janeiro. Na primeira viagem esteve em Recife, Salvador e Rio de Janeiro; na segunda permaneceu por cerca de dez meses no Rio de Janeiro.

de carne. Havendo escassez de dinheiro na praça de Recife, a situação tornava-se mais difícil, pois não se encontravam compradores, obrigando os comerciantes a manter por mais tempo os escravizados nos depósitos. Assim, o custo de manutenção aumentava, como também o sofrimento e a fome dos escravizados (Graham, 1824, pp. 105 e 107). Em Salvador, o mercado de escravos estava localizado na Cidade Baixa, perto do arsenal e do mercado de peixes. Ao se aproximar do mercado, a visitante escreveu no seu diário que não conseguia, “sem vergonha e indignação”, ver o local (Graham, 1824, p. 137). Do navio, atracado no porto de Salvador, Maria descreveu a cena do desembarque dos africanos:

“[...] os escravos estão a cantar enquanto vão à terra. Eles deixaram o navio, e veem que vão estar em terra firme; e assim, ao comando do seu dono, estão a cantar uma das canções do seu país, numa terra estranha. Pobres infelizes!” (Graham, 1824, p. 156).

O canto era um lamento no dialeto dos africanos. Eles não poderiam prever o que teriam pela frente, escrevia Maria: o mercado de escravos, as separações de amigos e parentes, a marcha para as minas e para as fábricas de açúcar. Em outra passagem, diz-se surpreendida por saber que o maior comerciante de escravos de Salvador fazia parte da Junta Provisória do governo. Ao mesmo tempo, dizia ter tido o prazer de ler que “[...] a imprensa baiana tem imprimido um panfleto contra o tráfico de escravos” (Graham, 1824, p. 156). Porém, o tráfico prosseguia. Imperava um sistema de documentos falsos muito astuto, que burlava e inviabilizava as detenções. Era sabido que

muitos navios traziam escravizados do norte da linha do Equador, proibido pelo Tratado de Viena de 1815. O negócio era lucrativo: se uma carga em três chegasse ao porto, os proprietários e os patrocinadores da viagem saíam com lucro; oito ou nove viagens bem-sucedidas faziam a fortuna dos traficantes.

Chegada ao Rio de Janeiro, a viajante contrastou a beleza da cidade à visão do Valongo. De ambos os lados da rua, havia armazéns com novos escravos, “chamados aqui de peças”; “ali as criaturas infelizes estão sujeitas igualmente às misérias da vida de um novo negro”: “a uma dieta escassa, a um exame brutal e ao chicote”. Ao passar à tardinha por ruas ao redor do Valongo, Maria viu uma fileira de jovens de cabeças raspadas, sentados ao longo de bancos colocados perto das paredes, outros permaneciam deitados em esteiras, pareciam doentes (Graham, 1824, p. 227). Em um dos depósitos, encontrava-se um grupo de meninos e meninas, aparentemente com idade não acima de 15 ou até mesmo menor. Alguns estavam encostados na janela e olhavam para a rua; evidentemente, eram negros bastante novos. Nos anos de 1821 e 1822, quando de sua estadia no Rio, Maria se surpreendeu com o número de embarcações vindas da África que aportavam e com os armazéns cheios de escravos. Na comunidade inglesa, tomou conhecimento de que, de cada cinco escravizados embarcados na África, um morria durante a viagem. Nas tentativas de calcular as entradas de escravos pelo porto do Rio de Janeiro, Maria chegou ao número de 21.199, em 1821; e a 24.934, em 1822 (Graham, 1824, pp. 228 e 229). Segundo os dados do Trans-Atlantic Slaves Trade Database, entre 1809 e 1833, chegaram ao Sudeste do Brasil 616.009 africanos, o que dá uma média

anual de 25.667 escravizados³ (Florentino, 2014, p. 50; Martins, 2018, p. 419).

COMÉRCIO DE BENS DE CONSUMO E DE BENS DE CONSUMO MANUFATURADOS DE LUXO

Tropeiros, barqueiros, vendas, mercados, armazéns, lojas formavam uma emaranhada rede de distribuição e comercialização, onde se encontravam os principais produtos para a alimentação nas cidades como Salvador, Recife e Rio de Janeiro e outras cidades e vilas. A maior parte dos alimentos – aves, legumes e frutas consumidos em Salvador – provinha da Ilha de Itaparica, escrevia Maria Graham no diário. Embora o principal produto da ilha fosse o açúcar, havia também cultivo de alimentos destinados ao abastecimento de Salvador. A cal produzida à base de conchas e corais e fornecida pela ilha era empregada pelos escravizados na construção de prédios. Metais, milho, algodão, café, gado e porcos e tecidos grosseiros para escravos e usos ordinários vinham por meio de tropeiros do norte da província de Minas para Salvador (Graham, 1824, p. 48). Diariamente o mercado de peixe era abastecido por barqueiros e pescadores e, junto às arcadas próximas do mercado, encontravam-se ourives, joalheiros e pequenos cultivadores de ervas de cheiro que trabalhavam e vendiam na própria rua.

Durante a estadia no Rio, a viajante fazia suas compras nos mercados. Assim, ela descrevia com muitos detalhes o que

encontrava, o que permite se ter uma ideia do comércio de abastecimento da cidade. De modo geral, os mercados eram bem sortidos. Os legumes e aves eram muito bons, mas não baratos; a fruta era muito boa e barata; a carne era barata, mas muito má. Um matadouro detinha o monopólio no fornecimento. A carne de porco era consumida com mais frequência, considerada de boa qualidade, porque os porcos provinham de perto da cidade ou de Minas, sendo em geral alimentados com milho. Diferentemente de Salvador, os peixes não eram tão abundantes, porém saborosos, assim como ostras, camarões e caranguejos, tão bons como em qualquer parte do mundo. O pão de trigo era fabricado com farinha americana e extremamente bom, produzido por padeiros franceses e ingleses (Graham, 1824, p. 160).

Do mercado de abastecimento participavam fundamentalmente tropeiros que distribuíam mercadorias entre vendas e armazéns de secos e molhados, trazendo alimentos de vários locais. Normalmente, esses tropeiros estavam a serviço dos próprios produtores ou de comerciantes. São João del Rei era o principal empório de Minas. Reunia os excedentes da produção mineira para abastecer o Rio. Do Rio Grande do Sul, os excedentes produtivos entravam no circuito de abastecimento, por meio do comércio de cabotagem. Charque e trigo eram os principais alimentos comercializados com os negociantes de *grosso trato* do Rio. Por seu turno, estes últimos remetiam para Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e para a zona agrícola fluminense escravos, sal e manufaturados que não eram produzidos por falta de matéria-prima ou por falta de acesso à técnica de fabrico (Martins, 2018; Nogueiról, 2003; Frago; Florentino, 1996).

3 Agradeço a Roberto Martins, pela generosidade em ceder o banco de dados dos despachos e dos passaportes de escravos.

Após a chegada da família real, a “elite nativa” passou a demandar bens mais sofisticados e a portar costumes “europeizados”. Os bens manufaturados de luxo eram importados pelos negociantes de *grosso trato* das capitais litorâneas. Maria Graham relata as festas, os concertos e os jantares em que pôde observar o modo de vestir das senhoras e o avaliava como modas “praticamente da Europa civilizada”; a disposição de talheres de prata, copos de cristal, toalhas e guardanapos de linho, louça inglesa e francesa na mesa, tudo seguia a etiqueta europeia. Na cidade do Rio de Janeiro, existiam boas lojas de comerciantes ingleses, algumas lembravam as da Inglaterra, conhecidas por “armazém italiano”, onde se comercializava de tudo um pouco: produtos comestíveis, bebidas e manufaturados. Os ingleses geralmente vendiam as suas mercadorias por grosso a nativos ou retalhistas franceses. Estes últimos tinham um grande número de lojas de comércio, armarinho e chapelarias. Nem sempre os objetos eram autenticamente importados. Maria deu a entender que não era original a profusão de panelas contendo inscrições em inglês Union Jacks, Red Lions, Jolly Tars que disputavam com as legítimas de Greenwich ou Deptford. Talvez as panelas fossem fabricadas em Minas. Os ourives concentravam-se numa só rua, chamada pelo seu nome, Rua dos Ourives, e as suas mercadorias eram expostas em caixilhos, pendurados em cada lado da porta ou da janela da loja à moda muito antiga de séculos atrás. O acabamento das peças, correntes, cruzes, broches e outros ornamentos era requintado e o preço da mão de obra, moderado em relação ao peso do metal (Graham, 1824, p. 189).

A rede de distribuição e comercialização dos produtos vindos de outras provín-

cias, em especial de Minas, foi vital para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, que se transformou em centro do Império luso-brasileiro e multiplicou sua população sem ter sofrido “crises de fome” e de desabastecimento generalizado.

Dessa rede iriam fazer parte os manufaturados produzidos em diferentes regiões, que teriam nas capitais litorâneas os centros de comercialização.

MANUFATURAS, INDÚSTRIAS ARTESANAIS DOMÉSTICAS E FÁBRICAS

De volta à carta de d. Rodrigo a Bonifácio. O secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra mostrava-se exultante com as expectativas positivas aguardadas das medidas tomadas desde a chegada da corte ao Rio de Janeiro. Recém-desembarcado em terra brasileira ainda na Bahia, o príncipe regente d. João assinava a abertura dos portos da colônia a todas as nações. Ruía por terra o princípio basilar do mercantilismo econômico – o exclusivo comercial metropolitano –, dominante na relação entre metrópole e colônia. Diante das circunstâncias do momento, a franquia dos portos da colônia ao comércio internacional era inevitável, pois a sede da metrópole estava na colônia e os portos da metrópole estavam bloqueados pelas forças napoleônicas (Prado Jr., 1967). No mesmo ano, era assinado o Alvará de 1º de abril, cujo objetivo se expressava claramente em seu preâmbulo e no que se seguia.

“[...] desejando promover, e adiantar a *Riqueza nacional*, e sendo um dos mananciais dela as *Manufaturas e a Indústria*, que

multiplicam e melhoram e dão mais valor aos Gêneros e Produtos da Agricultura e das Artes, e augmentam a população dando que fazer a muitos braços, e fornecendo meios de subsistência a muitos dos meus Vassalos, que por falta deles se entregarão ao vício da Ociosidade. [...] Sou Servido *abolir e revogar toda e qualquer proibição que haja a este respeito no Estado do Brasil, e nos meus Domínios Ultramarinos*, e ordenar que daqui em diante seja lícito a qualquer dos meus Vassalos, que qualquer País em que habitem, *estabelecer todo o gênero de Manufaturas, sem excetuar alguma, fazendo os seus trabalhos em pequeno, ou em grande*, como entenderem, que mais lhes convém, para o que hei para o bem *derrogar o Alvará de 5 de janeiro de 1785*, e quaisquer leis, ou ordens, que o contrário decidam, como se delles fizesse expressa, e individual menção, sem embargo da Lei em contrário [...]" (Alvará de 1º de abril de 1808; Cantarino, 2020, p. 512, grifos da autora).

O Alvará de 1º de abril de 1808 extinguiu o famigerado Alvará de 5 de janeiro de 1785, de d. Maria I, que proibia as manufaturas à exceção das de tecidos grosseiros para uso de escravos e para ensacar ou enfardar produtos. No dia 19 de fevereiro de 1810, o príncipe regente assinava o Tratado de Navegação, Comércio e Amizade, que afetava negativamente, sobretudo, a política de estímulo ao estabelecimento de quaisquer manufaturas. Pelo referido acordo de aliança negociado entre d. Rodrigo e o diplomata britânico Percy Clinton Sydney Smythe, Lorde Strangford, (1780-1855), as tarifas alfandegárias para importar produtos britânicos passavam de 24% a 15% *ad valorem*. Para se avaliar o privilégio de tal medida, os produ-

tos importados de Portugal eram taxados em 16% *ad valorem* e os de outros países, em 24% *ad valorem*. O acordo permitiu a inundação de manufaturados britânicos no mercado brasileiro e português. Como era de se esperar, o tratado gerou indignação entre os produtores e comerciantes reinóis. Na sequência de atos, veio o *Manifesto*, de 7 de março de 1810, assinado por d. João com o intento de acalmar os ânimos de seus súditos. Nele o príncipe regente dirigia-se “ao clero, à nobreza e ao povo de Portugal” e justificava as razões do acordo com os britânicos. Aos portugueses de Portugal, recomendava o emprego dos seus cabedais na cultura de terras, no melhoramento dos vinhedos para o aperfeiçoamento da produção do vinho; no melhoramento do cultivo das oliveiras para a “bem entendida manufatura do azeite”; no melhoramento dos prados artificiais para a criação de rebanhos; no melhoramento das amoreiras para a criação dos bichos-da-seda para produção de sedas; assim, sucessivamente, fazia crer que a introdução das manufaturas britânicas não prejudicaria a indústria desenvolvida em Portugal, pois não concorriam entre si.

No *Manifesto*, constava de forma explícita a ideia acalentada por d. Rodrigo de construir um grande império Portugal-Brasil. Apesar de se dirigir “ao clero, à nobreza e ao povo de Portugal”, estendia suas justificativas ao Brasil, expondo a necessidade de se criar um “Império nascente”:

“[...] e para criar um *Império nascente*, fui servido adotar os princípios mais demonstrados de sã economia política, quais o da *liberdade e franqueza do comércio, o da diminuição dos direitos das Alfândegas, unidos aos princípios mais liberais*, e de maneira

que promovendo-se o comércio, pudessem os *cultivadores do Brasil achar melhor consumo para os seus produtos*, e que daí resultasse o melhor adiantamento na geral cultura, e povoação deste vasto território do Brasil, que é o essencial modo de o *fazer prosperar, e de muito superior sistema restrito e mercantil*, pouco aplicável a um país, onde mal podem cultivar-se por ora manufaturas, exceto as mais grosseiras, e as que seguram a *navegação e a defesa do Estado*” (*Manifesto* de 7 de março de 1810, dirigido ao clero, nobreza e povo de Portugal; Cantarino, 2020, p. 519, grifos da autora).

Na carta de 26 de abril de 1810, de d. Rodrigo a Bonifácio, a sequência de esclarecimentos desencadeados pelo tratado teve continuidade. Implicitamente, d. Rodrigo referia-se às ideias contidas no manifesto, em especial à crítica aos “visionários que seguem os princípios do sistema mercantil”, que ainda não haviam visto as vantagens do livre comércio. Seguimos em busca do desenvolvimento das manufaturas e, em especial, daquelas que compunham as ideias e as ações de d. Rodrigo e Bonifácio para construir o grande Império: as fábricas de ferro.

MANUFATURAS, FÁBRICAS E A INDÚSTRIA ARTESANAL DOMÉSTICA

Os engenhos de açúcar de diversas complexidades técnicas eram espalhados pelo território Pernambuco, Bahia, Rio, São Paulo, Minas. Alguns não passavam de pequenas engenhocas de rapadura e alambiques tocados por um ou dois escravos e mais a família do proprietário, enquanto outros eram movidos a vapor com o emprego de

mais de 200 escravizados na lavoura e na fábrica de açúcar. Esses formavam verdadeiras indústrias agroaçucareiras integradas, com serrarias de madeiras e moinhos de farinha de milho e de mandioca.

Semelhantemente às engenhocas de açúcar, a produção de panos grosseiros em teares artesanais era disseminada pelo território brasileiro, em especial em Minas, que teve seu crescimento impulsionado com a mineração no século XVIII. Quase todo domicílio possuía a roca e o tear, os panos eram indispensáveis para vestir os pobres e os escravizados. Geralmente, as mulheres fiavam e teciam, alternando, com as tarefas domésticas, os cuidados com os filhos, a roça de alimentos e a pequena criação de porcos, galinhas e carneiros. Fiavam e teciam algodão e também lã. Em Campinas, nas listas nominativas de população para vários anos apareciam domicílios com tecelãs e fiandeiras, em geral lares com mulheres só e com filhos. Dedicavam-se a fiar algodão e a tecer panos para o consumo doméstico e para auferir renda no atendimento de encomendas de moradores pobres da vizinhança. Não se produzia excedente em quantidade suficiente para se comercializar regularmente em regiões mais distantes. Distintamente, nas primeiras décadas do século XIX, Minas já dispunha de uma indústria artesanal doméstica desenvolvida, que se transformava em uma organização manufatureira na qual um comerciante reunia a produção de domicílios dispersos e comercializava grandes quantidades e com regularidade (Libby, 1997; Martins, 2018).

Nas pequenas e médias propriedades, os cultivos eram variados: após as colheitas, as famílias dedicavam-se às tarefas de conservar os alimentos; às feituas de doces

de frutas, marmelo, limão-cravo, goiaba; e ao preparo do algodão, cardar, fiar e tecer. Nos domicílios com escravos, fiar e tecer dividiam-se entre as mulheres livres e as escravizadas. Essa indústria foi pouco afetada pela proibição de d. Maria I, de 1785, porque se tratava da produção de tecidos grosseiros empregados nas vestimentas dos escravos, no ensacamento e no escambo de africanos. Na execução do Alvará de 1785, poucos teares foram sequestrados por produzirem tecidos das categorias proibidas: galões e fitas bordados de ouro e prata, veludos brilhantes, tafetás, sedas, chitas, fustões, etc. (Libby, 1997, p. 99; Canabrava, 2005). Por se tratar de produção de um tipo de tecido não proibido, continuou a prosperar. Também pouco foi afetada pela abertura dos portos ou pelo Alvará de 1º de abril de 1808, que permitia o estabelecimento de manufaturas. Spix e Martius se surpreenderam com a quantidade de panos de algodão grosseiro remetido de Minas para o Rio. Uma parte das mercadorias vindas para o Rio era vendida e consumida na cidade, outra, despachada para as regiões do Brasil e para Buenos Aires e Montevidéu (Libby, 1997, p. 101). Aparentemente, as novas manufaturas permitidas pelo Alvará de 1º de abril não fizeram concorrência com a indústria doméstica mineira. Após as legislações de 1808 e 1810, os relatos dos viajantes naturalistas, que percorreram vastas regiões do território, entre 1816 e 1823, referiam-se à produção de panos utilizados pelos escravos. E não somente de algodão, havia também registros de tecidos e de cobertores de lã produzidos no Rio Grande do Sul, em Goiás e em Minas, como São João del Rei e Araxá (Saint Hilaire, p. 58, 1976; Libby, 1997, p. 102). Maria Graham, em sua estadia em Sal-

vador, soube que a Bahia se descuidou da atividade manufatureira, mas que a província de Minas Gerais, devido à distância do mar, induziu seus moradores a tecer panos de algodão grosseiros (Graham, 1824, p. 148).

O fumo mineiro tornou-se o segundo em produção e qualidade no Brasil e rivalizava com o baiano do Recôncavo. O fumo de Baependi tornou-se conhecido, era transportado pelos tropeiros para o Rio, o entreposto comercial, sendo negociado com traficantes negreiros para uso no escambo na África e também para ser reexportado para outras províncias do país.

A maioria dos produtos passava por um processo de beneficiamento simples: artesanal, envolvendo poucas matérias-primas e ferramentas. Por exemplo, a fabricação do toucinho, da farinha de fubá, da farinha de polvilho, do azeite de mamona, empregado na iluminação, e a dos queijos não exigia mais de dois insumos e instrumentos nada complexos. O queijo mineiro era disseminado pelo comércio do Rio e dos arredores. Maria Graham relata que, ao visitar o engenho Mata da Paciência⁴, ela e seu acompanhante pararam para descansar em uma venda à beira da estrada, onde comeram rosca e queijo de Minas, o qual, segundo a viajante, era exatamente igual ao “queijo *kebbuck* escocês”. Ainda, na venda, puderam beber “vinho do Porto do barril de excelente qualidade” (Graham, 1824, pp. 281-2).

Os manufaturados, como artigos de ferro, panos, chapéus de feltro, louça de barro, moringas, calçados de couro e de madeira

4 O engenho pertencia a d. Mariana Eugênia Carneiro da Costa, filha de Brás Carneiro Leão e da baronesa de São Salvador dos Campos de Goytacazes.

eram bastante simples. A organização da produção de alguns produtos passou para o sistema *putting-out*, no qual um único comerciante concentrava nas mãos toda a produção e exportava para a corte e demais províncias (Martins, 2018, p. 515). Dessa forma, a oferta tornava-se mais regular e a quantidade, suficiente, em especial a de panos, cuja demanda crescia com o aumento da população livre pobre e escrava.

Nos registros das solicitações de abertura de fábricas feitos à Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegações, das 71 solicitações feitas entre 1809 e 1822, 26 destinavam-se à instalação de empresas têxteis e 12 a metalúrgicas, principalmente fundições, e a maioria dos solicitantes desejava estabelecer-se na corte⁵ (Coelho, 2020). Nessas empresas, cujos produtos eram os mais procurados e envolviam processos de trabalho mais complexos, a escolha locacional recaía sobre a proximidade ao mercado consumidor e ao fornecedor da matéria-prima. O ferro era importado pelas fundições e chegava pelo porto do Rio.

FÁBRICAS DE FERRO DO BRASIL: A SIDERURGIA

A instalação da fábrica de ferro era o projeto acalentado por d. Rodrigo e fazia parte da construção do grande Império Portugal-Brasil. Em torno do projeto, o secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra reuniu no mínimo quatro indivíduos, W. L. Von

Eschwege, Manuel Ferreira Câmara Bethencourt e Sá, Frederico Von Varnhagen e, remotamente, Bonifácio, que se encontrava em Lisboa. Câmara e Bonifácio foram os dois brasileiros que participaram da viagem de estudos aos principais centros científicos e industriais europeus, financiada pela Coroa portuguesa, para adquirir conhecimentos com vistas ao desenvolvimento técnico e econômico do reino e de seus domínios. A organização da expedição de estudos científicos, que durou dez anos e percorreu vários lugares e países – Paris, Freyberg, Saxônia, Boêmia, Hungria, Rússia, Suécia, Noruega, Inglaterra, Escócia e País de Gales –, coube a d. Luis Pinto de Sousa Coutinho, secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra do Reino de Portugal (1788-1801-1803). Em 1799, de volta a Portugal, Câmara assumiu os trabalhos de revitalização das fundições de Figueiró dos Vinhos, propriedade da Coroa; enquanto Bonifácio assumiu o cargo de intendente-geral das Minas e Metais e o de professor de Metalurgia na Universidade de Coimbra (Sousa, 1961). Assim, ambos adquiriram experiência na direção das fundições, na administração das minas e metais e no ensino (Felícissimo Jr., 1969, p. 24). Portugal era um fraco produtor de ferro e de aço, uma das principais matérias-primas para garantir a defesa do reino e o processo de expansão de manufaturas. No horizonte de d. Rodrigo, patenteava-se também a proximidade do término do Tratado de Methuem e a necessidade do reino de se preparar para construir a autossuficiência industrial que até então fora vetada (Aidar, 2020). Com o foco na produção metalúrgica, d. Rodrigo recrutou engenheiros alemães para trabalharem em Portugal, como técnicos do Real Corpo de

5 Agradeço a Matheus Coelho e Luiz Fernando Saraiva, pela generosidade em ceder o banco de dados com os registros das solicitações.

Engenheiros: Guilherme Luís Von Eschwege foi encarregado das fábricas de ferro do reino e Frederico Luís Guilherme Von Varnhagen, das fundições de Figueiró dos Vinhos. Com a vinda da corte para o Brasil, os dois engenheiros metalúrgicos e de minas, Varnhagen e Eschwege, foram convidados a vir para a colônia a fim de implementar a siderurgia, visando ao aproveitamento do minério de ferro abundante em São Paulo e em Minas Gerais. Um tomou por destino a capitania de São Paulo; outro, a de Minas Gerais.

Varnhagen chegou ao Rio em 1809, sendo recebido por Martim Francisco Ribeiro de Andrada, irmão de Bonifácio, com as instruções de d. Rodrigo para realizarem a avaliação da qualidade do minério de ferro do Morro de Araçoiaba e Ipanema, a 19 léguas de Sorocaba. As investigações duraram cerca de três semanas e Varnhagen voltou ao Rio para apresentar o plano de exploração a d. Rodrigo. Em 4 de dezembro de 1810, foi publicada a Carta Régia que criava o “Estabelecimento Montanístico de Extração de Ferro das Minas de Sorocaba”. Qual não foi a surpresa de todos e a decepção de Varnhagen, ao constatarem que a direção da empresa caberia ao sueco Carl Gustav Hedberg, que trazia consigo 14 mineiros e fundidores suecos para montar a fábrica. Não se sabe o que levou d. Rodrigo a dispensar os conhecimentos e o plano de Varnhagen, se a presença de um grupo “dito” experimentado de mineiros e fundidores ou se pressões palacianas. Na época, os mais afamados conhecedores de siderurgia eram técnicos alemães e suecos. O certo é que a direção de Hedberg foi um total desastre, e dos 14 fundidores e mineiros, somente três realmente tinham experiência (Eschwege, 2011, pp. 631-3). A organização da Real Fábrica de Ipanema foi

concebida como uma companhia mista na qual o Estado entrou com o equivalente a “80 escravos”, correspondendo a 13 ações, e as 47 ações restantes foram vendidas a capitalistas de São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia (Felicíssimo Jr., 1969, pp. 37-8). Por quatro anos, o erário real pagou “regiamente” o diretor e os fundidores e mineiros, cujo custo do contrato era elevadíssimo e previa um pagamento a Hedberg que correspondia ao dobro do pago a Eschwege. Em menos de um ano, dois mineiros morreram; Hedberg escondeu o fato e recebia pelos mortos (Eschwege, 2011, p. 632). Tantos foram os desentendimentos entre Varnhagen, representante dos acionistas na Junta Administrativa, responsável pela fiscalização da empresa, com Hedberg, que aquele pediu demissão. Hedberg não admitia ter seus trabalhos supervisionados pela Junta, como era previsto no regulamento da empresa. Depois de gastar muito e nada produzir que compensasse os investimentos realizados, o governo e os acionistas, finalmente, demitiram o diretor em 1814. A produção de ferro nos quatro anos da gestão de Hedberg atingiu três toneladas (200@) e eram imprestáveis. O saldo positivo foi que alguns escravos adquiriram conhecimento e experiência na mineração, na metalurgia e na fabricação de utensílios agrícolas e domésticos. Foram treinados por Lars Hultgren, conhecido como mestre Lourenço, que permaneceu em Ipanema (Felicíssimo Jr., 1969, pp. 49 e 57-9). Em 1815, Varnhagen tomou posse como diretor de Ipanema, implementando seu plano originalmente apresentado a d. Rodrigo. Sob a nova direção, foram construídos dois altos-fornos e reformados os quatro pequenos fornos construídos na gestão anterior, que passaram a produzir o que era prometido e não cumprido. Os fornos construídos em nada se diferenciavam dos usados

nos grandes centros siderúrgicos da Europa na época, como na Suécia e Alemanha. Em 1818, Varnhagen concluiu a construção do alto-forno e produziu ferro pela primeira vez. Era dia de Todos os Santos e, para marcar o nascimento da siderurgia paulista, foram fundidas três cruzeiras diretamente nas formas. Esse sistema permitia reduzir o custo de peças moldadas, pois eram fundidas de gusa saído diretamente do alto-forno para os moldes. Bonifácio, em visita a Ipanema, confirmou a qualidade do minério de ferro do Morro Araçoiaba, que fornecia 90% de ferro metálico, e a excelência do projeto siderúrgico, e atribuiu ao fundidor, mestre Lourenço, a excelência da produção da fábrica. Varnhagen permaneceu por seis anos na direção de Ipanema, produziu barras de ferro, peças variadas e muitas destinadas aos engenhos de açúcar que se expandiam pela região do “quadrilátero do açúcar” (Petroni, 1968). Sua gestão foi considerada pelos proprietários da empresa e por cientistas, naturalistas, metalurgistas e engenheiros como muito bem-sucedida. Ipanema tornou-se um centro de um novo sistema siderúrgico do reino, atraindo visitantes como João Natterer (1818), Saint-Hilaire (1819), Bonifácio (1820), Eschwege (1820), Spix e Martius (1818), Sellow (1818), entre outros. Talvez tenha sido o núcleo industrial de maior relevância nos tempos da Independência.

Para Eschwege, no ano de 1810 começou a nova história da fabricação de ferro no Brasil. Não importava, ou era irrelevante, o fato de terem alguns ferreiros e lavradores fabricado algum ferro em forjas de ferreiro e mesmo em pequenos fornos com base nas técnicas aprendidas com os escravos vindos da Costa da Mina. A verdadeira fabricação de ferro iniciou-se com a vinda da família

real e com a ação deliberada de d. Rodrigo, conde de Linhares, de estabelecer simultaneamente em São Paulo e em Minas Gerais fábricas para a produção de ferro em grande escala para livrar o Império da dependência de importações (Eschwege, 2011, p. 602). Eschwege foi o mais importante cientista, metalurgista, mineralogista, empreendedor e divulgador de uma mentalidade técnico-científica no Brasil (Paula, 1996, p. 20), “o pai da geologia do Brasil, na feliz expressão de Derby” (Guimarães, 2011, p. 13). Em suas memórias *Pluto brasiliensis*, conta sua atividade no Brasil, desde o momento em que recebeu o convite de d. Rodrigo para vir para a capitania de Minas, onde chegou em 1811, ano em que foi promulgado o decreto que permitiu a fabricação de ferro em fornos industriais. O plano de d. Rodrigo proposto a Eschwege era extremamente ambicioso e envolvia “reviver nos mineiros o espírito da mineração”; fornecer “toda espécie de esclarecimentos” e “de observações mineralógicas, físicas”; iniciar o estabelecimento de fornos e os trabalhos na mina de chumbo de Abaeté. E continuava: avaliar as condições de navegabilidade do Rio Doce; melhorar a carta geográfica da capitania; apresentar planos para civilizar os botocudos antropófagos; e publicar todas as investigações e conclusões em um livro custeado pela Coroa portuguesa (Eschwege, 2011, pp. 67-8). Eschwege cumpriu o enorme plano de viagem e afazeres traçado pelo “espírito sempre operoso e progressista” de d. Rodrigo, que não pôde apreciar as obras realizadas por seu amigo e admirador.

Antes de comentar o empreendimento montado por Eschwege, vamos passar pela empresa do intendente Câmara, posta em operação pouco antes da chegada de Eschwege a

Minas. Em 1809, Câmara deu início à construção da Real Fábrica de Ferro do Morro de Gaspar Soares no arraial do Morro do Pilar, a 25 léguas do Tijuco ou Diamantina. O novo empreendimento tinha como financiadora a Coroa, por meio da transferência de recursos reais da Caixa da Administração Diamantina, da qual Câmara era o intendente. Em 1815, os fornos da fábrica produziram pela primeira vez 300@ de ferro, um revestimento para malho, duas bigornas para ferreiros e uma peça para moinho. Grandes festejos em Diamantina comemoraram o feito do intendente Câmara, do mestre fundidor alemão Schoenewolf, indicado por Eschwege, e dos 50 operários livres e escravizados. Em 1816, Câmara informava que as “330 arrobas de ferro gusa obtidas no alto-forno estão todas refinadas” e para dar continuidade aos trabalhos nos pequenos fornos eram aguardados 120 escravos, dois administradores e seis feitores, “incumbidos da construção de mais dois tanques para armazenamento das águas da chuva”. No ano de 1820, a fábrica produziu 2.536@ de ferro e no ano seguinte, com o falecimento de Câmara, a fábrica foi fechada (Eschwege, 2011, pp. 612-18; Felícissimo Jr., 1969, p. 43).

Eschwege construiu a fábrica de ferro do Prata ou Patriótica, perto de Congonhas do Campo, a oito léguas de Vila Rica, onde produziu pela primeira vez ferro gusa no Brasil, em 17 de dezembro de 1812. Eschwege considerava este o marco da produção de ferro no Brasil. O empreendimento foi viabilizado com o apoio do governo no lançamento de ações, tendo o próprio Eschwege adquirido duas das dez ações lançadas (Eschwege, 2011; Felícissimo Jr., 1969). O plano da fábrica consistia de quatro pequenos fornos, duas forjas

de ferreiro, um malho e um engenho de socar, instalados em um único edifício. No princípio das operações, Eschwege procurou manter somente trabalhadores livres, mas logo percebeu a dificuldade de lidar com pessoas livres numa sociedade escravista. Assim que aprendiam o ofício com o mestre alemão, abandonavam o serviço; mesmo escravos alugados eram retirados do serviço pelos donos a seu bel-prazer. Foram então comprados escravos. Segundo Eschwege, a fábrica caracterizou-se por economizar combustível, carvão e madeira, por dar dividendos aos acionistas e por ter um custo menor do que as do Morro do Pilar e de Ipanema. Com base na experiência da Patriótica, Eschwege defendia como ideal nas condições brasileiras a instalação de pequenas fábricas de ferro, espalhadas em todas as províncias, com produção máxima de 2.000@ anuais, pois mais não haveria mercado capaz de absorver. Opunha-se às grandes fábricas, que custavam muito, eram difíceis de operar e de comercializar a produção, dada a pequena população brasileira. Em defesa dos altos-fornos de Ipanema, Varnhagen acreditava que a produção de ferro fundido, em mercadorias como caldeiras, tachos, cilindros e engenhos completos, teria colocação nos inúmeros engenhos açucareiros instalados em Itu, Porto Feliz, Piracicaba e Campinas. Ao que Eschwege ponderava que uma grande fábrica, em um ano, abasteceria os engenhos e que, nos próximos 10 a 20 anos, não iriam demandar para reposição. Então, questionava: “Que se faria, então, do ferro bruto?” (Eschwege, 2011, p. 640). Normalmente, as fábricas de ferro ocasionavam prejuízos até a perfeita consolidação do conhecimento das proporções precisas de minério de ferro, de carvão

e de outras condições do ambiente do processo produtivo. Isso exigia tempo e conhecimento técnico, prático, que vinha com a experiência. Apesar das dificuldades e dos prejuízos, Eschwege defendia: “O Estado precisa ter uma usina que fabrique, quando necessário, armas, munições, com que ele não fique na dependência de outros países” (Eschwege, 2011, p. 643). A importância de Eschwege vai além de ter sido o primeiro a produzir, industrialmente, ferro no Brasil: difundiu conhecimento sobre minerais, ouro, ferro, chumbo, assim como sobre rios, matas e minas encontrados no Brasil. Forneceu instruções e renovou a tecnologia na mineração do ouro e do ferro; introduziu o malho hidráulico; e anunciou que o ouro não estava esgotado, tão somente a rudimentar exploração, a de aluvião. O ouro estava escondido nas entranhas da rocha. Eschwege retornou à Alemanha em 1822.

O comércio interno de escravizados continuaria a exercer um papel central na economia e na sociedade brasileiras, para além da Independência. Mesmo depois de 1831, primeira abolição do tráfico, este prosseguiu, apenas se pulverizou a forma dos desembarques por trapiches e desembarcadores secundários e clandestinos, fugindo da grande movimentação dos portos das capitais. Assim, seguiria até a abolição definitiva do tráfico, em 1850, quando então houve uma vazão dos capitais para novas formas de acumulação, por meio das atividades urbanas, de especulação de terrenos e terras e de construção civil, atividades agrícolas e industriais. O café consolidou-se como o principal produto de exporta-

ção brasileira. Novos agentes comerciais, os comissários, dominaram o capital comercial. O setor industrial também foi aquinhado com parcelas de capital, favorecendo o surgimento da instalação de grandes fábricas têxteis com a presença de maquinismos movidos a vapor; como também, de fábricas de chapéus, calçados etc. Na siderurgia, verificou-se um lento processo até o surgimento da grande siderurgia, que somente iria ocorrer no século XX. A tecnologia Bessemer e Siemens-Martin de produção de aço líquido, desenvolvida na segunda metade do século XIX, sendo protegida, inviabilizou o acesso, assim como o volume de capital exigido formou uma barreira para a entrada na indústria. A grande siderurgia – Cia. Siderúrgica Nacional (CSN) – apareceu apenas no contexto da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). A fábrica de ferro de Ipanema continuou, porém com grandes dificuldades. Ao longo do século XIX, novas empresas, companhias inglesas, foram instaladas em Minas, para atender à mineração de ouro, revitalizada por nova forma de explorar o minério, que abandonava o leito dos rios, trocando-o pelas cavernas subterrâneas das rochas.

Na Constituinte de 1823, Bonifácio perdia a luta pela abolição do tráfico negreiro e pela extinção gradual da escravidão. Os representantes do capital comercial e agrário conseguiram impor seus interesses, e a escravidão perdurou por mais 65 anos. O exílio da corte portuguesa para a colônia americana, ao invés de preparar a construção do grande Império, como almejavam d. Rodrigo e Bonifácio, alinhavou, de fato, a Independência e com ela o domínio dos grandes comerciantes e dos proprietários de terras e de escravizados.

REFERÊNCIAS

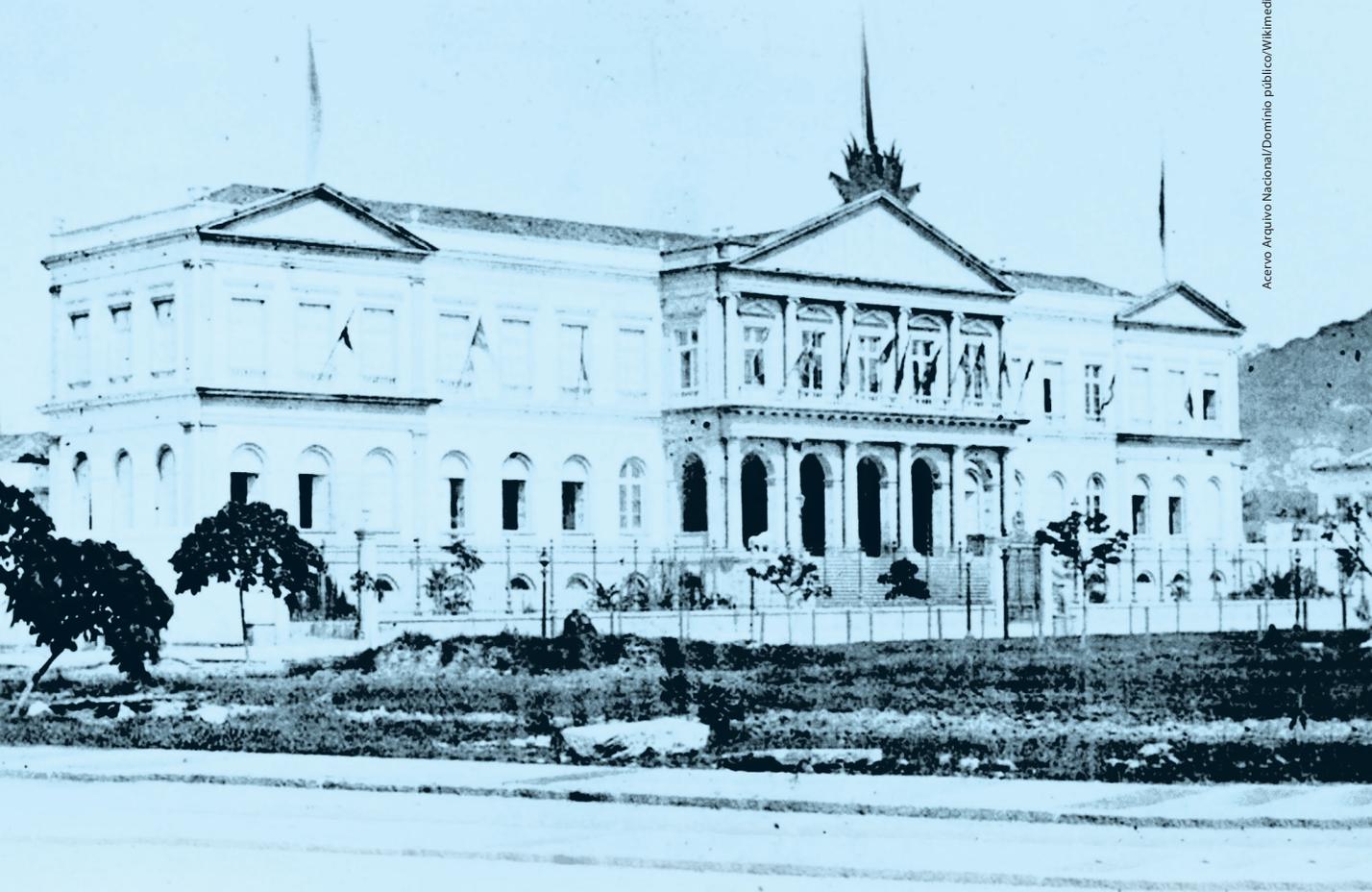
- AIDAR, B. "Pensar a riqueza do Brasil colonial: das descrições à economia política", in D. do V. Cosentino; T. F. R. Gambi (orgs.); ABPHE (org. geral); L. F. Saraiva. *História do pensamento econômico. Pensamento econômico brasileiro*. Niterói/São Paulo, Eduff/Hucitec, 2019, pp. 133-61.
- ALVARÁ de 1º de abril de 1808. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos/alv/1808/alv-1-4-1808.html. Acesso em: 21/ago./2021.
- CANABRAVA, "Manufaturas e indústrias no período de d. João VI no Brasil", in A. P. Canabrava. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo, Hucitec/Editora Unesp/ABPHE, 2005.
- CANTARINO, N. M. "Indústria", in *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos* (Brasil, séculos XVIII- XIX), volume I. B. Aidar; A. Slemian; J. R. de L. Lopes (orgs.). São Paulo, Alameda, 2020, pp. 495-539.
- CHAVES, C. M. das G.; SLEMIAN, A. "Praça mercantil, Junta de comércio", in *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos* (Brasil, séculos XVIII- XIX), volume II. B. Aidar; A. Slemian; J. R. de L. Lopes (orgs.). São Paulo, Alameda, 2020, pp. 215-44.
- COELHO, M. S. N. H. *A indústria fabril no Oitocentos: escravidão, economia nacional e história e historiografia da história no Brasil*. Trabalho de conclusão de curso. Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2020.
- ESCHWEGE, W. L. von. *Pluto brasiliensis*. Tradução do original alemão por Domicio de Figueiredo Murta. Brasília, Senado Federal/Conselho Editorial, 2011.
- FELICÍSSIMO JR., J. *História da siderurgia de São Paulo, seus personagens, seus feitos*. São Paulo, Associação Brasileira de Metais/IGG/Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo, 1969.
- FLORENTINO, M. *Em costas negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo, Editora Unesp, 2014.
- FRAGOSO, J.; FLORENTINO, M. *O arcaísmo como projeto. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840*. Rio de Janeiro, Sette Letras, 1996.
- GRAHAM, M. *Journal of a voyage to Brazil and residence there, during part of the years 1821, 1822, 1823*. London, Printed for Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green and J. Murray, 1824.
- GUIMARÃES, D. "Prefácio", in W. L. von Eschwege. *Pluto brasiliensis*. Tradução do original alemão por Domicio de Figueiredo Murta. Brasília, Senado Federal/Conselho Editorial, 2011.
- LIBBY, D. C. "Notas sobre a produção têxtil brasileira no final do século XVIII: novas evidências de Minas Gerais". *Estudos Econômicos*, v. 27, n. 1. São Paulo, jan.- abr./1997, pp. 97-125.
- MALERBA, J. *A corte no exílio. Civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808 a 1821)*. 2ª ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2018.
- MALERBA, J. *Brasil em projetos: história dos sucessos políticos e planos de melhoramento do reino: da ilustração portuguesa à Independência do Brasil*. Rio de Janeiro, FGV Editora, 2020.
- MANIFESTO de 7 de março de 1810. Disponível em: https://www.camara.leg.br/internet/infdoc/conteudo/colecoes/legislacao/Legimp-B1_72.pdf. Acesso em: 21/ago./2021.

- MARTINS, R. B. *Crescendo em silêncio. A incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte, Icam/ABPHE, 2018.
- NOGUERÓL, L. P. F. *Sabará e Porto Alegre na formação do mercado nacional no século XIX*. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2003.
- PAULA, J. A. de. *Capítulos de história do pensamento econômico do Brasil*. São Paulo, Hucitec/ABPHE, 2021.
- PAULA, J. A. de. "Eschwege, o mundo e o novo mundo", in W. L. Eschwege. *Brasil, novo mundo*. Tradução de Domício de Figueiredo Murta. Belo Horizonte, Centro de Estudos Históricos e Culturais/Fundação João Pinheiro, 1996.
- PETRONE, M. T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo, Difel, 1968.
- PRADO JR., C. *História econômica do Brasil*. 10ª ed. São Paulo, Brasiliense, 1967.
- SAINT-HILAIRE, A. *Segunda viagem a São Paulo e quadro histórico da Província de São Paulo*. São Paulo, Martins Editora, 1976.
- SILVA, A. M. D. D. *Rodrigo de Sousa Coutinho. Textos políticos, econômicos e financeiros 1783-1811*. Lisboa, Banco de Portugal, 1993.
- SOUSA, O. T. de. *O pensamento vivo de José Bonifácio*. São Paulo, Martins Editora, 1961.

Fiscalidade no Brasil Império: a manutenção de privilégios e o legado da desigualdade

Luciana Suarez Galvão

Anne Gerard Hanley



resumo

O presente artigo analisa o legado tributário colonial e as primeiras ações do Brasil como nação independente na reestruturação de seu sistema fiscal, na separação das rendas e na definição das competências tributárias das várias instâncias governamentais. Defendemos que a retórica do liberalismo e a falta de planejamento levaram ao estabelecimento de um sistema tributário que manteve os privilégios da elite política e econômica, tendo como base o recolhimento de impostos indiretos sobre toda uma população socialmente desigual. A mesma falta de planejamento acabou por deixar províncias, e em especial municípios, com grande parte da responsabilidade sobre o provimento de bens públicos, mas sem a adequada provisão de rendas para isso. Combinados, esses aspectos comprometeram de maneira significativa o desenvolvimento econômico de longo prazo, agravando ainda mais a disparidade social.

Palavras-chave: fiscalidade; Brasil Império; bens públicos; desenvolvimento; desigualdade.

abstract

This article analyzes Brazil's colonial fiscal legacy and its first actions as an independent nation in structuring its tax system, including the separation of revenue sources and the definition of the fiscal jurisdiction of the various levels of government. We argue that liberalist rhetoric and a lack of planning led to the establishment of a fiscal system that maintained the colonial privileges of the political and economic elite by relying on indirect taxation of a socioeconomically unequal population. The same lack of planning ended up leaving provinces, and especially municipalities, with a large part of the responsibility for the provision of public goods, but without adequate revenue to fulfill that responsibility. The fiscal structure significantly compromised long-term economic development and aggravated the social disparity that exists among its citizens.

Keywords: taxation; Brazilian Empire; public goods; development; inequality.

A

Independência do Brasil em 1822 coincidiu com um movimento de caráter mais amplo, a ascensão do chamado Estado liberal. Fenômeno tipicamente europeu do início do século XIX, o Estado liberal, em contraposição aos governos do antigo regime, propunha um novo tipo de governo que protegeria os cidadãos “contra os abusos da autoridade real, os privilégios do clero e da nobreza, os monopólios que inibiam a produção, a circulação, o comércio e o trabalho livre” (Costa, 1999, p. 133).

O novo modelo de Estado pressupunha também novos arranjos, institucional e tributário, que garantissem governabilidade e fontes adequadas de financiamento. O fim do antigo regime e a readequação dos sistemas financeiro e fiscal, num período relativamente prolongado de paz e prosperidade na Europa, permitiram a consolidação dos Estados liberais, garantindo o desenvolvi-

mento social, político, cultural e econômico das nações europeias desde o início do século XIX até o limiar da Primeira Guerra Mundial. A transformação de *súditos* em *cidadãos*, ocorrida em decorrência da queda das monarquias absolutistas, motivou o Estado a investir em infraestrutura e na provisão de bens públicos, a fim de melhorar a qualidade de vida da população e promover o desenvolvimento econômico, legitimando assim seu direito de governar, arrecadar e dispendar (cf. Szreter, 1997).

Antes do século XIX, os governos tributavam basicamente para financiar a segurança e a soberania nacionais, incluindo eventuais participações em guerras e conflitos internos. Pouco era investido na melhoria das condições de vida da população, e o direito de

LUCIANA SUAREZ GALVÃO é professora do Instituto de Estudos Brasileiros e membro do Hermes & Clio – Grupo de Estudos e Pesquisa em História Econômica da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, ambos da USP.

ANNE GERARD HANLEY é professora de História da Northern Illinois University (EUA).

governar do monarca vinha apenas por meio de sua linhagem. No século XIX, entretanto, houve uma mudança importante e fundamental do chamado *tax state* – organizado para atender às demandas dos governantes do antigo regime – para o chamado *fiscal state* – organizado para atender às demandas financeiras dos regimes liberais emergentes. Os novos padrões de crescimento populacional, imigração e migração, urbanização e expansão da industrialização na Europa Ocidental, bem como a intensificação dos fluxos de comércio internacional, acabaram por aumentar ainda mais a pressão dos cidadãos pelo investimento em capital humano e infraestrutura (cf. Duffy, 1990; Evans, 1987; Monkkonen, 1988). A fim de financiar tais investimentos, os regimes liberais buscaram expandir sua base de arrecadação, implementando reformas fiscais e direcionando os gastos dos vários níveis de governo – nacional, estadual e municipal – para as áreas consideradas primordiais.

Estudos sobre a emergência do chamado Estado fiscal – corolário financeiro do Estado liberal –, em diferentes países, mostraram realidades bem distintas. Olhando em retrospecto, assim como no caso dos processos de industrialização, algumas nações adotaram medidas ativas na alocação de recursos em gastos com infraestrutura e no provimento de bens públicos, enquanto outras falharam em implementar regimes fiscais modernos capazes de satisfazer às exigências do novo Estado liberal. As medidas ativas incluíram a criação de uma base tributária ampla e a cobrança de impostos sobre as principais fontes de riqueza – propriedade e renda –, além de determinar de forma clara quais níveis de governo eram responsáveis pelo provimento de determinados bens públicos,

provisionando recursos suficientes para responder a essas responsabilidades.

Exemplos de nações que fizeram transição bem-sucedida para o Estado fiscal moderno ao longo do século XIX incluem Inglaterra, Estados Unidos e partes da Alemanha. Aquelas que não conseguiram implementar tais regimes, como Espanha e Portugal, normalmente evitavam tributar riqueza e renda, contando, em vez disso, com tributação indireta regressiva ou recorrendo a fontes externas tradicionais de receita, tais como o comércio da era colonial, ao mesmo tempo que deixavam baixos os níveis de investimento em capital humano. No caso de Portugal e Espanha, a instabilidade política acabou dificultando a implementação das reformas fiscais (cf. Cardoso & Lains, 2010; Monkkonen, 1988). O sucesso no processo de transição para o Estado fiscal moderno ou as dificuldades na implementação de medidas de ajuste tiveram sérias consequências para o crescimento de longo prazo dessas nações. No século XX, pesquisadores associaram o investimento em capital social, incluindo iniciativas em educação e saúde, com uma maior produtividade, melhor nível salarial e padrões de vida mais elevados para trabalhadores, sendo a relação entre receita fiscal e desenvolvimento econômico bem compreendida pelos estudiosos (cf. Carvalho Filho & Colistete, 2010; Mariscal & Sokoloff, 2000; Wegenast, 2010).

Em 1889, o senador e estudioso da história fiscal do Império do Brasil, Liberato de Castro Carreira, já apontava a estreita relação entre as finanças públicas e o bem-estar da nação. Segundo Castro Carreira¹,

1 Para a comodidade do leitor, a ortografia e a gramática das citações foram atualizadas.

“A história financeira de um país compreende a sua vida econômica e administrativa, as quais se acham tão ligadas entre si, que a prosperidade de uma dá a medida do bem-estar e da excelente organização da outra; daí o grande princípio do axioma administrativo – boas finanças, boa política [...]. O primeiro cuidado, pois, na organização do orçamento está em determinar a despesa, depois de conhecida a receita, pondo-as de acordo; isto, porém, não quer dizer que em virtude deste princípio, rigorosamente aplicado, não seja permitida a utilização do crédito, auxiliar poderoso e de sabido alcance quando empregado com prudência e cautela, tendo-se em alta consideração os recursos de que pode o país dispor, empreendendo-se serviços extraordinários de natureza produtiva, ou vantajosos ao progresso do país” (Carreira, 1889, p. 5).

Trinta anos depois, em 1918, Joseph Schumpeter afirmava que por meio do estudo da estrutura financeira de um Estado era possível conhecer a história de seu desenvolvimento econômico, seus valores sociais e seus preconceitos culturais. A noção de quem deve arcar com a carga fiscal e de quem deve se beneficiar com os gastos do Estado, afirmou ele, era uma lente poderosa que permitia identificar as prioridades políticas, sociais e culturais na relação entre Estado e cidadão. Essa priorização podia ser ativa – tributando um grupo em benefício de outro – ou passiva – deixando de empregar a intencionalidade para decidir quem e o que tributar (Schumpeter, 1954, p. 7). Intencionais ou não, as decisões tomadas sobre a fiscalidade tinham consequências importantes para o desenvolvimento econômico e social de uma nação. No caso do Brasil,

essas decisões revelaram um profundo desejo de proteger a renda e a riqueza das classes altas em detrimento das classes mais baixas.

No momento da Independência, os líderes políticos brasileiros, ao discutirem o novo arranjo institucional em construção, se inspiraram nas linhas gerais do que seria um Estado liberal europeu. Todavia, os ideais liberais no Brasil, inicialmente, não faziam um contraponto entre o cidadão e um antigo Estado absolutista, mas sim constituíam uma arma política contra as elites coloniais portuguesas. Na Europa, a luta que era contra um regime absolutista real, no Brasil, tomava forma de uma luta contra o sistema colonial. “Liberdade, igualdade, soberania do povo, autonomia, livre-comércio, todas essas palavras grandiloquentes, tão caras aos liberais europeus, possuíam conotações específicas no Brasil” (Costa, 1999, p. 135). Aqui, quem lutava contra o regime colonial era a elite política e econômica, interessada na manutenção de seus próprios privilégios num momento de instabilidade que culminaria no retorno da família real a Portugal e na Declaração de Independência de d. Pedro, às margens do Ipiranga, em setembro de 1822.

“A condição colonial da economia brasileira, sua posição periférica no mercado internacional, o sistema de clientela e patronagem, a utilização da mão de obra escrava e o atraso da revolução industrial – que no Brasil só ocorreu no século XX –, todas essas circunstâncias combinadas conferiram ao liberalismo brasileiro sua especificidade, definiram seu objeto e suas contradições e estabeleceram os limites de sua crítica. Em outras palavras, a teoria e a prática liberais no Brasil, no século XIX, podem explicar-se a partir das peculiaridades da burguesia

local e da ausência das duas classes que na Europa constituíram o seu ponto de referência obrigatório: a aristocracia e o proletariado” (Costa, 1999, p. 134).

Assim, o Estado liberal surgia no Brasil como uma reação ao domínio português e era defendido pela mesma elite política e econômica que articulou o rompimento com Portugal. Uma vez consolidada nossa emancipação, o Estado que começa a ser construído parte de um referencial social distinto daquele encontrado no Estado liberal europeu.

No Brasil, durante todo o período imperial, em todos os níveis de governo e não apenas no governo central, a receita pública dependeu quase exclusivamente de impostos indiretos, cobrados sobre a produção e circulação de mercadorias. O Brasil não tributava riqueza ou renda antes do século XX, sendo sua arrecadação pública baseada na prática antiga de cobrar um grande número de impostos indiretos sobre o comércio de mercadorias, a prestação de serviços e a circulação de pessoas. A estrutura tributária herdada dos portugueses era confusa, resultado de um processo longo de criação não planejada de impostos, taxas e cobranças diversas.

O presente artigo analisa o legado tributário colonial e as primeiras ações do Brasil como nação independente, no tocante ao processo de reestruturação de seu sistema fiscal, na separação das rendas entre gerais, provinciais e municipais, e na definição das competências tributárias de suas várias instâncias governamentais. Defendemos que o momento da Independência trouxe ao país a oportunidade de repensar a relação previamente existente entre Estado e cidadão, mais

especificamente a questão de quem paga e quem é beneficiado pelo sistema de gastos e investimentos públicos. Nesse sentido, os agentes políticos envolvidos falharam em estabelecer um sistema fiscal capaz de sustentar o que era defendido pelo discurso e pela retórica liberal. No discurso, os agentes reproduziam as ideias liberais europeias de um Estado a serviço do bem comum. Na prática, pouco modificaram o sistema tributário do período colonial, que tinha como base o recolhimento de impostos indiretos sobre toda uma população social e economicamente desigual, mantendo assim os privilégios de uma reduzida elite.

Desde os primórdios do Brasil como nação independente notamos uma profunda falta de planejamento e até mesmo de interesse em reformular o antigo e caótico sistema tributário colonial, sendo essa falta de planejamento responsável por deixar províncias e municípios com grande parte da responsabilidade sobre o provimento de bens públicos sem que para isso tenham recebido as fontes de renda necessárias (Hanley, 2018). Combinados, esses aspectos comprometeram de maneira significativa o desenvolvimento econômico de longo prazo, agravando ainda mais a disparidade social existente entre seus cidadãos.

A ESTRUTURA TRIBUTÁRIA DO PERÍODO COLONIAL

Desde os primórdios da colonização, a principal fonte de renda da Coroa portuguesa eram as cobranças sobre a produção de gêneros agrícolas ou aqueles provenientes da caça, pesca ou extrativismo. Os recursos auferidos com a cobrança desses impostos somavam-se àqueles excedentes provenien-

tes do controle dos fluxos de comércio da colônia, sendo esses valores utilizados para custear o empreendimento colonizador, os gastos da metrópole com a manutenção do reino, da Coroa e de seu grande império ultramarino. Todavia, a grande distância da corte e a falta de infraestrutura no espaço colonial dificultavam a adequada cobrança e recolhimento dos impostos devidos, o que fazia a Coroa recorrer aos *arrematadores* – certos indivíduos ou associações que obtinham da Coroa autorização para efetuar a arrecadação de tributos e imposições –, que em contrapartida pagavam um valor fixo para a Coroa, constituindo a diferença entre o que arrecadavam e o que repassavam à administração portuguesa os lucros da operação (cf. Vieira, 1973, p. 344).

Nesse contexto, não se pode negar a importância do dízimo, cobrança que incidiu pela primeira vez sobre a produção açucareira. Ainda que passível de aplicação sobre todos os demais produtos do solo, foi com a produção açucareira que os dízimos passaram a representar parcela relevante da arrecadação portuguesa no Brasil. Conforme a regra, a décima parte do açúcar, dos rebanhos e de outros produtos da terra deveria ser repassada à Coroa².

Mesmo sem possuir título específico sobre tributação, ao enumerar os bens e direitos pertencentes ao monarca, a legislação portuguesa abria brechas para que se estabelecessem as diversas cobranças que mais tarde viriam a constituir a base de uma primi-

tiva estrutura tributária no espaço colonial. Os impostos enumerados incluíam direitos sobre a dízima; subsídio grande dos vinhos; subsídio pequeno dos vinhos; subsídio das aguardentes do reino e ilhas; subsídio do azeite doce; imposição para guarda costa; senhoriagem da Casa da Moeda; subsídio dos escravos que iam para Minas; donativo dos ofícios e novos direitos dos mesmos ofícios; direitos das cartas de seguro e das provisões e mercês; rendimento dos dízimos reais; dízimo da chancelaria; passagens dos rios São João, Paraíba e Paraíba; rendimento do equivalente do contrato do tabaco; e consignação de parte do contrato das baleias e do contrato do sal. Mesmo sofrendo algumas modificações, em essência, essa estrutura permaneceu inalterada por quase 300 anos.

Mas a transferência da corte provocaria uma mudança significativa em tal estrutura. Com a abertura dos portos e a posterior assinatura dos tratados de comércio e navegação, houve queda generalizada nas alíquotas cobradas pela entrada de produtos importados. Sendo a principal fonte de receita pública, a queda na arrecadação dos direitos alfandegários, cobrados desde os mais remotos tempos da colônia, prejudicou as finanças da antiga colônia e, em consequência, do reino português em um crítico momento.

Para Mircea Buescu, esse período entre a chegada da família real e a Independência pode ser considerado de transição na organização administrativa e fazendária brasileira, pois a transformação da antiga colônia em sede da administração portuguesa exigiu uma ampla reorganização dos processos administrativos locais, sendo o objetivo mais importante assegurar o controle e o pleno acesso da Coroa a esse setor (cf. Buescu, 1984, p. 10).

2 Sobre a arrecadação do dízimo e as alterações em sua forma de cobrança e registro contável, ver o trabalho de Camila Scacchetti, *Do dízimo ao ICMS – raízes da tributação sobre o consumo*, em especial o Capítulo 2 (Scacchetti, 2021).

Todavia, a necessidade de uma nova organização fazendária não significou a desconsideração da estrutura já existente, nem tampouco motivou o desejo de reformá-la completamente. A transferência da corte era considerada temporária e, sendo assim, não havia interesse em desfigurar toda a estrutura tributária e administrativa local. O problema mais urgente a ser resolvido era a escassez de recursos, o que tornava ainda mais necessário o amplo acesso da Coroa aos órgãos fazendários coloniais. Por essa razão, organizou-se o Real Erário seguindo a mesma orientação do Erário Régio português, que tinha como principal atribuição cuidar das finanças públicas. Estavam a ele subordinadas as três Contadorias gerais, sendo que a primeira abrangia o Rio de Janeiro; a segunda, as capitanias de Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Mato Grosso e São Pedro, a África Oriental e a Ásia Portuguesa; e a terceira concentrava Bahia, Pernambuco, Maranhão, Pará, Ceará, Piauí, Paraíba, Cabo Verde, Açores e Madeira. Para Buescu (1984, p. 11), “[...] a estrutura era criada, portanto, para a metrópole, incluindo evidentemente o Brasil, também, como uma parte – a maior – do Império colonial, mas ainda, com maior ênfase, como sede da Coroa”.

A criação desses órgãos não significou o estabelecimento de um sistema fazendário coerente, tampouco unificado, pois as instituições anteriores, assim como seus procedimentos de tributação e arrecadação, continuaram a existir. Persiste, durante esse período, orientação de criar repartições específicas para cada tipo de receita a arrecadar, e a dificuldade em se estabelecer uma hierarquia clara entre as diversas repartições existentes logo fez surgir conflitos de competência

com as diversas instâncias administrativas da antiga colônia. O resultado prático desse sistema foi o aumento de uma carga tributária que já era elevada antes mesmo da transferência da corte³.

Com a Independência, o quadro financeiro já existente também não sofre grandes modificações. A estrutura tributária colonial foi em grande medida transferida ao Império: dízimos sobre produtos agrícolas; direitos aduaneiros de exportação e importação; direitos sobre carne verde e aguardente; direitos sobre animais abatidos; impostos sobre espaços urbanos; e impostos sobre a renda de escravos. É importante ressaltar que o padrão de tributação não se altera e continua a ser baseado na taxaçoão sobre a circulação de bens, pessoas e animais.

A INDEPENDÊNCIA E A ESTRUTURA TRIBUTÁRIA DO BRASIL IMPERIAL

Com a partida da corte em 1821, saíram da cidade do Rio de Janeiro e do seu entorno cerca de quatro mil pessoas, “da mais alta representação social, fidalgos, abastados negociantes, capitalistas, que transportaram consigo todos os seus haveres” (Fleiss, 1922, p. 135). D. João VI recolhe todos os valores depositados na caixa do Banco do Brasil, deixando o banco em situação precária. O príncipe regente, diante do crítico estado financeiro da colônia naquele momento, decide elaborar uma série de medidas com o objetivo de con-

3 Sobre a organização administrativa do Brasil colônia, ver o livro de Graça Salgado, *Fiscais e meirinhos*, que traz uma relação detalhada de cargos e órgãos nas várias fases do controle português (Salgado, 1985).

tornar a escassez de recursos, ao mesmo tempo em que buscava também reduzir a carga tributária considerada excessiva.

A Real Junta da Fazenda e o Arsenal do Exército foram instruídos a adquirirem apenas os gêneros e artigos necessários, pelos preços mais baixos. Foram abolidos os direitos de entrada do sal, com exceção da taxa de Rs. \$080 por alqueire cobrada pelas alfândegas. Foram também reduzidos os impostos cobrados no comércio de cabotagem, colocando-se em prática um alvará expedido em 1818 (cf. Fleiuss, 1922, pp. 137-8). Mesmo com essas ações a situação financeira não melhorou. A razão para isso talvez tenha sido a de que as reformas implantadas por d. Pedro, na realidade, não atacaram a raiz do problema, que era a redução na base de tributação alfandegária por conta dos tratados de comércio e navegação assinados em 1810.

Liberato de Castro Carreira também registra a situação crítica em que se encontravam os cofres públicos durante esse período de transição. Conforme relatório publicado pelo Ministério da Fazenda, o Estado não tinha capacidade para saldar as suas dívidas, sendo necessário, entre outras ações, solicitar o repasse dos excedentes de renda das províncias, incumbir a Casa da Moeda de liquidar seu estoque de barras de ouro, além de limitar os gastos com o Exército e com a Marinha. Segundo Carreira,

“Sendo lastimável o estado do Erário, obrigando os seus credores aos mais pesados sacrifícios, nem mesmo satisfazendo com a precisa pontualidade o pagamento das letras de câmbio; deixando de pagar o juro dos empréstimos, que era forçado a contrair, e nam pagando os ordenados dos empregados,

alguns dos quais esmolavam o pão de caridade; ocorreu ao ilustre escrivão do Erário um plano de antecipação de receita por meio de bilhetes com juros, dando, no princípio de cada mês, o dinheiro necessário para os pagamentos a satisfazer; e para isto organizou um orçamento geral, e distribuiu a despesa mensalmente” (Carreira, 1889, p. 75).

Nem a evidente crise fiscal existente no primeiro reinado foi suficiente para motivar uma reflexão mais aprofundada sobre a estrutura fiscal do novo Estado. Em grande medida, tal fato pode ser relacionado ao turbado momento político vivenciado desde a partida de d. João VI para Portugal, seguido pela instabilidade da Independência, do problema da sucessão ao trono português e o conseqüente retorno de d. Pedro I a Portugal. A ênfase no aspecto político acabou por deixar muitas questões – não só a tributária – como secundárias. Todavia, a necessidade de administrar o cotidiano, dar prosseguimento aos procedimentos burocráticos, seguir com o recolhimento dos tributos e controlar os diversos gastos públicos parou.

A nova Constituição promulgada em 25 de março de 1824 estabeleceu o Império do Brasil como associação política de todos os brasileiros, formando uma nação livre e independente. Estabeleceu também que seu território continuaria dividido em províncias, e essas passariam a ser o *centro de ação administrativa* do Império. Nessa ocasião, a Carta Magna garantiu a todo cidadão o direito de intervir nos negócios de sua província, sendo o exercício deste direito feito por meio das Assembleias Gerais Provinciais, cujos membros seriam eleitos da mesma forma que os demais representantes da nação. As Assembleias

seriam responsáveis por elaborar projetos, discutir e deliberar sobre os *negócios mais interessantes* de suas províncias, identificar demandas, problemas e propor soluções. Nada foi dito sobre fontes de renda, responsabilidade sobre o provimento de bens públicos ou investimento em infraestrutura (cf. Taunay, 1974, p. 79). Sobre o funcionamento dos municípios, a Constituição apenas informava que em todas as cidades e vilas deveria haver uma Câmara, responsável pela administração pública local. As Câmaras seriam eleitas, compostas com um número de vereadores ainda a ser definido, sendo seu presidente o vereador eleito com o maior número de votos. Ademais, a Constituição informava que “o exercício de suas funções municipais, formação de suas Posturas policiais, aplicação de suas rendas, e todas as suas particulares e úteis atribuições, serão decretadas por uma Lei regulamentar” (Brasil, 1824, art. 169).

Tal lei seria a Lei Regulamentar de 1828, que definiu, pela primeira vez e de forma clara, duas questões importantes: o que o poder público considerava ser suas responsabilidades no provimento de bens e serviços aos cidadãos e qual instância governamental deveria se responsabilizar por isso. E, nesse momento, a falta de um planejamento tributário mais amplo começa a cobrar seu preço: a lei de 1828 colocou a responsabilidade do provimento de grande parte dos bens públicos – infraestrutura, segurança e saúde – na instância administrativa local, sem garantir aos municípios fontes de renda suficientes para isso. Os municípios ficam então numa clara situação de desvantagem financeira em relação ao governo provincial. Em nenhum momento do século XIX – ou até mesmo do século XX – a estrutura fiscal

das municipalidades foi capaz de suprir tais necessidades (Hanley, 2018).

A questão tributária propriamente dita, que não havia sido ainda discutida pelos legisladores e congressistas, ficaria a cargo das leis orçamentárias. Duas dessas leis foram publicadas ainda na década de 1820, sendo essas consideradas leis *parciais*, pois tratam apenas da receita e despesa do tesouro público na corte e província do Rio de Janeiro. A primeira foi promulgada em 14 de novembro de 1827, e a segunda, em 8 de outubro de 1828. Fixavam a receita e a despesa do tesouro público, na corte e província do Rio de Janeiro, para os anos de 1828 e 1829. Nenhuma discriminava quais seriam as rendas gerais, e tampouco tratavam das receitas provinciais e municipais.

A primeira lei orçamentária de caráter geral seria elaborada somente em 1830, fixando as despesas e receitas do Império para o exercício de 1831-1832. Por si só a mencionada lei constituía um avanço, pois pela primeira vez elaborava-se uma lei orçamentária geral, na qual podiam ser encontradas especificações com relação a receita e despesa geral do governo imperial e do município neutro. Todavia, as fontes de renda ainda haviam sido efetivamente discriminadas e não há detalhamento sobre sua composição (cf. Carreira, 1889, p. 611).

A estrutura fiscal do Brasil independente, por um período de mais ou menos dez anos, evoluiu dessa maneira, sem nenhum tipo de planejamento, ao sabor das necessidades e das urgências. Enquanto isso, os agentes públicos que deveriam se preocupar em reformular o antigo sistema tributário colonial dedicavam-se a intermináveis discussões de ordem política, ao mesmo tempo em que o imperador adotava uma postura centraliza-

dora e pouco democrática⁴. Tal tendência seria amenizada com a abdicação e posterior partida de d. Pedro I para Portugal. A ausência do antigo monarca abriu caminho para a ascensão dos liberais, e o período de reformas inaugurado por eles promoveu profundas modificações na estrutura administrativa nacional, ainda que para alguns não tenham eliminado completamente o caráter unitário da Constituição. Dessa forma, a partir de 1831 foram sendo elaboradas, discutidas e aprovadas leis com marcado caráter reformista, destacando-se a lei de 1831 que criou o Tesouro Público Nacional e as Tesourarias das Províncias; a de 1832, com o novo Código do Processo Criminal; e finalmente o Ato Adicional de 1834.

A partir daí inicia-se o lento processo de descentralização das rendas, sendo a Lei Orçamentária de 24 de outubro de 1832 um marco. Pela primeira vez, uma lei orçamentária trouxe de forma clara e inequívoca quais eram as receitas pertencentes às rendas gerais do Império. E mais, ainda que não trouxesse informações sobre quais seriam as fontes de renda da província, deixou claro pertencerem à receita provincial todos os impostos existentes naquele momento e que não estivessem compreendidos na receita geral. Ao todo, a lei listava 22 fontes de renda como sendo do governo geral, dentre as quais destacam-se os direitos que se arrecadavam nas alfândegas por importação e exportação; direitos de 25% sobre o ouro; os dízimos do açúcar, algodão, café, tabaco, fumo; a contribuição das sacas de algodão; os dízimos do gado

e dos couros do Rio Grande do Sul; além dos rendimentos da Casa da Moeda.

Tal situação permaneceria sem grandes alterações até 1834. Nesse mesmo ano, com a promulgação do Ato Adicional, várias modificações foram introduzidas. Os Conselhos Gerais foram substituídos pelas Assembleias Legislativas, ficando as províncias com autonomia para legislar sobre a fixação de suas despesas e o estabelecimento dos impostos necessários a elas. Estabeleceu-se como norma geral que as rendas provinciais não poderiam comprometer as rendas gerais, ou seja, os impostos pertencentes às rendas gerais não poderiam ser cobrados também pelas províncias. Estas deveriam, como estabelecia as leis orçamentárias analisadas anteriormente, apropriar-se de todos os impostos existentes naquele momento e que não estivessem compreendidos na renda geral. Além disso, o Ato Adicional também tratava da situação fiscal dos municípios, colocando as municipalidades subordinadas à Assembleia Legislativa, que dessa forma adquiriria o controle dos orçamentos públicos municipais, tal como a Assembleia Geral tinha ficado responsável pelo controle das finanças públicas provinciais antes de 1834.

Governo geral

Ainda que o primeiro registro formal da divisão entre as rendas gerais e provinciais tenha sido encontrado em 1832, seria a Lei Orçamentária de 31 de outubro de 1835 que estabeleceria a estrutura tributária que vigoraria, praticamente sem alterações, durante todo o período imperial (cf. Brasil, 1835). A lei orçamentária de 1835 estabeleceu os impostos sobre o setor externo como a

4 Nesse sentido, é importante registrar que a Assembleia Constituinte, encarregada de discutir e elaborar a primeira Constituição brasileira, foi fechada por ordem de d. Pedro I em novembro de 1823.

principal fonte de receita do governo geral, incluindo impostos sobre importações, exportações, mercadorias em trânsito, negócios realizados na alfândega e taxas de ancoragem e armazéns. Os demais impostos contantes das fontes de renda do governo central eram aqueles sobre a mineração de ouro e receitas da mineração de diamantes, além de uma variedade de multas e taxas⁵.

Relatórios detalhados, publicados pelo Ministério da Fazenda, mostraram a importância dos impostos alfandegários para as finanças públicas do país recém-independente. Os impostos de importação, além de terem uma conceituação simples, eram de mais fácil arrecadação, por ser a cobrança centralizada nos portos. A redução generalizada de tarifas ocorrida em 1808 foi renovada em 1825, quando novos tratados comerciais com a Inglaterra foram mais uma vez assinados. Como o aumento das alíquotas de importação não era uma opção para se aumentar a arrecadação, durante todo o século XIX, tributar os brasileiros sobre seu consumo foi a solução encontrada pelo governo geral para aumentar a receita.

Mesmo assim, as receitas do imposto de importação cresceram de forma constante em todo o Império, quase dobrando em termos reais *per capita* entre 1840 e 1856, e crescendo outros 50% até 1870. Durante a década de 1870, o ritmo de crescimento desse tipo de receita foi mais modesto, mesmo assim aumentou mais do

que o crescimento populacional registrado no período. Em boa medida, tal aumento decorreu da ampliação dos fluxos internacionais de comércio e da maior participação do Brasil nas trocas internacionais.

Com relação às exportações, seu crescimento foi relativamente modesto durante a primeira metade do século XIX, pois o açúcar estava em relativa decadência e o café não estava em plena ascensão. Por essa razão, o governo geral não utilizou a tributação sobre a exportação para compensar a perda na arrecadação do imposto de importação por conta da renovação dos tratados. Não obstante, no longo prazo observamos o aumento das receitas reais *per capita* geradas por impostos sobre a exportação, em especial nas décadas de 1870 e 1880.

Em linhas gerais, podemos afirmar que, somando-se as receitas de importação e exportação, os impostos sobre o comércio internacional nunca contribuíram com menos de 70% das receitas ordinárias entre 1840 e 1889. Crescentes ou estagnadas, essas eram as fontes de receita mais importantes para o governo geral.

O outro componente importante das receitas do governo geral eram os impostos *internos*. Talvez a categoria mais importante para nossas análises, os impostos internos ocupam, em termos de importância arrecadatória, o mesmo lugar que os impostos diretos sobre a propriedade e renda ocupavam na estrutura tributária de outras nações ao longo do século XIX.

A arrecadação com tal categoria de impostos aumentou continuamente ao longo do período imperial, tanto em termos percentuais como em termos *per capita*. Sua contribuição para as receitas gerais variou entre 11% e 25% até 1870, chegando a

5 Essas incluíam a dízima da Chancelaria, meio soldo de patentes militares, a matrícula dos cursos jurídicos e escolas de medicina, taxas do Correio Geral, multas por infração de regulamentos, taxas sobre transferência de propriedade e heranças, braceagem do fabrico de moedas de ouro e prata, entre outras (Brasil, 1835).

29% das receitas gerais ordinárias nas décadas seguintes. Dos cerca de 50 itens pertencentes às receitas do *interior*, um pequeno número foi responsável pela maioria dos recursos arrecadados. Incluem-se nessa pequena lista o imposto sobre as transferências de propriedade (12%-30%), o imposto do selo (13%-20%) e o imposto de indústria e profissões (9%-13%). Esses eram apenas alguns dos diversos impostos indiretos que os brasileiros pagavam ao governo geral do Império. De taxas por títulos honoríficos, impostos sobre ganhos em jogos de azar e multas por infrações à lei, a taxas por serviços do governo e impostos sobre o tabaco, todos iam para os cofres do governo.

Além das fontes de renda já mencionadas, o governo geral também gerava recursos por meio de empresas estatais, como os Correios, a Casa da Moeda, a Imprensa Nacional, a Casa das Correções, a Casa para Cegos e Surdos e a Escola Imperial Colégio D. Pedro II. Contribuíam também para a receita, a fábrica nacional de pólvora, a fundição de ferro Ypanema, o escritório telegráfico e o Arsenal. O mesmo pode ser dito sobre os direitos marinhos e terrestres, a venda de propriedades nacionais, as concessões de direitos sobre a água e as receitas da extração dos diamantes.

Sob um certo ponto de vista, alguns dos inúmeros impostos internos podem até se assemelhar a taxações sobre renda ou riqueza, mas nenhum desses impostos incidia sobre uma base tributária ampla, capaz de permitir a consolidação de um sistema fiscal estável e o custeio dos investimentos em capital social. Juntas, as fontes de receitas públicas arrecadadas pelo governo geral representaram entre 75% e

80% de toda a receita pública gerada pelos três níveis de governo.

A receita das províncias e o exemplo de São Paulo⁶

Para as províncias foram “todos os impostos e taxas” não especificados como pertencentes ao governo geral, deixando às assembleias a tarefa de legislar sobre sua arrecadação como bem entendessem (Brasil, 1835). Assim como o governo geral, os governos provinciais também tinham como base de sua arrecadação os impostos indiretos, multas e taxas diversas.

Em São Paulo, tal estrutura se traduzia na cobrança de impostos sobre a circulação de bens, pessoas e serviços, além de impostos sobre transferência de riqueza, tais como o imposto sobre herança e o imposto sobre a venda de escravos. Merece destaque o recolhimento dos *dízimos*, ou direitos de saída, imposto cobrado sobre os produtos provinciais exportados para além de suas fronteiras, que representou

6 As seções sobre as finanças públicas de províncias e municípios tiveram como base a pesquisa de Hanley, *The Public Good and the Brazilian State: municipal finance and public services in São Paulo, 1822-1930* (Hanley, 2018). No início do período imperial, os rendimentos da província paulista eram modestos, assim como eram modestos os rendimentos de seus municípios. Por essa razão, acreditamos que seu caso seja bem representativo do que acontecia em outras províncias e municípios. Com o início da cultura cafeeira, a economia paulista passa a crescer de forma acelerada, ampliando as fontes de renda provinciais. Nesse cenário, podemos dizer que o caso paulista se torna menos representativo da norma financeiro-administrativa do restante do país, passando a retratar o melhor cenário possível em termos de arrecadação tributária durante o período imperial. Sobre a evolução da receita orçada paulista durante o período imperial, ver: Scacchetti & Lopes (2018).

de 34% a 51% do total da receita orçada entre 1840 e 1889⁷.

O *dízimo* era um tributo originalmente eclesiástico cujo direito de cobrança havia sido passado pela Igreja à Coroa portuguesa em seus domínios ultramarinos durante a segunda metade do século XV. O recolhimento do *dízimo* era feito considerando-se a taxa de 10% no caso de produtos agrícolas e 5% no caso de produtos manufaturados. A partir de 1821, a cobrança passa a ser feita nas entradas das vilas, no caso de produtos que circulavam no mercado interno, ou nos registros e alfândegas, no caso dos produtos exportados para fora dos limites provinciais. Com o passar dos anos, o *dízimo* vai deixando de ser um imposto cobrado sobre a produção e passa a ser um tributo cobrado sobre a circulação de mercadorias. “A base tributária passou a ser a circulação interna provincial, a exportação entre as províncias e a exportação para fora do Brasil. Adotando nova nomenclatura – direitos de saída –, continua a ser cobrado no Brasil independente, ficando do processo de separação das rendas e definição das competências tributárias com as províncias” (Scacchetti, 2021, p. 136). Em 1835 houve o compartilhamento da cobrança dos direitos de saída, passando esses a serem recolhidos

nas alfândegas tanto pelo governo imperial como pelo provincial, com diferentes alíquotas (cf. Brasil, 1835, art. 9, § 6).

Dessa forma, os direitos de saída e impostos sobre a circulação de bens, animais e pessoas foram as principais fontes de renda das províncias durante o Império: impostos alfandegários cobrados na exportação de gêneros; e impostos de trânsito coletados nas estradas provinciais, cobrados de pessoas, animais e veículos. No caso paulista, somente as taxas de barreira representaram entre 16% e 24% da receita orçada e, em conjunto, os impostos sobre a circulação de bens, animais e pessoas representaram entre 48% e 75% desse mesmo orçamento⁸.

Os impostos sobre a transferência de riqueza – venda de escravos, herança – contribuíram com outros 8%-20% durante a maior parte do Império. As demais categorias que contribuíram para a arrecadação de fundos para as finanças públicas provinciais foram a dos impostos sobre o consumo ou transações, como o consumo de aguardente, além de várias taxas de ancoragem ou despacho de navios, pedágios cobrados nos rios provinciais, impostos sobre certos tipos de negócios – armazéns, tabernas, bares, casas de leilão, lojas de roupas, vendedores de bilhetes de loteria – e sobre meios de transporte de varejo, tais como charretes e carru-

7 As distorções encontradas entre as leis orçamentárias e os balanços municipais, ao que tudo indica, não se repetem no caso da contabilidade pública provincial (Lopes & Hanley, 2014). Estudos recentes que compararam montantes orçados presentes nas leis orçamentárias com balanços publicados nos relatórios de presidente da província paulista têm demonstrado que as leis orçamentárias provinciais eram elaboradas considerando-se a arrecadação nos anos anteriores e refletiam de maneira mais próxima o que era efetivamente arrecadado pelas províncias (Scacchetti & Galvão, 2021).

8 Essas rendas eram direcionadas especificamente para a manutenção e reparo das estradas onde eram coletadas, e não eram utilizadas para custear outras despesas. Por essa razão, elas geralmente eram registradas separadamente das outras fontes de renda. Esse tipo de arrecadação foi responsável pelo custeio das mais importantes obras de infraestrutura do Brasil oitocentista, a construção e manutenção da rede de caminhos e estradas, de grande importância para o desenvolvimento do mercado interno e o escoamento da produção para exportação até a chegada das ferrovias.

agens. A maioria dessas rubricas era quase insignificante e não representava muito no orçamento de um ano, mas não tão insignificante para ser excluída das leis que regulamentam as finanças públicas provinciais. Todavia, tais arrecadações eram incapazes de custear as diversas despesas da província e as necessidades de investimento em infraestrutura e capital social. E, por fim, é interessante destacar que todas as receitas provinciais combinadas representavam tão somente entre 17% e 19% de todas as receitas públicas arrecadadas no Brasil⁹.

Sobre as finanças públicas municipais¹⁰

Nos primeiros anos do Império, a mesma falta de clareza com relação às fontes de renda passíveis de tributação da qual sofreram as províncias também atingiu os municípios. A receita municipal não havia sido discriminada em nenhuma lei orçamentária, nem nas leis parciais da década de 1820 nem nas leis de 1832 e 1835. A única menção

direta às fontes de renda municipais nos documentos iniciais do Império era a de que o município tinha o direito de auferir renda a partir das propriedades públicas municipais, e que não podia cobrar quaisquer taxas ou impostos que competissem com as receitas provinciais ou gerais.

A lacuna legislativa acabava por deixar poucas possibilidades de tributação aos municípios, em especial considerando-se o fato de que o processo de definição das competências tributárias após a Independência se deu de forma não planejada e pouco precisa. Diante de tantas limitações, ou imprecisões, restava aos municípios muito pouco para tributar além do comércio municipal. Na verdade, essa se tornou a base das finanças públicas municipais durante todo o período imperial: a tributação sobre as atividades e o comércio municipais. No caso paulista, por exemplo, a receita com a aferição de pesos e medidas foi uma importante fonte inicial de receita para os municípios, pois cada estabelecimento comercial era obrigado a manter um conjunto de pesos e medidas que estava sujeito à inspeção anual do agente fiscal municipal, o que gerava o pagamento de uma taxa. A receita de licenças comerciais também contribuiu de forma importante para as receitas municipais, sendo geralmente agrupadas em uma rubrica genérica *licenças para negócio*, mas que vez ou outra apareciam de forma detalhada nas demonstrações contábeis municipais (farmácias, oficinas, ferragens, celeiros, mercearias verdes, açougues, lojas de produtos secos, pousadas e hotéis, lojas de doces, empreiteiros de construção, fábricas de vários tipos, estabelecimentos de jogos de azar e tavernas), discriminação esta que nos dá uma boa ideia dos tipos de negócios e empreendimentos que sustentavam a vida

9 Castro Carreira informa os totais arrecadados para cada um dos três níveis de governo, referentes aos anos fiscais de 1855-56 e 1885-86, em seu *História financeira*, páginas 410-11, 544-45 e 562. Seus informes indicam que as receitas provinciais totalizaram entre 17% e 19%. As porcentagens apresentadas por André Villela são semelhantes (Carreira, 1889, pp. 410-11, 544-45, 562; Villela, 2007, p. 251).

10 Sobre as finanças públicas municipais no Brasil Império, além do trabalho de Hanley mencionado anteriormente, *The Public Good and the Brazilian State: Municipal finance and public services in São Paulo, 1822-1930*, indicamos também os trabalhos de: Hanley e Lopes, *Municipal plenty, municipal poverty, and Brazilian economic development, 1836-1850*; e Galvão, *Nas contas do tempo. Orçamentos e balanços municipais na Província de São Paulo, 1834-1850* (Hanley, 2018; Hanley & Lopes, 2017; Galvão, 2020).

urbana. Impostos específicos sobre o fornecimento de carne e aguardente também eram importantes, constituindo grandes geradores de receita na maioria dos municípios. Além das taxas cobradas pela autorização de funcionamento de estabelecimentos comerciais, também eram exigidas licenças ou taxas de registro para profissionais liberais como advogados, médicos e tabeliães, bem como para cães – cães sem licença eram envenenados por funcionários municipais – e veículos.

Além da arrecadação de impostos sobre as diversas atividades urbanas nos municípios paulistas, havia a cobrança de multas, em especial por infração de posturas municipais. As posturas municipais eram códigos que governavam vários aspectos da vida cotidiana das vilas, estabelecendo regras que iam desde a largura ideal das ruas e altura dos edifícios até regulamentações de funcionamento do mercado e padrões de comportamento social esperado dos munícipes. A importância da arrecadação com as multas costumava ser maior nos primeiros anos de um município, quando a base comercial do centro urbano ainda não estava desenvolvida, em alguns casos contribuindo com quase metade das receitas anuais. Com o crescimento das cidades e maior desenvolvimento das atividades urbanas, a importância da arrecadação com as multas tendia a diminuir, passando a predominar as taxas sobre o comércio local.

À medida que as municipalidades cresciam e a população urbana aumentava, a demanda pelos serviços públicos estabelecidos pela lei, fosse essa a Lei Regulamentar de 1828 ou o Ato Adicional de 1834, também aumentava, deixando mais evidente a insuficiência das modestas fontes de renda municipais. Como resultado, vários pedidos de verba adicional eram enviados

anualmente à autoridade provincial. A fim de contornar a crônica escassez de recursos, o governo provincial paulista ora cedia esporadicamente o direito de arrecadação de algum imposto, ora concedia parte das verbas adicionais solicitadas. Contudo, sabemos, por meio da análise dos orçamentos e balanços da autoridade provincial paulista, que ela também não possuía fontes de renda tão abundantes, o que acabava por provocar um constante cabo de guerra financeiro entre governo provincial e governos locais, situação obviamente conflituosa. Dentre os impostos que eventualmente foram cedidos aos municípios, destacamos o *novo imposto sobre armazéns, tabernas e botequins*, o *imposto sobre a carne verde*, o *subsídio literário* e a *décima urbana*¹¹.

No caso do *novo imposto sobre armazéns e tabernas*, tratava-se de um imposto sobre lojas, bares e tabernas, de todos os tipos e tamanhos, com taxas diferentes dependendo de sua localização e tamanho. Os que vendiam aguardente eram tributados a uma taxa mais elevada do que aqueles que não vendiam. Os alambiques e os particulares que a comercializavam estavam também sujeitos a tal imposto. Já no caso da *décima urbana*, apesar de terem recebido da província o direito de arrecadar, os municípios não conseguiram efetivar o recolhimento, tendo em

11 Na realidade, o *novo imposto* não era tão novo assim. Originalmente criado em 1756, era uma contribuição voluntária que deveria durar dez anos, com o objetivo de ajudar a pagar os custos da reconstrução de Lisboa, depois do grande terremoto de 1755. Apesar do prazo original de sua cobrança ter terminado em 1766, ele foi prolongado repetidas vezes. Com a transferência da família real em 1808, o *novo imposto* passa a ser recolhido pelo governo geral. Em 1832, ele passa a ser recolhido pelos cofres provinciais, conforme estabelecido pela lei orçamentária de 1832.

vista a dificuldade de se executar a cobrança pela falta de organização urbanística das vilas e freguesias, que não possuíam ruas regulares nem casas numeradas. Sua arrecadação foi transferida aos municípios no exercício de 1843/44, regressando ao governo provincial logo depois, para ser transferida definitivamente aos cofres municipais em 1886. Apesar de parecer um imposto sobre propriedade, na realidade não era. O que se tributava era o rendimento das propriedades urbanas alugadas ou terrenos aforados (cf. Tessitore, 1995, pp. 125-6).

Os impostos sobre a carne não curada, ou *carne verde*, também foram importante fonte de receitas cedida pela província de São Paulo aos seus municípios. O imposto sobre *carne verde* ou *reses mortas* foi criado em 1809 para ajudar a pagar o estabelecimento da corte no Brasil, e tornou-se um imposto provincial na separação das receitas de 1832. Era um imposto sobre cada cabeça de gado abatido para consumo nos matadouros públicos, nos mesmos moldes em que era feita a cobrança do *subsídio literário* (cf. Tessitore, 1995, p. 215). O *subsídio literário* havia sido criado em 1729 como um imposto especial sobre bens de consumo destinado à manutenção das escolas primárias de Portugal e da Universidade de Coimbra, e foi transferido para a colônia com a corte em 1808, sendo passado para a receita provincial na separação das rendas de 1832. Também se tratava de um imposto sobre a carne abatida, com alíquotas diferenciadas para cada tipo de animal¹². Esses impostos sobre a

carne ou sobre o abatimento de reses foram cedidos aos municípios em 1849, revertidos para a província em 1850, devolvidos aos municípios em 1858, repassados novamente ao tesouro provincial em 1863 e finalmente cedidos aos municípios em 1867 (cf. Tessitore, 1995, pp. 273-6).

Em conjunto, esses impostos sobre a atividade comercial e aqueles cedidos de forma temporária ou permanente pela província aos municípios constituíam a base da receita dos governos locais. Seus pesos relativos variaram de município para município e de década para década, mas, considerando-se a tendência geral, essas categorias eram responsáveis por mais da metade das receitas municipais, chegando em alguns casos a responder por 90% da arrecadação. Tomado como um todo, o arrecadado pelos municípios representava menos de 10% de todas as receitas públicas arrecadadas do Brasil durante o Império. Isto é, o nível de governo com a maior responsabilidade pelos investimentos promotores do bem-estar e de uma boa qualidade de vida para a população lidava com uma crônica escassez de fontes de renda. As províncias, por sua vez, também financiadas por impostos baseados em sua economia interna, tampouco gozavam de recursos suficientes para auxiliar as municipalidades quando necessário.

Fiscalidade e desenvolvimento econômico

A natureza precária das finanças públicas do Estado brasileiro, desde os primórdios do período imperial, tornou o governo geral um constante tomador de empréstimos no mercado financeiro internacional. Essa foi

12 Esse tipo de cobrança perdurou por todo o Império. A taxa era de 1\$600 réis por cabeça de gado bovino, 800 réis a cada porco e 400 réis por ovelha.

a forma encontrada para manter a solvência do Estado, na ausência de uma sólida base fiscal. Mas isso só foi possível porque o governo brasileiro gozava de uma boa reputação como pagador, e foi recompensado por isso, tendo acesso a empréstimos externos com condições vantajosas de pagamento (Summerhill, 2015). Graças a esse acesso, o Brasil conseguiu financiar sua participação em guerras e conflitos internos, fortalecer o governo central, investir em infraestrutura e responder a grandes crises, como as recorrentes secas. Com o tempo, porém, os empréstimos deixaram de ser utilizados para financiar investimentos e passaram a pagar juros e amortizações de dívidas contraídas anteriormente. Assim, secas, epidemias, conflitos internos ou externos passaram a pesar cada vez mais nas finanças públicas, tanto por introduzir despesas extraordinárias como por interromper a atividade comercial normal, sobre a qual também incidiam importantes fontes de arrecadação das três instâncias governamentais. Tradicionalmente, o déficit de receita resultante desse impacto na atividade exportadora ou no comércio interno era coberto por empréstimos externos e títulos do tesouro. Todavia, esses recursos apenas protelavam o enfrentamento do real problema, que era a falta de um sistema tributário adequado para financiar o Estado.

De acordo com a análise de André Villela, o governo imperial registrou déficits em todos os anos, exceto seis, entre 1840 e 1889 (Villela, 2007, p. 256). Fazendo um balanço geral, observa-se que ao final do Império o governo brasileiro arrecadou mais de 3,7 bilhões de mil-réis em receita nominal, mas gastou cerca de 4,5 bilhões de mil-réis, gerando um déficit líquido de quase 760 milhões de mil-réis nominais. Um

observador contemporâneo registrou que a maior parte desse déficit havia sido gerada por gastos extraordinários que o governo não podia deixar de cobrir, tais como a Guerra do Paraguai (613 milhões, pelas suas contas), a seca no Nordeste (74 milhões), conflitos civis nas províncias (25 milhões) e surtos de doenças epidêmicas (12 milhões) (cf. Carreira, 1889, pp. 611-2).

Tais déficits foram financiados por meio da dívida pública. A dívida externa representava um terço do montante devido, ou 240 milhões de mil-réis; os títulos internos representavam pouco mais da metade da dívida. O saldo foi coberto por empréstimos nacionais e depósitos bancários.

Como foi visto anteriormente, a falta de uma reflexão mais profunda sobre o sistema tributário, a lacuna legislativa decorrente da ausência de planejamento fiscal e a demora na separação das rendas e na definição das competências tributárias das várias esferas governamentais provocaram um descompasso entre responsabilidades de investimento do Estado, tais como infraestrutura e fornecimento de bens públicos, e fontes de renda. Como resultado, províncias e em especial municípios acabaram por ficar responsáveis pelo provimento de uma série de serviços essenciais ao desenvolvimento de longo prazo sem que para isso fossem equipados com fontes de renda capazes de financiar tais investimentos. Em vez de contar com bases financeiras estáveis, os municípios dependiam de uma tributação regressiva baseada nas atividades econômicas locais, ou seja, um município mais próspero tinha condições de arcar com as responsabilidades estabelecidas pela lei, enquanto outro menos dinâmico deixava de investir na melhoria das condições de vida de sua população.

A regressividade e seus impactos de longo prazo

Os fundadores do Império do Brasil adotaram no momento da Independência a retórica liberal europeia de que o Estado era responsável pelo bem-estar de seus cidadãos, mas na prática atribuíram essa responsabilidade aos governos provincial e municipal, ao mesmo tempo que os privava de uma base fiscal estável. Em vez de criar uma estrutura fiscal pensada para corresponder às ambições retóricas do Estado, os agentes políticos e legisladores deixaram que o caótico sistema tributário colonial estabelecesse as bases sobre as quais se organizaria toda a tributação do período imperial. Continuava-se a adotar o procedimento padrão dos tempos coloniais, de reagir a crises em vez de planejar para o futuro, perpetuando assim a dependência sobre a tributação indireta. Essa estrutura era regressiva e colocava uma carga desproporcional sobre os brasileiros das classes mais baixas. O processo de divisão de rendas e estabelecimento das competências tributárias entre os três níveis da administração pública, ao deixar reduzidas as possibilidades de tributação dos governos locais, gerou a seguinte situação: a instância governamental, com a maior responsabilidade sobre o provimento de bens públicos, ficou com a menor base tributária.

Os efeitos de longo prazo dessa estrutura fiscal inteiramente dependente da arrecadação de impostos indiretos foram graves. Impostos indiretos são regressivos porque se baseiam no consumo de bens e serviços e na circulação de pessoas, consumindo uma proporção maior da renda dos pobres do que dos ricos. Durante o período imperial, a maior

parte desses recursos pertenceu ao governo geral, advindo da cobrança do imposto sobre importações, cuja participação no cômputo geral da receita apresentou tendência decrescente entre 1822 e 1889. Embora os impostos de importação não fossem necessariamente regressivos, pois recaíam sobre uma parcela relativamente privilegiada da população, que consumia produtos importados, a queda na sua arrecadação motivou a busca por novas fontes de renda, estas sim regressivas e baseadas no consumo de bens produzidos no mercado interno e na circulação de pessoas.

Contudo, a responsabilidade sobre o fornecimento de bens e serviços públicos, comumente associados com a melhoria dos níveis de vida e bem-estar social no longo prazo, não cabia ao governo geral, mas sim aos governos locais. Assim, a relação existente entre o ideal liberal – retoricamente defendido pelos fundadores do Império – e o moderno Estado fiscal, no caso brasileiro, era irrelevante, inexistente.

Os investimentos em educação, saúde, segurança e infraestrutura públicas, que promoviam a melhoria dos padrões de vida da população e o desenvolvimento econômico, ficaram sob a responsabilidade primordial dos governos municipais. Todavia, as municipalidades também dependiam da arrecadação de impostos indiretos, cobrados diretamente sobre a circulação de pessoas, bens e serviços. Da aferição de pesos e medidas, passando pela cobrança de licenças comerciais, até a arrecadação de taxas e impostos sobre determinados alimentos e bebidas, os impostos municipais aumentavam o preço dos bens e serviços para todos os que operavam na economia formal. Mesmo que a cobrança de muitas dessas taxas implicasse a presença física dos indivíduos nos centros

urbanos, os códigos tributários locais também impunham cobranças sobre o comércio e o consumo das zonas rurais. Todavia, as crescentes taxas de urbanização da segunda metade do século XIX significavam que as taxas, licenças e impostos municipais recaíam cada vez mais sobre uma proporção crescente dos brasileiros, não sendo tributados apenas aqueles que viviam isolados nas zonas rurais em situação de subsistência.

A participação da elite econômica nos governos locais reforçava ainda mais o caráter regressivo das estruturas tributárias municipais e, apesar de ricos e pobres pagarem os mesmos impostos sobre consumo e circulação, a representatividade dessa cobrança em suas rendas era bem distinta. Os mais ricos também estavam sujeitos a algumas cobranças que não incidiam sobre os mais pobres, tais como os impostos sobre legados e heranças ou compra e venda de escravos. Todavia, tais valores não eram recolhidos pelos municípios, mas sim pelas províncias.

A apropriação por parte do governo central das principais fontes de renda e a dependência dos governos provincial e municipal de impostos sobre atividades de comércio e circulação perpetuaram as desigualdades socioeconômicas existentes desde o início do Brasil independente. Ao estudar as finanças públicas de alguns municípios paulistas durante o período imperial, Hanley verificou que mesmo cidades vizinhas, com bases econômicas muito parecidas, porém ligeiramente distintas, tinham níveis muito diferentes de investimento *per capita* em infraestrutura, segurança, saúde e educação (Hanley, 2018). Pesquisa de Carvalho e Colistete mostrou que baixos níveis de investimentos na provisão de bens públicos geraram diferenças significativas no desen-

volvimento de longo prazo: o investimento público municipal em escolas no início do século XX produziu efeitos positivos no desenvolvimento econômico de longo prazo, gerando índices de aproveitamento no ensino médio e renda *per capita* acima da média um século depois (Carvalho & Colistete, 2010). A pesquisa de Wegenast sobre a relação entre a concentração da propriedade da terra, a disposição para investir em educação e a perpetuação da desigualdade sugere o mesmo (Wegenast, 2010). Por sua vez, Mariscal e Sokoloff encontraram uma forte relação entre investimentos na formação de capital humano via educação e maior nível de renda no longo prazo (Mariscal & Sokoloff, 2000). E, por fim, Martínez-Fritscher, Musacchio e Viarengo descobriram que os estados brasileiros que mais investiram em educação passaram a ter maior poder e relevância política no período republicano, pois com a Proclamação da República o direito ao voto passou a depender apenas do critério literário. Maior investimento em educação acabou por gerar um número maior de eleitores¹³.

Dessa forma, ao invés de adotar uma estrutura tributária baseada em sua maior fonte de renda, a terra, ou sobre a renda gerada pela exploração da terra, a fiscalidade do Estado brasileiro sempre dependeu da taxa sobre a circulação de bens, serviços e pessoas. Áreas mais dinâmicas economicamente tinham, assim, uma grande vantagem sobre as áreas mais pobres, pois possuíam economia interna mais ativa, ali-

13 Nessa época, apenas os homens votavam. As mulheres alfabetizadas ganhariam o direito ao voto apenas em 1932.

mentada por diversas atividades, negócios e profissionais liberais que abasteciam a demanda local. Áreas mais pobres, em virtude do mesmo raciocínio, apresentavam graus menores de dinamismo econômico e, portanto, menos recursos fiscais para investir em bens públicos, ampliando ainda mais as já existentes disparidades locais e inter-regionais. O resultado foi claro: a falta

de planejamento combinada com a falta de disposição em tributar a riqueza agravou ainda mais a grande desigualdade existente entre suas diversas regiões, privando a nação brasileira de uma importante fonte de recursos, capaz de financiar investimentos em capital humano e infraestrutura, condição essencial para a promoção do desenvolvimento socioeconômico de longo prazo.

REFERÊNCIAS

- BRASIL, Constituição de 1824. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao24.htm. Acesso em 25 de outubro de 2021.
- BRASIL, Leis e Decretos. Lei n. 99, de 31 de outubro de 1835. Disponível em <https://legis.senado.leg.br/norma/541052/publicacao/15775326>. Acesso em 25 de outubro de 2021.
- BUESCU, M. *Organização e administração do Ministério da Fazenda no Império*. Brasília, Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1984.
- CARDOSO, J. L.; LAINS, P. *Paying for the Liberal State: the rise of public finance in Nineteenth-Century Europe*. Cambridge, Cambridge University Press, 2010.
- CARVALHO FILHO, I. de; COLISTETE, R. P. *Education performance: was it all determined 100 years ago? Evidence from São Paulo, Brazil*. MPRA Paper no. 24494, 2010. Disponível em: https://mpa.ub.uni-muenchen.de/24494/1/MPRA_paper_24494.pdf. Acesso em: 25/ out./2021.
- COSTA, E. V. da. *Da Monarquia à República. Momentos decisivos*. São Paulo, Unesp, 1999.
- CRUZ, M. L. G. da. *A governação de d. João III. A Fazenda Real e os seus vedores*. Lisboa, Universidade de Lisboa, 1998.
- DUFFY, J. *The sanitarians: a history of American public health*. Urbana, University of Illinois Press, 1990.
- EVANS, R. J. *Death in Hamburg: Society and politics in the cholera years, 1830-1910*. New York, Oxford University Press, 1987.
- FLEIUSS, M. *História administrativa do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922.
- GALVÃO, L. S. *Nas contas do tempo. Orçamentos e balanços municipais na província de São Paulo, 1834-1850*. Belo Horizonte, Fino Traço, 2020.

- HANLEY, A. G. *The Public Good and the Brazilian State: municipal finance and public services in São Paulo, 1822-1930*. Chicago, University of Chicago Press, 2018.
- HANLEY, A. G.; LOPES, L. S. "Municipal plenty, municipal poverty, and Brazilian economic development, 1836-1850". *Latin American Research Review*, 52(3), 2017, pp. 1-17.
- LOPES, L. S.; HANLEY, A. G. "Alice no país da contabilidade: a aventura de duas historiadoras econômicas em registros contábeis do século XIX". *Revista Contabilidade & Finanças*, 25 (spe), 2014, pp. 355-63.
- MACHADO, C. V. *O imposto de consumo no Brasil*. 1922. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000020&m=396&n=00054. Acesso em: 25/out./2021.
- MARISCAL, E.; SOKOLOFF, K. L. "Schooling, suffrage, and the persistence of inequality in the Americas, 1900-1945", in *Political institutions and economic growth in Latin America*. Edited by Stephen Haber. Stanford, Hoover Institution Press, 2000, pp. 159-217.
- MARTÍNEZ-FRITSCHER, A.; MUSACCHIO, A.; VIARENGO, M. *The great leap forward in education in Brazil: the political economy of education in Brazil, 1890-1940*. Harvard Business School, 2009 (mimeo).
- MONKKONEN, E. H. *America becomes urban: the development of U.S. cities & towns 1780-1980*. Berkeley, University of California Press, 1988.
- SALGADO, G. (org). *Fiscais e meirinhos*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1985.
- SCACCHETTI, C. *Do dízimo ao ICMS. Raízes da tributação sobre o consumo*. Belo Horizonte, Editora Dialética, 2021.
- SCACCHETTI, C.; GALVÃO, L. S. *Autonomia tributária e capacidade de arrecadação: Província de São Paulo na segunda metade do Oitocentos*. São Paulo, 2021 (working paper).
- SCACCHETTI, C.; LOPES, L. S. "A evolução da carga tributária na província de São Paulo, 1835-1889". *Resgate – Revista Interdisciplinar de Cultura*, v. 26, n. 1 [35]. Campinas, jan.-jun./2018, pp. 85-116.
- SHUMPETER, J. A. "The crisis of the Tax State. Enlarged version of a lecture Schumpeter gave before the Wiener Soziologische Gesellschaft". *International Economic Papers*, n. 4, 1954.
- SUMMERHILL, W. *Inglorious revolution: political institutions, sovereign debt, and financial underdevelopment in Imperial Brazil*. New Haven, Yale University Press, 2015.
- SZRETER, S. "Economic growth, disruption, deprivation, disease, and death: on the importance of the politics of public health for development". *Population and Development Review*, vol. 23, n. 4, Dez./1997, pp. 693-728.
- VIEIRA, D. T. *Política financeira. História geral da civilização brasileira*, vol. 2. São Paulo, Difusão Europeia do Livro, 1973.
- VILLELA, A. "Distribuição regional das receitas e despesas do governo central no II Reinado, 1844-1889". *Estudos Econômicos*, vol. 37, n. 2, abr.-jun./2007, pp. 247-74.
- WEGENAST, T. "Cana, café, cacau: agrarian structure and educational inequalities in Brazil". *Revista de História Econômica*, 28, n. 1, 2010, pp. 103-37.



Transportes e planos de viação no Brasil imperial

Guilherme Grandi

resumo

O contexto histórico da Independência do Brasil foi marcado por inúmeros desafios, dentre eles o estabelecimento de uma rede de vias de comunicação que integrasse o território e, assim, auxiliasse a unidade do Império brasileiro. Nesse sentido, o objetivo do presente artigo é discutir, em primeiro lugar, aspectos gerais sobre os transportes terrestre e fluvial ao longo do Primeiro Reinado (1822-1831) e da Regência (1831-1840). Em seguida, analisa-se, a partir da bibliografia especializada e de fontes primárias selecionadas, as propostas de alguns dos principais planos de viação que surgiram ao longo do período de 1869 a 1882.

Palavras-chave: transportes; planos de viação; Brasil Império.

abstract

The historical context of Brazil's independence was marked by many challenges, including the establishment of a transport network that would integrate the territory and thus help the unity of the Brazilian Empire. In this sense, the aim of this paper is to discuss, first of all, general aspects of land and river transports during the First Reign (1822-1831) and the Regency (1831-1840). Then, according to the specialized bibliography and selected primary sources, it is analyzed the proposals of some of the main transport plans that emerged during the period from 1869 to 1882.

Keywords: transports; transport plans; Brazil Empire.

A oferta adequada de serviços de infraestrutura está entre os principais desafios dos países ao redor do mundo. Prover a população de água tratada e encanada, de energia elétrica e de serviços de transporte com adequada capilaridade sobre o território nacional tem sido extremamente desafiador a muitos Estados nacionais há tempos. O conjunto de indicadores internacionais que afere o nível de desenvolvimento dos países é frequentemente composto de índices que avaliam a qualidade dos serviços de infraestrutura como, por exemplo, a eficiência dos sistemas de transporte. Hoje em dia, o acesso a uma rede de internet de qualidade e de serviços educacionais e hospitalares também tem sido considerado demandas sociais de grande envergadura, às quais os Estados precisam buscar atender de maneira satisfatória, de acordo com as características demográficas de cada jurisdição nacional.

O período tratado neste artigo, o do Brasil imperial, marcou a fase em que o país experimentou um grande impulso com respeito ao estabelecimento de uma rede de estradas, primeiro de rodagem e posteriormente de linhas férreas, que se propunha a interligar as diferentes regiões do imenso território nacional. Odilon Nogueira de Matos pontua que as vias de comunicação do Brasil pós-Independência apresentavam poucas alterações em relação à estrutura viária estabelecida durante o período colonial, pois, segundo o autor, “a administração colonial pouco interesse demonstrou pela abertura de caminhos interligando as várias partes do Brasil interior ou mesmo pondo-as em contato com o litoral” (Matos, 2019, p. 54).

GUILHERME GRANDI é professor do Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da USP e membro dos grupos de pesquisa Formações Econômicas Regionais, Integração de Mercados e Sistemas de Transportes e Hermes & Clio.

De fato, antes da efetiva implementação da rede nacional de estradas de ferro, as comunicações territoriais no Brasil eram precárias e sua má estruturação decorria tanto dos obstáculos naturais, advindos de condições topográficas adversas, como do desinteresse dos agentes públicos e privados, ou a falta de incentivos a estes últimos, em estabelecer um efetivo sistema viário. William Summerhill avalia que “os administradores coloniais e, mais tarde, os governos imperial e provincial, empreenderam esforços modestos para melhorar as condições de transporte” e acrescenta que “os recursos públicos limitados para um Brasil recém-independente pouco trouxeram de alívio para uma população [...] prejudicada por rotas comerciais praticamente intransitáveis e traiçoeiras” (Summerhill, 2018, p. 23).

No Brasil colônia, a rede de caminhos terrestres, bem como o transporte por vias fluviais, experimentaria certo progresso somente a partir da descoberta das jazidas de ouro nas regiões de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. O esforço de penetrar pelo extenso território colonial à procura de metais preciosos definiu rotas e possibilitou aperfeiçoamentos dos materiais de transporte. As tropas de animais cargueiros e as monções de povoado (frotas fluviais) são representativos do desenvolvimento dos transportes no Brasil entre os séculos XVII e XIX. A busca por ouro foi o fator propulsor do povoamento de diversas regiões do país e, ao mesmo tempo, forneceu estímulo aos sertanistas em sua tarefa de definir os melhores cursos d'água, os trechos mais facilmente navegáveis, bem como os trajetos mais curtos e menos acidentados por terra entre serras e frondosas florestas.

Todavia, a infraestrutura viária terrestre no país só melhoraria em termos mais contundentes com o início da implantação do transporte ferroviário na década de 1850, após a promulgação do Decreto Imperial n. 641, de 26 de junho de 1852, que introduziu a garantia de juros sobre o capital a ser utilizado na construção das linhas férreas. Não obstante, a primeira lei destinada à matéria é anterior ao referido decreto. Promulgada em 31 de outubro de 1835 pelo regente do Império, Diogo Antônio Feijó, a chamada “Lei Feijó” autorizava o governo a conceder o direito a uma ou mais empresas para a construção de estradas de ferro ligando a capital do Império às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (Pinto, 1977, p. 22). No ano seguinte, a Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo também aprovou a sua primeira concessão ferroviária por meio da Lei n. 51, de 18 de março de 1836, que, logo depois, seria substituída pela Lei n. 115, de 30 de março de 1838. Tal legislação estabelecia o privilégio de construção de uma estrada de ferro para ligar a vila de Santos às vilas de Campinas e Piracicaba até Itu ou Porto Feliz (Saes, 1986, p. 32).

José do Nascimento Brito observa que, para alguns historiadores, a Lei Feijó indicava a intenção do governo de enviar tropas de uma maneira mais ágil e eficiente ao Rio Grande do Sul, a fim de debelar a Revolução Farroupilha que naquela época havia eclodido. De qualquer maneira, o autor acrescenta: “É de presumir que os autores do projeto tivessem em mira unir, com ligações fáceis e rápidas, as várias regiões do Império à sua capital” (Brito, 1961, p. 10).

Mesmo diante desses relativos avanços da legislação, observa-se que havia certa

resistência aos investimentos e à concessão de subsídios ferroviários por parte de alguns eminentes senadores do Império, que defendiam, ardorosamente, a necessidade de construir e reparar os caminhos carroçáveis, por serem mais viáveis financeiramente em oposição aos expressivos dispêndios de capital representados pelos empreendimentos ferroviários. É o caso de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, que teve um papel de destaque nos debates legislativos sobre a temática dos transportes durante grande parte do período imperial. Seu engajamento a esse respeito pode ser notado em uma carta sua remetida ao presidente da província de São Paulo, Bernardo Pereira de Vasconcelos, em 2 de novembro de 1838.

“Só a minha *mania por estradas* me obrigaria a escrever o seguinte: [...] dóe-me ver as estradas tão mal paradas agora que a sua direção pede maior intelligencia, e actividade [...] tão penetrado estou da necessidade que não duvido em fazer grande sacrificio de offerecer os meus serviços por um anno deixando de ir ao Senado [...] e se em falta acceitar a minha offerta, só terei agradecer-lhe a confiança que lhe merecer, pois V. Ex. pode bem avaliar o nenhum beneficio que d’ahi me pode caber, tendo perda pecuniaria, augmento de trabalho, e nenhum interesse meu, ou de parente meu a promover. Repito a V. Ex. que a demora posto que de dias póde ser prejudicial, pois a providencia já é um pouco tardia” (Instituto Histórico do Rio de Janeiro, apud Forjaz, 1924, pp. 124-5, grifos nossos).

O Conselho Geral da Província e o Conselho da Presidência da Província eram os órgãos parlamentares deliberativos existentes

antes da criação das Assembleias Legislativas, ou seja, eram produtos da Constituição de 1824, outorgada pelo imperador d. Pedro I. Nas atas desses conselhos, que atuaram no correr do decênio de 1824 a 1834, aparece uma constante preocupação com as condições, e principalmente com o custo de manutenção, dos caminhos carroçáveis, em especial da ligação do porto de Santos ao planalto paulista, importante via de exportação de açúcar e, fundamentalmente, de café.

O poder provincial já tinha competência para legislar sobre a matéria da provisão dos meios de transporte desde a lei geral de 29 de agosto de 1828. No entanto, entre a Lei Feijó de 1835 e o Decreto 641 de 1852, nenhuma companhia ferroviária foi organizada no país, o que se explica pela ausência de mecanismos institucionais que pudessem garantir uma taxa mínima de retorno aos investimentos exigidos na construção e subsequente operação de estradas de ferro.

Atuando como senador do Império, o mesmo Bernardo Pereira de Vasconcelos se posicionou contrariamente à resolução da Câmara dos Deputados que havia aprovado uma solicitação de Tomas Cochrane para que o governo imperial subscrevesse ações visando à formação do capital de uma companhia ferroviária. A esse respeito, segue um trecho do parecer por ele assinado e apresentado na sessão do Senado de 23 de fevereiro de 1843.

“A Comissão de Fazenda examinou o projeto de resolução enviado pela Câmara dos Senhores Deputados, autorizando o Governo a subscrever pelo valor de duas mil ações, como acionista da companhia organizada por Tomas Cochrane para construir uma estrada de ferro, conforme o decreto de 4 de novembro de 1840 e condições que o acompanham.

A Comissão convencida como está da não realização da empresa projetada, a qual servirá somente para dificultar qualquer melhoramento das estradas já existentes, que porventura se empreenda, e, atendendo aos apuros do tesouro, é de parecer que não seja aprovada a dita resolução.

Paço do Senado, 31 de janeiro de 1843 – *Vasconcelos – Alves Branco*” (*Jornal do Commercio*, 26 de fevereiro de 1843).

De qualquer forma, a pesquisa realizada com outro conjunto de fontes primárias, como os relatórios ministeriais da repartição dos Negócios do Império brasileiro, indica que o tema dos transportes passou a ser uma questão cada vez mais debatida pela administração régia após a abdicação de d. Pedro I, como se verá mais adiante neste artigo. Primeiro, aborda-se a infraestrutura de transporte durante o período do Primeiro Reinado e a fase regencial, com foco nos caminhos terrestres e na navegação fluvial. Na seção subsequente são examinados alguns dos principais planos de viação elaborados no decorrer do Segundo Reinado, nos quais as estradas de ferro passam gradativamente a assumir um papel preponderante frente às modalidades alternativas de transporte. A terceira e última seção do artigo reúne, em formato de síntese, as principais considerações acerca do sistema e da política de transporte no Brasil durante a vigência do regime imperial.

OS “RUDES CAMINHOS” E AS “ESTRADAS MÓVEIS”

No primeiro capítulo do livro *O pacto imperial*, Miriam Dolhnikoff argumenta que o Brasil independente herdou da

América lusitana um conjunto de regiões relativamente desconexas, portanto, sem muitos laços de integração, o que reforçava em grande medida as diferenças econômicas, políticas e culturais entre os distintos espaços de ocupação econômica e povoamento. A já mencionada precariedade das vias de comunicação certamente contribuía para essa alegada falta de coesão, de modo que dentre os principais objetivos do novo Estado em formação estava, não há dúvidas, a questão da unidade nacional. Adicionalmente, a autora comenta que “a unidade estava condicionada à capacidade de acomodar elites que tinham como prioridade o atendimento de suas demandas, de modo que encontrassem espaço para negociar recursos e políticas que atendessem a seus interesses específicos” (Dolhnikoff, 2005, p. 25).

Foi exatamente movido por esse espírito, identificado por Dolhnikoff, que o senador Nicolau Vergueiro buscava, ao tratar da temática dos transportes, atuar em favor da elite paulista vinculada à agricultura de abastecimento e exportação. Um dos seus biógrafos, Djalma Forjaz, afirmou que o senador foi, ao seu tempo, o principal orientador e impulsionador dos caminhos terrestres em São Paulo¹.

O início do envolvimento de Vergueiro com a questão das estradas e dos meios de transporte remonta ao período imediatamente anterior à Independência, mais precisamente ao ano de 1820, quando da sua nomeação como inspetor, na província

¹ Sobre a relação da família Vergueiro com as estradas em São Paulo, ver nosso seguinte trabalho: Grandi (2021).

de São Paulo, das estradas do distrito da freguesia de Piracicaba e de suas vizinhanças. No início do século XIX, não havia uma via, por exemplo, ligando diretamente Piracicaba à capital paulista, apenas uma estrada em péssimas condições que passava por Itu, com cerca de 155 quilômetros de extensão. Assim, Vergueiro coordenou, além de financiar com recursos próprios, os trabalhos de abertura de uma estrada de rodagem entre Piracicaba e Jundiaí, como consta na Ata da Seção do Conselho do Governo de 7 de fevereiro de 1825.

Na realidade, Vergueiro supervisionou diversos trabalhos de construção de estradas, como a de Campinas ao Morro Azul e Araraquara, aberta também em 1825. Segundo Forjaz (1924, p. 116), as recomendações feitas por ele aos empreiteiros dessa obra foram integralmente aceitas e aprovadas pelo Conselho do Governo em sessão de 10 de novembro de 1825. Antes mesmo, em 12 de julho, o presidente da província de São Paulo havia solicitado informações a respeito de uma estrada de Araraquara em direção às margens do Rio Grande e deste no sentido de Goiás. Mais uma vez, Vergueiro participaria ativamente dos debates legislativos acerca do melhor trajeto a se definir para o projeto e, no dia 22 do mesmo mês, encaminhou um plano de uma estrada em direção a Cuiabá, na província de Mato Grosso.

O senador chegou também a enviar ao imperador d. Pedro I uma representação propondo a construção de uma nova estrada ligando a corte, no Rio de Janeiro, à cidade de Porto Alegre, na província do Rio Grande do Sul. Além de projetar e retificar importantes vias de comunicação entre as províncias do Centro-Sul do país na

qualidade de inspetor de estradas, Vergueiro se responsabilizou pela proposta de criação do gabinete topográfico, órgão destinado a manter uma escola na qual se ensinasse as regras básicas para a elaboração de plantas, realização de nivelamentos de terrenos, enfim, para a construção de estradas.

A imagem de uma “vasta mão espalhada”, concebida pelo engenheiro Teodoro Fernandes Sampaio em referência às vias de comunicação anteriores às estradas de ferro, é um forte indicativo do caráter irradiador da província de São Paulo no tocante à rede de caminhos e rios navegáveis. Acrescenta-se, no entanto, que nos dois primeiros séculos de colonização, o único meio de transporte terrestre existente em praticamente todas as áreas povoadas do Brasil era o dorso do escravo.

Segundo Ernani Silva Bruno, a atividade cargueira realizada pelos comboios de índios escravizados em São Paulo perdurou até o findar do século XVIII, mas tal tipo de transporte também era amplamente utilizado nas regiões das Minas Gerais e na ligação entre o litoral e o planalto de Curitiba, no Paraná. O autor transcreveu um trecho de uma carta do governador da capitania de São Paulo, de 1776, ao brigadeiro Sá e Faria, onde se lê: “Farei que no Cubatão ou em Santos estejam índios para o transporte de V. S., porém se pela incerteza de sua chegada se distraírem, sirva-se das escravas da fazenda do mesmo Cubatão, para imediatamente que ali chegar, subir sem demora” (apud Bruno, 1962, p. 94).

Tempos depois, em relatório lido durante a sessão inaugural da Assembleia Legislativa de São Paulo em 2 de fevereiro de 1835, o presidente da província, Rafael

Tobias de Aguiar, ao dizer “Vós não ignoreis que um dos objetos que toca mais de perto a prosperidade da província é o melhoramento das estradas”, mencionou a existência dos seguintes trechos viários: o Caminho do mar, ligando a capital paulista a Santos passando por Cubatão e suas ramificações; as estradas de Itu e de outras vilas contíguas; a estrada do Rio de Janeiro e suas variantes como o caminho para Paraty e a via ligando Bananal, Areias e Jacareí a Ilha Grande e Mambucaba; a estrada entre São Luís do Paraitinga e Ubatuba, no litoral norte de São Paulo, bem como a que vai rumo a São Sebastião; a estrada ligando Sorocaba ao Rio Negro; a estrada da Mata; a de Curitiba-Antonina; e a de São José a Morretes (*Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo*, 1925, pp. 17-20).

O canal de Iguape ligando ao Rio Una também foi mencionado por Tobias de Aguiar em seu relatório, mas tudo indica que a questão dos transportes durante o período da Regência se voltava mais especificamente aos “rudes caminhos”, para usar a expressão cunhada por Ernani Bruno. Do período colonial, este autor cita as estradas do Maranhão e Piauí rumo à Bahia, passando por Pernambuco e pelas povoações de Mocha, Cabrobó e Juazeiro; a da Bahia que ligava a Minas Gerais e que seguia por São Romão e Paracatu até Goiás e Mato Grosso; a do Rio de Janeiro a Minas; e a de São Paulo no sentido dos campos e pastagens do Rio Grande do Sul na porção meridional do país (Bruno, 1962, p. 85).

Pode-se mencionar também a comunicação entre Vila Rica e Tijuco, conhecida por muitos como *estrada real*, e as sinu-

osas e estreitas estradas de serra, como a de Paranaguá a Curitiba, o já mencionado Caminho do mar entre Santos e São Paulo e o trajeto do porto da Estrela, no Rio de Janeiro, em direção a Minas Gerais². Todos esses rudes caminhos representavam, segundo um cronista anônimo do século XVIII, o “espantallo dos tropeiros e o tormento das mulas” (Bruno, 1962, p. 86).

Sobre a província fluminense, Fernando Brame nota que, com a instalação da corte portuguesa em 1808 na cidade do Rio de Janeiro, estradas começaram a ser construídas no recôncavo e ao longo da serra visando unir a Baía da Guanabara ao Vale do Paraíba, região onde se deu o desenvolvimento da cafeicultura. As principais eram as estradas do Comércio, da Polícia e do Rodeio. Segundo o autor, tais vias eram mais do que “simples picadas na mata” e foram construídas com o propósito de suportarem o tráfego crescente das tropas de animais cargueiros que conduziam, fundamentalmente, a produção cafeeira aos portos do recôncavo e da capital fluminense (Brame, 2013, p. 75).

Quando alargadas, as primitivas trilhas indígenas se tornavam caminhos de bois, cavalos e mulas e, uma vez realizado o nivelamento e o calçamento, tais vias passavam-se assim à condição de estradas. A supramencionada Estrada do Comércio, por exemplo, dava acesso a um importante porto fluvial regional, o porto de Iguazu, localizado na baixada da Guanabara.

O trânsito pelas “estradas móveis” – para usar a feliz expressão de Sérgio

2 A respeito do conceito de “estradas reais”, ver: Santos (2001).

Buarque de Holanda – representa a atividade de transporte realizada pelos monçoeiros³ durante o auge da mineração na região mato-grossense. Observa-se que à medida que o tráfego fluvial ia se tornando cada vez mais intenso e regular, a partir do descobrimento das aluviões auríferas do Cuiabá ao final da segunda década do século XVIII, aperfeiçoamentos foram sendo feitos ao perfil primitivo das canoas indígenas de pau, feitas com tronco escavado, denominadas *pirogas*.

De acordo com Buarque de Holanda, as primeiras frotas fluviais desciam o Tietê até sua foz, seguiam o curso do Rio Paraná por meio dos seus afluentes, em geral o Rio Pardo, e, em seguida, subiam o Anhanduí-Guaçu visando a ganhar as contravertentes do Rio Paraguai e, assim, alcançá-lo através de um dos seus afluentes orientais. Ao subir o Rio Paraguai chegava-se ao São Lourenço e, finalmente, ao Rio Cuiabá. Em meados do Setecentos, no entanto, pilotos, proeiros e práticos começaram a avaliar a possibilidade de se adotar percursos alternativos a esse, de modo que as canoas passaram a subir a parte encachoeirada do Pardo, situada na barra do Anhanduí-Guaçu, até o Ribeirão de Sanguexuga, onde o divisor das bacias do Paraná e Paraguai apresenta uma largura menor, sendo, portanto, mais apropriado para a realização da variação das embarcações (Holanda, 1994, p. 143).

3 “O monçoeiro ou o cuiabano representam, de acordo com Sérgio Buarque, o tipo social que se consolidou no século XVIII em São Paulo como o responsável pelas navegações fluviais, haja vista que o propósito dessas expedições mareantes era o auxílio às minas de ouro e o comércio com a remota zona mato-grossense” (Grandi, 2020).

Sempre a partir do porto de Nossa Senhora Mãe dos Homens de Araritaguba (atual município paulista de Porto Feliz), há quem considere que o trajeto das monções ia pelo Rio Tietê até o Grande, para em seguida subir o Anhanduí, acima da barra do Pardo, e, pela região de Vacaria, descia-se o Mbotetei (outro nome para o Rio Aquidauana) no sentido do Rio Paraguai até chegar ao Rio Cuiabá (Magalhães, 2008, p. 35).

A navegação fluvial teve também papel fundamental em possibilitar as comunicações do Mato Grosso com a longínqua província do Pará, mediante o estabelecimento de outra importante via de comércio que ampliou a fronteira econômica entre o Centro-Sul e o Norte do país⁴. Graças ao desenvolvimento de outras vias de comércio, no entanto por terra, muitos mareantes deixaram de realizar o percurso fluvial entre Porto Feliz e Cuiabá durante a década de 1820. Assim, uma vez consolidada a independência política do país, as monções foram escasseando até desaparecerem em definitivo, por volta de 1838. Nesse período, entre as décadas de 1830 e 1840, o Estado brasileiro, por meio de sua classe política, passou a discutir de modo cada vez mais frequente projetos e planos com o intuito de adensar e expandir a rede viária nacional, ao reconhecer a importância de se estabelecer um sistema de transportes que pudesse garantir maior unidade inter-regional e viabilidade econômica às diversas regiões produtoras do país.

4 A esse respeito, consultar os relatos de viagens e expedições que constam no livro do desenhista francês Hercule Florence (1948).

PLANOS DE VIAÇÃO DO IMPÉRIO BRASILEIRO

Como ministro do governo imperial, Nicolau Vergueiro, em relatório de 1832 apresentado à Assembleia Geral Legislativa em sessão ordinária de 1833, se manifestou sobre os negócios do governo da seguinte maneira:

“Entre as Obras Publicas, as que interessão mais directa, e poderosamente á riqueza Nacional, são as estradas, e canaes: ellas abrem novos mercados, e enriquecem os existentes com utilidade dos produtores, e consumidores, por quem se reparte a despesa poupada nos transportes. O Governo lhes tem dado toda a atenção, ainda que os resultados não possuão por ora corresponder aos seus desejos” (Brasil, 1833, p. 25).

Outro ministro, Antonio Pinto Chichorro da Gama, em relatório apresentado na sessão ordinária de 1834, põe em dúvida a real contribuição à economia nacional da navegação fluvial ao lamentar a sua situação de abandono, derivada da falta de mecanismos institucionais de promoção dessa modalidade de transporte, além do baixo nível de conhecimento técnico sobre engenharia de transporte no país e da escassez de mão de obra capaz para a realização dos serviços necessários. Segundo o ministro:

“A navegação interna, cuja benéfica influencia sobre a agricultura, industria, e commercio, he de simples intuição, pela facilidade, que oferece aos transportes dos produtos, ha quasi jazido em completo esquecimento. Diversas são as causas, que tem para isso concorrido, e que subsistirão por largo tempo, se o

Corpo Legislativo não as procurar remover; falta de conhecimentos topográficos; falta de meios para empreender; e falta de braços para executar.

Huma Comissão, que fosse nomeada para explorar os nossos Rios em todas as suas direcções; notando ao mesmo passo a possibilidade de sua junção com outros, e da remoção de quaisquer obstáculos, que interrompão a sua navegação, prestaria na verdade serviços importantíssimos. O estabelecimento porem de huma tal Commissão demanda despesas superiores ás faculdades do Governo, e Engenheiros hábeis, de que experimentamos considerável falta; achando-se os existentes empregados em outros trabalhos não menos importantes” (Brasil, 1834, pp. 28-9).

O problema, no entanto, persistiria até a elaboração do livro do engenheiro Eduardo José de Moraes, *Navegação interior do Brasil*, publicado pela primeira vez em 1869. Conhecido pela historiografia como Plano Moraes, o referido trabalho faz um levantamento detalhado das bacias hidrográficas do país e do seu potencial de navegação. Dividido em quatro partes, o estudo propõe a “compartimentação do território em função do seu sistema hidrográfico”, como nos informa Manoel Fernandes de Sousa Neto. De acordo com este pesquisador, Moraes caracterizou os subsistemas da rede de rios, compostos cada qual de um conjunto regional de bacias hidrográficas, “delineando um a um quais os trechos de navegação franca e aqueles em que seria preciso realizar obras que permitissem embarcações a vapor” (Sousa Neto, 2012, p. 118).

Havia também referência às ferrovias, já que para o referido engenheiro as comunicações com as regiões mais remotas do

país deveriam ser promovidas visando à integração do sistema fluvial à rede dos caminhos de ferro. Não obstante, Moraes se posicionou contrariamente às despesas do governo imperial com a estrada de ferro D. Pedro II⁵, dada sua preocupação com a centralização do Estado em torno da capital, o Rio de Janeiro, já que em seu plano há a ideia de se transferir para o Médio São Francisco a capital do Império. Moraes, que tinha formação militar, dizia que o Rio de Janeiro era vulnerável devido à “incapacidade de rapidamente se mobilizarem os recursos necessários à defesa do território” (Souza Neto, 2012, p. 120). Sua proposta era ousada, pois referia-se à criação de uma nova província em torno da junção das bacias dos rios Tocantins, Araguaia, Parnaíba, Gurgueia e São Francisco. Segundo o próprio tenente do corpo de engenheiros do Ministério da Guerra:

“Como consequência dos grandes melhoramentos que projectassem, talvez fosse conveniente a criação de uma província nas margens do rio S. Francisco.

Para formação desta província poderião concorrer as vastas províncias de Goyaz, Minas, Bahia e Piauhy, as quaes, reunidas, apresentam uma superfície territorial de 68.000 leguas quadradas geográficas ou de 20 ao gráo.

5 A origem desta ferrovia data de 1852, quando foi autorizada a construção de uma linha ligando a corte às províncias de São Paulo e Minas Gerais. Financiada com capitais privados e estatais, a E.F. Dom Pedro II foi formada no Rio de Janeiro em 1855, os trabalhos de construção da linha se iniciaram em junho do mesmo ano e sua inauguração se deu em março de 1858. Em 1865, ela foi encampada pelo governo imperial e somente em 1875 o seu percurso foi concluído ao alcançar o município de Cachoeira, na porção paulista do Vale do Paraíba.

A nova província poderia constituir-se com as seguintes comarcas: do Rio de S. Francisco a Paracatú, pertencentes á província de Minas-Geraes; com a do Parnaguá ou parte dela, da de Piauhy; e finalmente com parte das comarcas do Porto Imperial, Palma e Cavalcanti, da província de Goyaz, que se achão a leste da grande serra denominada dos Pilões ou do Teixeira, até o seu prolongamento norte, e isto se acaso considerações de outra ordem não se oppuzessem. [...]

A capital estava naturalmente designada na importante villa da Barra do Rio-Grande. A sua posição lhe daria esse direito como incontestável” (Moraes, 1894, pp. 67-8).

Propunha-se ligar o Sul ao Norte do Império por meio da junção das supraditas bacias hidrográficas, mediante a construção de canais que, do ponto de vista da estratégia militar de defesa, fazia todo sentido ao autor desse primeiro plano de viação, haja vista que naquela época, em sua avaliação, não existia no Brasil “navegação interior ou fluvial propriamente dita” (Moraes, 1894, p. 37). O Plano Moraes é um dos poucos cujo enfoque se volta quase que exclusivamente ao transporte fluvial. Todos os outros planos viários do período do Segundo Reinado, portanto, privilegiam o modal ferroviário.

Publicado no início de 1874 sob o título *Garantia de juros: estudos para a sua aplicação ás empresas de utilidade pública no Brasil*, o livro do engenheiro André Pinto Rebouças é emblemático nesse sentido. Além de grande defensor da política de juros garantidos, como única forma de subvenção estatal aos construtores privados de estradas de ferro, Rebouças discute uma série de questões relativas à promoção de um amplo sistema ferroviário que desse conta

de atender ao território nacional, tais como: elaboração de projetos de linhas, quantidade e localização de estações ferroviárias, definição de traçados, tipos de bitola, custos de construção, financiamento dos projetos, demanda pelo serviço de transporte e fiscalização por parte do governo.

Crítico do mau uso dos recursos públicos e da forma equivocada como o governo imperial vinha aplicando a garantia de juros às primeiras construções ferroviárias no Brasil desde os anos 1850⁶, Rebouças se valeu da aprovação da Lei n. 2.450, de 1873, para embasar o seu plano, cuja linha argumentativa central se associa à necessidade de articular as áreas produtoras aos principais portos de exportação. A esse respeito, Sousa Neto (2012, p. 134) é taxativo ao pontuar o seguinte:

“Por isso, ao recorrer das regras mais precisas no sentido de dar subsídio em forma de garantia de juros, o que Rebouças pretende é que a Lei n. 2.450, aprovada a 24 de setembro de 1873, com dotação orçamentária total de cem mil contos de réis, seja utilizada de maneira a constituir um sistema de viação, ao invés de se abularem as possibilidades que a lei abria com a continuação do mau uso do erário. Assim, aquela lei de garantia de juros que havia nascido da pena de um liberal como Tavares Bastos por volta de 1864 e que só seria aprovada mediante substitutivo apre-

sentado no Senado por João Lins Vieira de Cansação Sinimbu e Tomás Pompeu de Sousa Brasil, depois da guerra contra o Paraguai, deveria, no entendimento de André Rebouças, cumprir à risca o preceito estabelecido em seu parágrafo terceiro do artigo primeiro [...]”.

De acordo com esse primeiro artigo da Lei 2.450, o governo ficava autorizado a somente conceder subvenção ou garantia de juros àquelas estradas que fossem construídas para atender à ligação dos centros produtores do país aos seus portos de exportação. Além disso, a lei deixava claro que tal subsídio não seria concedido a mais de uma estrada em uma mesma província, até que a linha beneficiária produzisse renda líquida suficiente que lhe permitisse dispensar o recebimento dos juros sobre o capital gasto na construção.

Ao que parece, o objetivo dos legisladores brasileiros ao aprovar a referida lei seria remediar os abusos que vinham ocorrendo no campo das concessões ferroviárias. Maria Lúcia Lamounier esclarece que o problema, entretanto, não se restringia ao desperdício dos recursos públicos para tal finalidade nem à ineficiência dos empreiteiros, aliada à diminuta *expertise* em engenharia ferroviária, como fica sugerido por Rebouças, mas se relacionava também, e fundamentalmente, à ausência de um plano viário nacional efetivamente implementado. A pesquisadora afirma que o prazo de concessão das vias férreas se reduziu de 90 para 50 anos, em 1871, e que a referida Lei 2.450 limitou o montante de capital sujeito à garantia de juros, além de sua vigência em no máximo 30 anos. Outra novidade trazida pela lei foi a subvenção quilométrica, que não podia exceder 20%

6 A fase inicial do desenvolvimento ferroviário no Brasil, que se encerra ao final da década de 1860, caracteriza-se pela forte presença do capital britânico, pela construção de duas linhas ineficientes na região Nordeste e pela transferência da E.F. Dom Pedro II à administração do governo imperial.

do capital subscrito para a construção da estrada. A esse respeito, estimava-se um valor de 30 contos de réis por quilômetro e as vias que fossem construídas abaixo desse valor seriam totalmente custeadas pelo governo (Lamounier, 2015, pp. 215-6).

José Palhano de Jesus lista 12 trechos ferroviários construídos por efeito da referida lei e que totalizaram um capital da ordem de 102.797:104\$151, ou seja, superior à dotação orçamentária total de 100 mil contos de réis. O governo, segundo o autor, teve um gasto anual total com garantias de juros de 7.005:447\$000 e a extensão dessas concessões somou 1.894 quilômetros. Contudo, o custo médio de construção desses trechos ferroviários ficou acima do valor

supramencionado por Lamounier, isto é, a 54:600\$000 por quilômetro (Palhano de Jesus, 1922, pp. 727-8, n. 3).

Há indícios que os estímulos dados nos anos 1870 à promoção das ferrovias geraram maus resultados, uma vez que se passou a construir linhas mais baratas e excessivamente extensas, acarretando trajetos pouco racionais, isto é, exageradamente sinuosos pela quantidade de curvas. Todavia, Rebouças estava certo ao observar que a orientação geral do Estado com respeito à política de transporte era a associação do capital ferroviário com a economia de exportação. Tal vinculação, segundo Lamounier (2012, pp. 36-7), corresponde a uma das principais características da expansão dos caminhos de

FIGURA 1



ferro pelas regiões de Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Na primeira metade da década de 1870 houve a inauguração dos seguintes trechos ferroviários: E.F. de Recife a Olinda e Beberibe, na província de Pernambuco, em 1870; no ano seguinte, a E.F. União Valenciana, no Rio de Janeiro; em 1873, a E.F. de Macaé a Campos e a de Campos a São Sebastião, ambas também na província do Rio de Janeiro; e na província de São Paulo a E.F. Ituana; em 1874, outras duas, a E.F. Leopoldina, na província de Minas Gerais, e a de Porto Alegre a Nova Hamburgo, no Rio Grande do Sul; em 1875, na Bahia, foram inauguradas a E.F. de Baturité e as centrais da Bahia e de Nazareth e, em São Paulo, a Sorocabana, a Mogiana e a ligação com o Vale do Paraíba fluminense, a E.F. São Paulo-Rio de Janeiro, que viria a ser posteriormente incorporada à D. Pedro II formando assim a E.F. Central do Brasil (Palhano de Jesus, 1922, p. 728).

Entre 1854, ano de inauguração dos primeiros 14,5 quilômetros de linhas férreas no Brasil (a E.F. Mauá, na província do Rio de Janeiro), e o fim do período monárquico, foram construídos 9.583 quilômetros de estradas de ferro (IBGE, 1941, p. 46). O período de maior crescimento foi a primeira quadra da década de 1880, quando se construiu 3.391 quilômetros de vias férreas, seguido pelos anos 1885-1889 (3.281 quilômetros) e o quadriênio 1875-1879, quando outros 1.627 quilômetros de linhas haviam sido assentados (Palhano de Jesus, 1922, p. 727).

A tabela ao lado deixa evidente o fato de que foram raros os casos de estradas de ferro que ressarciram o tesouro nacional a partir dos anos 1880. Este dado reforça o

argumento de que a política de juros garantidos aos construtores de ferrovias comprometeu em excesso o erário público, ou seja, embora fundamental para atrair o interesse do capital privado pelo ramo ferroviário, foi uma política onerosa e relativamente ineficiente. Emblemático nesse sentido é o caso das linhas de Itararé e Tibagi, da Companhia Sorocabana, que tiveram um total de 22.838:370\$000 em juros garantidos pelo governo frente a um custo total de impressionantes 43.728:209\$594⁷. Nem um vintém sequer foi resgatado pelo cofres públicos. Em outras palavras, pode-se dizer que o governo imperial “investiu” a fundo perdido ao garantir juros a algumas companhias de estradas de ferro.

Não obstante o relativo fracasso da política de garantia de juros, surgiram outros três planos viários no Brasil até o final do período monárquico. O plano do engenheiro João Ramos de Queiroz, que, embora tenha sido originalmente formulado no mesmo ano do Plano Rebouças, em 1874, sofreu acréscimos e foi apresentado oficialmente ao parlamento brasileiro anos depois, mais precisamente em agosto de 1882. O quarto plano de viação a ser aqui brevemente discutido foi elaborado por Honório Bicalho, em 1881, e intitula-se Rede Geral de Comunicações. O quinto e último, no entanto, tem o diferencial de ser um plano assinado por três engenheiros, Antonio Maria de Oliveira Bulhões, Ferino José de Melo e Jorge Rademaker Grunewald. Denominado Plano Bulhões, foi originalmente apresentado no I Congresso de Estradas de Ferro, organi-

7 A respeito do caso da Sorocabana, recomenda-se o artigo de Dante Aldrighi e Flávio Saes (2005).

TABELA 1

Estradas de ferro concedidas com garantia de juros pelo governo geral (1852-1889)

| Estrada de ferro | Data da concessão | Extensão (km) | Taxa | Capital garantido | Espécie | Custo da estrada | Resgate pelo gov. | Espécie | Província |
|--|-------------------|---------------|------|-------------------|---------|------------------|-------------------|---------|------------------------|
| 1. Recife a S. Francisco | 7 ago. 1852 | 124,739 | 5% | 4.316:934\$100 | Ouro | 16.375:869\$000 | 14.551:436\$000 | Ouro | Pernambuco |
| | | | 7% | 10.666:560\$000 | Ouro | | | | |
| 2. Bahia a S. Francisco | 9 dez. 1853 | 123,130 | 7% | 16.002:000\$000 | Ouro | 16.002:000\$000 | 20.131:320\$000 | Ouro | Bahia |
| 3. Santos a Jundiá | 11 mar. 1858 | 139,466 | 7% | 23.555:850\$000 | Ouro | 24.444:730\$000 | 17.897:132\$320 | Ouro | S. Paulo |
| 4. Conde d'Eu | 25 dez. 1871 | 121,901 | 7% | 6.000:000\$000 | Ouro | 6.000:000\$000 | 5.466:120\$000 | Ouro | Paraíba |
| 5. Paraná | 1 maio 1873 | 110,387 | 7% | 11.492:042\$707 | Ouro | 11.492:000\$000 | 5.367:000\$000 | Ouro | Paraná |
| 6. Minas e Rio | 24 set. 1873 | 170,000 | 7% | 16.150:000\$000 | Ouro | 16.150:000\$000 | 16.442:800\$000 | Ouro | Minas Gerais |
| 7. S. Paulo - Rio de Janeiro | 25 abril 1874 | 231,020 | 7% | 10.665:000\$000 | Papel | 14.300:000\$000 | 10.000:000\$000 | Papel | S. Paulo |
| 8. Limoeiro | 5 ago. 1874 | 96,030 | 7% | 5.000:000\$000 | Ouro | 5.000:000\$000 | - | - | Pernambuco |
| 9. D. Thereza Christina | 21 out. 1874 | 118,096 | 7% | 5.451:008\$900 | Ouro | 5.451:008\$900 | 32.554:254\$400 | Ouro | Santa Catarina |
| 10. Central da Bahia | 28 out. 1874 | 316,660 | 7% | 13.000:000\$000 | Ouro | 13.000:000\$000 | 10.221:200\$000 | Ouro | Bahia |
| 11. Carangola | 12 dez. 1874 | 223,242 | 7% | 3.499:555\$555 | Ouro | 3.499:555\$555 | - | - | Rio de Janeiro |
| | | | 7% | 2.500:444\$445 | Papel | 2.500:444\$445 | | | |
| 12. Natal a Nova Cruz | 20 fev. 1877 | 120,600 | 7% | 5.496:052\$544 | Ouro | 7.110:049\$000 | 3.802:286\$400 | Ouro | Rio G. do Norte |
| 13. Rio Grande a Bagé | 26 out. 1878 | 280,500 | 7% | 13.521:453\$322 | Ouro | 13.683:637\$090 | 4.133:808\$800 | Papel | Rio G. do Sul |
| 14. Central de Alagoas | 12 nov. 1880 | 88,000 | 7% | 4.553:000\$000 | Ouro | 4.553:000\$000 | 6.754:880\$000 | Ouro | Alagoas |
| 15. Rib. Preto a Jaguará e ramal Caldas (Cia. Mogiana) | 17 fev. 1881 | 268,238 | 6% | 4.500:000\$000 | Ouro | 4.500:000\$000 | - | - | S. Paulo e Minas |
| | | | 6% | 1.853:857\$500 | Papel | 1.853:857\$750 | | | |
| 16. Quarahim a Itaqui | 19 nov. 1881 | 157,597 | 6% | 6.000:000\$000 | Ouro | 8.410:000\$000 | - | - | Rio G. do Sul |
| 17. Conde d'Eu (prolongamento a Cabedello) | 30 out. 1882 | 18,707 | 6% | 614:698\$420 | Ouro | 614:698\$420 | - | - | Paraíba |
| 18. Ramal de Timbó | 7 abril 1883 | 83,021 | 6% | 2.650:000\$000 | Ouro | 2.650:000\$000 | 1.448:740\$000 | Ouro | Bahia |
| 19. Linhas de Itararé e Tibagi (Cia. Sorocabana) | 24 nov. 1888 | 250,047 | 6% | 7.500:000\$000 | Papel | 43.728:209\$594 | - | - | S. Paulo |
| | | 511,279 | 6% | 15.338:370\$000 | Papel | | | | |
| 20. Central de Macahé | 15 dez. 1888 | 42,629 | 6% | 1.196:805\$897 | Papel | 1.196:805\$897 | - | - | Rio de Janeiro |
| 21. Santo Eduardo a Itapemirim | 15 dez. 1888 | 93,230 | 6% | 2.796:900\$000 | Papel | 4.770:016\$337 | - | - | Espirito Santo |
| 22. Prolongamento da Paraná e ramais | 16 jan. 1889 | 296,614 | 6% | 9.179:858\$100 | Ouro | 15.183:554\$400 | - | - | Paraná |
| 23. Caxias a Cajazeiras | 31 maio 1889 | 78,000 | 6% | 2.414:774\$517 | Papel | 2.414:774\$517 | - | - | Maranhão |
| 24. Ramal de Viçosa (Central de Alagoas) | 22 jun. 1889 | 62,000 | 6% | 1.860:000\$000 | Papel | 1.860:000\$000 | - | - | Alagoas |
| 25. Santa Maria ao Uruguai | 9 nov. 1889 | 355,602 | 6% | 10.597:781\$556 | Ouro | 10.597:781\$556 | 14.265:240\$000 | Ouro | Rio G. do Sul |
| 26. São Paulo - Rio Grande | 9 nov. 1889 | 1.443,41 | 6% | 84.590:738\$207 | Ouro | 84.590:738\$207 | - | - | Paraná e Sta. Catarina |

Fonte: P. de Jesus (1922, pp. 740-1)

zado pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro em 1882 (Sousa Neto, 2012).

No Plano Ramos de Queiroz, sobressai a ligação do Rio Paraná, a partir da cidade de Curitiba, com a província do Mato Grosso, de modo que o acesso ao sul mato-grossense passaria a ser compartilhado com as outras províncias do Brasil Meridional. Chama a atenção nesse plano a perspectiva em torno da estratégia militar a ser adotada, associada à ideia de integridade territorial, pois, nas palavras do próprio engenheiro, era imprescindível “unir-se Porto Alegre a Uruguayana e Curitiba e Miranda, [...], porque o nosso caminho é ainda o oceano para chegarmos às fronteiras” (Ramos de Queiroz, 1882, p. 19).

Nesse sentido também, é importante lembrar que a navegação costeira de cabotagem foi responsável, como observa Renato Marcondes, por promover “o principal eixo de desenvolvimento comercial” no Brasil antes da mais ampla disseminação das linhas ferroviárias pelo país, ocorrida a partir das duas últimas décadas do século XIX. De acordo com esse pesquisador, o constante aumento no Brasil do “número de embarcações e, especialmente, dos vapores facilitou o crescimento dos circuitos mercantis marítimos” (Marcondes, 2012, p. 143).

No entanto, o ponto central do Plano Ramos de Queiroz é a divisão do mapa brasileiro em duas grandes artérias: a *grande artéria meridional* que vai do Rio Araguaia ao Paraná e a *grande artéria central*, unindo por meio de ferrovias um porto oceânico do Atlântico a um ponto de navegação no Rio Madeira ou no Guaporé, no limite com o Rio Paraguai. Sobre a primeira artéria:

“No systema das *convergentes e divergentes*, por nós adoptado, em que a grande artéria

meridional do Araguaya ao Paraná é o mais frizante exemplo, é fácil reconhecer-se as vantagens commerciaes e estratégicas que o seu traço garante.

Imagina-se duas paralelas cortadas por uma secante quasi perpendicular: teremos o Amazonas e a estrada de Porto Alegre a Uruguayana unidas pelo Araguaya e pela artéria central; supondo-se que três paralelas entre si partem sucessivamente das capitães de S. Catharina, Paraná e S. Paulo, e vão encontrar aquella estrada, formando ângulos de 45° cortados no quadrante sud’este; teremos descripto a parte Sul da rêde geral de viação do Imperio, cujo tronco é a grande artéria meridional do Araguaya ao Paraná” (Ramos de Queiroz, 1882, pp. 37-8).

Já no que respeita à *grande artéria central*, Ramos de Queiroz propõe uma comunicação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, ou seja, de Leste a Oeste, ligando Canavieiras, no Vale do Jequitinhonha, por meio de uma estrada de ferro à rede fluvial do Amazonas, sem antes passar pelos pontos navegáveis dos rios São Francisco, Tocantins, Araguaia e Madeira. Assim se expressou o autor: “Será esta uma estrada *transcontinental* e de um futuro imenso para o commercio e relações políticas entre o Brazil e os nossos irmãos do outro oceano” (Ramos de Queiroz, 1882, pp. 41-2).

Diferentemente dos planos Moraes, Rebouças e Ramos de Queiroz, o Plano Bicalho foi o primeiro a possuir um caráter oficial, em virtude de ter sido elaborado no âmbito da diretoria da Viação e Obras Públicas do Ministério da Agricultura. Pensado para ser executado em nove anos, o plano considerava cerca de 15 mil quilô-

da estrada de ferro do Madeira ao Mamoré, anterior áquella lei” (Bicalho, 1881, p. 8).

A lei a qual Bicalho se refere é, mais uma vez, a de n. 2.450 de 24 de setembro de 1873. Propondo aperfeiçoá-la no sentido de ampliar e assim melhor distribuir o subsídio para o maior número de províncias possível, seu plano baseia-se em um sistema viário composto de quatro linhas gerais: a Grande Leste-Oeste, a Grande Central Norte, a Grande Central Sul e a Grande Central Noroeste.

A melhor descrição do Plano Bicalho é a de Sousa Neto, em seu minucioso estudo sobre os planos imperiais de viação. Nesse sentido, vale a pena reproduzir o trecho a seguir desse seu trabalho:

“*Grande Leste-Oeste* visava a ligar o Tocantins ao São Francisco, por intermédio de uma via férrea de 293 quilômetros, pondo em contato várias porções de Goiás com o oceano Atlântico na altura de Salvador que, por sua vez, estaria ligado por ferrovia já em construção à cidade de Juazeiro. A interiorização no sentido ocidental se daria depois pelo Araguaia, que se ligaria aos limites do Império pelos vales dos rios Xingu, São Manoel e Tapajós. Ainda pelo São Francisco, se ligaria à *Grande Central Norte*.

A *Grande Central Norte* ligaria a cidade de Belém do Pará ao Rio de Janeiro, com obras que visassem a conectar os trechos do alto e baixo Tocantins, por uma ferrovia de cerca de 600 quilômetros que, depois de encontrar com o São Francisco na *Grande Central Leste*, chegaria ao Rio de Janeiro pela Estrada de Ferro D. Pedro II.

A *Grande Central Sul* visava à ligação

da rede ferroviária de São Paulo com o rio Paraná, o que possibilitaria, *a posteriori*, ligar a bacia do Paraná á do Araguaia, por intermédio de diversos outros rios como o Paranaguá, pelo centro do território. Por fim, ainda na bacia do rio Paraná, á altura dos rios Tibagi e Ivaí, sairia um tronco ferroviário que ligaria desde a estrada de Paranaguá, passando por Palmas em Santa Catarina, à rede ferroviária do Rio Grande do Sul.

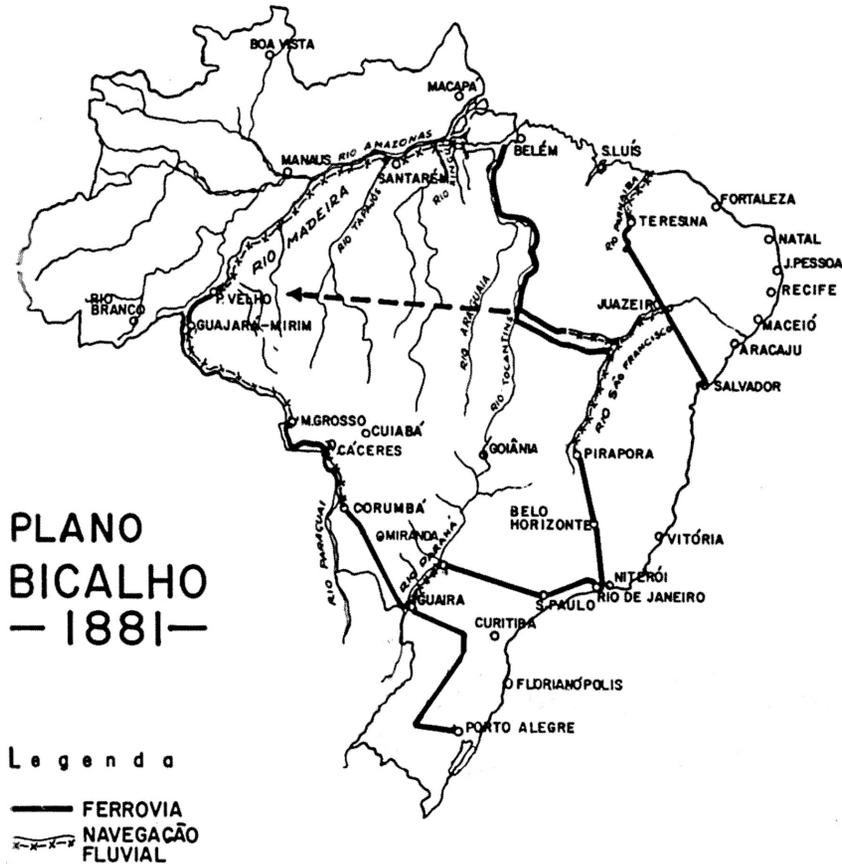
A *Grande Noroeste*, podendo ter dois traçados a partir do seu entroncamento com a *Grande Central Sul*, alcançaria Mato Grosso e, subindo pelo Tapajós e Madeira, uniria a bacia do Amazonas à do Prata com a realização de ferrovias ligando os trechos separados por cachoeiras ou pelo próprio traçado no terreno” (Sousa Neto, 2012, pp. 144-5).

De qualquer forma, ao tratar da questão da melhoria e do reaparelhamento dos portos, Bicalho concorda com Rebouças de que as estradas de ferro deveriam ser projetadas de modo a buscarem uma saída ao mar. A respeito do seu entendimento sobre as “grandes linhas de comunicações gerais”, o autor menciona que uma delas é fornecida pela própria natureza e “serve diretamente a dezesseis províncias do Imperio – é a navegação do Oceano Atlantico” (Bicalho, 1881, p. 15).

O vice-presidente e fundador do Clube de Engenharia, Antonio de Oliveira Bulhões, tem o seu nome associado ao *Parecer Apresentado ao Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil* pela Comissão de Viação Geral do Império por ter presidido a dita comissão. Assim, o chamado Plano Bulhões, como ficou conhecido, traz uma crítica contumaz à legislação ferroviária por

FIGURA 3

O Plano Bicalho



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferroviiarios/1881-Plano-Bicalho.shtml>

considerá-la excessivamente descentralizada. Segue o trecho do parecer no qual tal crítica fica explicitada:

“Estas leis que foram ditadas com o firme proposito da descentralização administrativa, que vizavam a não ofender a autonomia das províncias, a alargar o seu horizonte de atividade de acordo com o acto adicional, já estão produzindo e ameaçam ainda maiores inconvenientes em relação á distribuição da grande viação férrea do paiz” (Bulhões et al., 1882, p. 7).

Em unísson, portanto, com um dos pontos levantados por Bicalho, a perspectiva apresentada pela comissão presidida por Bulhões vai um pouco mais além ao propor uma espécie de “modelo padronizado”, e mais centralizado, de concessões ferroviárias que, nesse sentido, deveria estar somente sob a alçada do governo imperial como único poder concedente. Além disso, entendia-se que a bitola-padrão das estradas deveria ser a de um metro, em vez da bitola larga (1,60 m) ou estreita (0,60 m).

O traço comum a todos os planos arrolados ao longo deste artigo, isto é, a referência básica sob a qual eles foram formulados, é o traçado geomorfológico das águas fluviais dispostas pelo território brasileiro em diversas bacias hidrográficas que se interligam umas às outras (Sousa Neto, 2012, p. 150). O próprio parecer de Bulhões se refere à natureza como a ordenadora do sistema de viação do país, que, em sua visão, deveria conter uma grande linha central ligando a corte, no Rio de Janeiro, com variados pontos, desde os mais a oeste, banhados pelo Rio Guaporé, como as bacias do Sul (no caso, a do Prata), do Norte (Amazonas) e as que correm para o Norte (como a do Rio São Francisco).

O Plano Bulhões propunha também a construção de mais 6 mil quilômetros de ferrovias, mas sem se furtar da identificação do problema central que vinha dificultando a implementação dos planos viários anteriormente formulados. Tratava-se da instabilidade política do regime imperial, marcada pela sucessão no poder de gabinetes ora dirigidos pelo Partido Liberal, ora pelo Partido Conservador (Sousa Neto, 2012, p. 152).

Com efeito, o debate sobre o estabelecimento de um sistema viário nacional efetivamente integrado, como produto de uma política bem desenhada, implica necessariamente a análise pormenorizada do papel do Estado como fomentador e regulador do setor de transportes. Nesse sentido, há a defesa no Plano Bulhões (1882), assim como no Bicalho (1881), da constituição de um corpo técnico de engenheiros de transporte com relativa independência das forças políticas governamentais, dado que a implantação de

uma rede viária orgânica e abrangente, cobrindo portanto grande parte do imenso território nacional, não deveria ser uma questão de governos, mas sim de Estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao discutir a questão dos transportes durante o período monárquico no Brasil independente, o presente artigo confirma algumas impressões de historiadores econômicos que postulam que o Brasil tardou a iniciar a construção de estradas de ferro em larga escala (Leff, 1997, p. 45). De fato, o maior aumento na frequência das construções férreas ocorreu somente a partir da década de 1890, ou seja, já na fase republicana. Contudo, há de se destacar outros três aspectos que foram examinados ao longo do texto: 1º) o tema dos transportes passou a ganhar cada vez mais importância nos debates legislativos travados nas assembleias provinciais após a promulgação do Ato Adicional de 1834; 2º) engenheiros e técnicos governamentais, que tiveram destacada atuação no desenvolvimento dos meios de transportes no Brasil imperial, adotavam via de regra as bacias hidrográficas, portanto, os cursos fluviais, como referências geográficas básicas na formulação de seus planos de viação; 3º) dentre os pontos de crítica apontados nesses planos, destaca-se a constante necessidade de se readequar o mecanismo institucional do Estado brasileiro representado pela garantia de juros às estradas de ferro, principal modalidade de transporte enfatizada por esses mesmos planos.

Diante das opiniões aqui apresentadas de alguns dos engenheiros formuladores dos planos de viação, são inegáveis os

prejuízos que o sistema de garantia de juros acarretou ao tesouro do Império brasileiro. Ao final do regime monárquico, o governo havia subscrito o equivalente a 167.021:229\$678 em juros por ano às ferrovias subsidiadas. Grande parte desse valor foi destinada às ferrovias britânicas instaladas no Nordeste do país, a Recife and San Francisco Railway e a Bahia and San Francisco Railway.

Observa-se que ao longo do século XIX existiram no Brasil dois padrões de desenvolvimento ferroviário, um vinculado às regiões açucareiras do Nordeste e outro às áreas cafeicultoras do Sudeste. No primeiro, a empresa ferroviária não proporcionou rentabilidade aos capitais, não foi localmente financiada, não pôde prescindir da garantia de juros e não alcançou extensão quilométrica significativa. No segundo padrão, contudo, algumas estradas de ferro foram lucrativas e muitas financiadas com capital nacional. É o caso particular de São Paulo, onde se estabeleceu uma rede de estradas que foi a base para o desenvolvimento posterior. Seu sistema ferroviário formou-se pela junção da ferrovia Santos-Jundiaí com a linha principal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Inaugurada em 1872 entre Jundiaí e Campinas, a Paulista construiu inúmeras ligações com linhas e ramais de outras companhias de São Paulo: Sorocabana, Mogiana, Araquarense, Noroeste, além de ferrovias menores vinculadas a esse grande eixo que se estende de Santos até as margens dos rios Grande e Paraná.

O fato é que o resultado da política imperial de transporte foi o estabelecimento de uma malha férrea concentrada no Sudeste, portanto, parcamente articulada

com outras regiões do país e pouco interiorizada em virtude da sua evidente associação com a atividade agrícola-exportadora. Associadas a alguma saída portuária rumo ao Oceano Atlântico, as principais linhas não criaram um sistema intermodal com outras modalidades de transporte, a exemplo das navegações fluvial e de cabotagem, mas se tornaram via de regra concorrentes desses outros modais.

O fato é que o ideário liberal, idiosincrático, de políticos do período imperial como Nicolau Vergueiro, Diogo Feijó, Joaquim Nabuco, entre outros, encontrou entraves secularmente arraigados às estruturas institucionais que derivam das próprias características da formação do Estado-nacional no Brasil. Nesse sentido, uma vez consolidada a Independência, o projeto informal das elites brasileiras (a governante e a econômica) determinou o padrão de desenvolvimento socioeconômico do país, o que inclui obviamente o seu sistema de transportes. A frequente captura do Estado por frações hegemônicas da classe latifundiária agroexportadora garantia determinados privilégios e mantinha certos monopólios contra o aumento, por exemplo, da inserção de capitais estrangeiros no comércio atlântico associado ao amplo mercado brasileiro. Não obstante, tal projeto político avançou às custas do atrofiamiento dos fatores endógenos de desenvolvimento da cidadania e do bem-estar econômico e social da maioria da população residente, composta de cativos e ex-cativos que foram lançados à marginalidade após a abolição definitiva do sistema escravista.

A este artigo coube, contudo, a discussão sobre o tema dos transportes no Brasil imperial e alguns dos principais planos

de viação formulados entre 1869 e 1882. Ressalva-se que o debate acerca de temas mais amplos, como o do padrão de desenvolvimento econômico do Brasil após 200 anos de sua Independência, exige, ademais, pesquisas complementares sobre a história de outros elementos institucionais relativos à constituição dos demais setores da economia brasileira, como o bancário e financeiro, o mercado de mão de obra e os setores dos demais fatores de produção.

Compreender, à luz da história, como o Estado brasileiro pensou e estruturou o

seu sistema de transportes foi o propósito central deste estudo. A partir do processo de independência política do Brasil, nota-se, do ponto de vista econômico, desde a emergência de formas pré-capitalistas de acumulação até a etapa mais exacerbada da internacionalização do capital. A expansão pelo mundo dos bancos, das companhias de seguro e das empresas de serviços públicos em geral marca o início, no século XIX, desse grande movimento que buscamos aqui examinar à luz do caso dos transportes no período do Brasil imperial.

REFERÊNCIAS

- ALDRIGHI, D. M.; SAES, F. A. M. de. "Financing pioneering railways in São Paulo: The idiosyncratic case of the Estrada de Ferro Sorocabana (1872-1919)". *Estudos Econômicos*, vol. 35, n. 1, 2005, pp. 133-68.
- ANNAES DA ASSEMBLÉA Legislativa Provincial de S. Paulo. "Reconstituição desde 1835 a 1861". Publicação organizada por Eugenio Egas e Oscar Motta Mello. São Paulo, Seção de Obras d'O Estado de S. Paulo, 1925.
- BICALHO, Honorio. *Rede Geral de Comunicações*. Projecto apresentado a S.Ex. Sr. Conselheiro José Antonio Saraiva, Presidente do Conselho de Ministros e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. No Terceiro Volume de Anexos ao Relatório apresentado a Assembléa Geral na Primeira Sessão da Decima Oitava Legislatura. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1882.
- BRAME, F. R. G. *O Império sobre os trilhos: estradas de ferro e desarticulação socioespacial do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Gramma, 2013.
- BULHÕES, A. M. de O. et al. *Parecer apresentado ao Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil pelo Comissão de Viação Geral do Imperio*. Rio de Janeiro, Clube de Engenharia/Typographia Cruzeiro, 1882.

- BRASIL. Ministério do Império. *Relatorio da Repartição dos Negocios do Imperio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Sessão Ordinaria de 1833 pelo Respectivo Ministro e Secretario do Estado Nicolau Pereira de Campos Vergueiro*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1833.
- BRASIL. Ministério do Império. *Relatorio da Repartição dos Negocios do Imperio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Sessão Ordinaria de 1834 pelo Respectivo Ministro e Secretario do Estado Antonio Pinto Chichorro da Gama*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1834.
- BRITO, J. do N. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro, Livraria São José, 1961.
- BRUNO, E. S. *Imagens da formação do Brasil*. São Paulo, Cultrix, 1962.
- DOLHNIKOFF, M. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo, Globo, 2005.
- FLORENCE, H. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. 2ª ed. Trad. Visconde de Taunay. São Paulo, Melhoramentos, 1948.
- FORJAZ, D. *O senador Vergueiro – sua vida e sua época (1778-1859)*. São Paulo, Officinas do Diário Oficial, 1924, vol. I.
- GRANDI, G. “Sistema e meios de transporte em São Paulo a partir da obra de Sérgio Buarque de Holanda”. *História (São Paulo)*, vol. 39, 2020.
- GRANDI, G. “De pai para filho: os Vergueiros e as estradas paulistas”, in B. G. W. de Souza; L. A. S. Gardenal (orgs.). *Ibicaba (1817-2017): entendendo, vivendo e construindo futuros*. Campinas, Pontes, 2021.
- HOLANDA, S. B. de. *Caminhos e fronteiras*. 3ª ed. São Paulo, Companhia das Letras, 1994.
- IBGE. *Repertório estatístico do Brasil, quadros retrospectivos*, vol. I. Rio de Janeiro, 1941.
- JORNAL DO COMMERCIO*. 26 de fevereiro de 1843.
- LAMOUNIER, M. L. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo, Edusp, 2012.
- LAMOUNIER, M. L. “Brasil”, in *La expansión ferroviaria en América Latina*. Sandra Kuntz Ficker (coord.). México, D. F., El Colegio de México, 2015.
- LEFF, N. “Economic development in Brazil, 1822-1913”, in S. Haber (ed.). *How Latin America fell behind. Essays on the economic histories of Brazil and Mexico, 1800-1914*. Stanford, Stanford University Press, 1997.
- MAGALHÃES, L. A. M. *Rio Paraguay da Gaíba ao Apa*. Campo Grande, Alvorada, 2008.
- MARCONDES, R. L. “O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem”. *Revista de Economia Política*, vol. 32, n. 1, 2012, pp. 142-66.
- MATOS, O. N. de. “Vias de comunicação”, in S. B. de Holanda (dir.). *História geral da civilização brasileira*, tomo II, vol. 6. 10ª ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2019.
- MORAES, E. J. de. *Navegação interior do Brasil. Notícia dos projetos apresentados para a junção de diversas bacias hidrográficas do Brasil ao Rápido Esboço da Futura Rede Geral de Suas Vias Navegáveis*. Rio de Janeiro, Typographia Montenegro, 1894.
- PALHANOS DE JESUS, J. “Rápida notícia da viação férrea do Brasil”, in *Diccionario histórico, geográfico e estatístico do Brasil*, vol. 1. Rio de Janeiro, Instituto Histórico e Geographico Brasileiro, 1922.
- PINTO, A. A. *História da viação pública de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo, Governo do Estado, 1977.
- RAMOS DE QUEIROZ, J. *Esboço de um plano de viação geral para o Império do Brazil*. Rio de Janeiro, 1882.

REBOUÇAS, A. P. *Garantia de juros: estudos para sua aplicação ás empresas de utilidade publica no Brazil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874.

SAES, F. A. M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo, Hucitec, 1986.

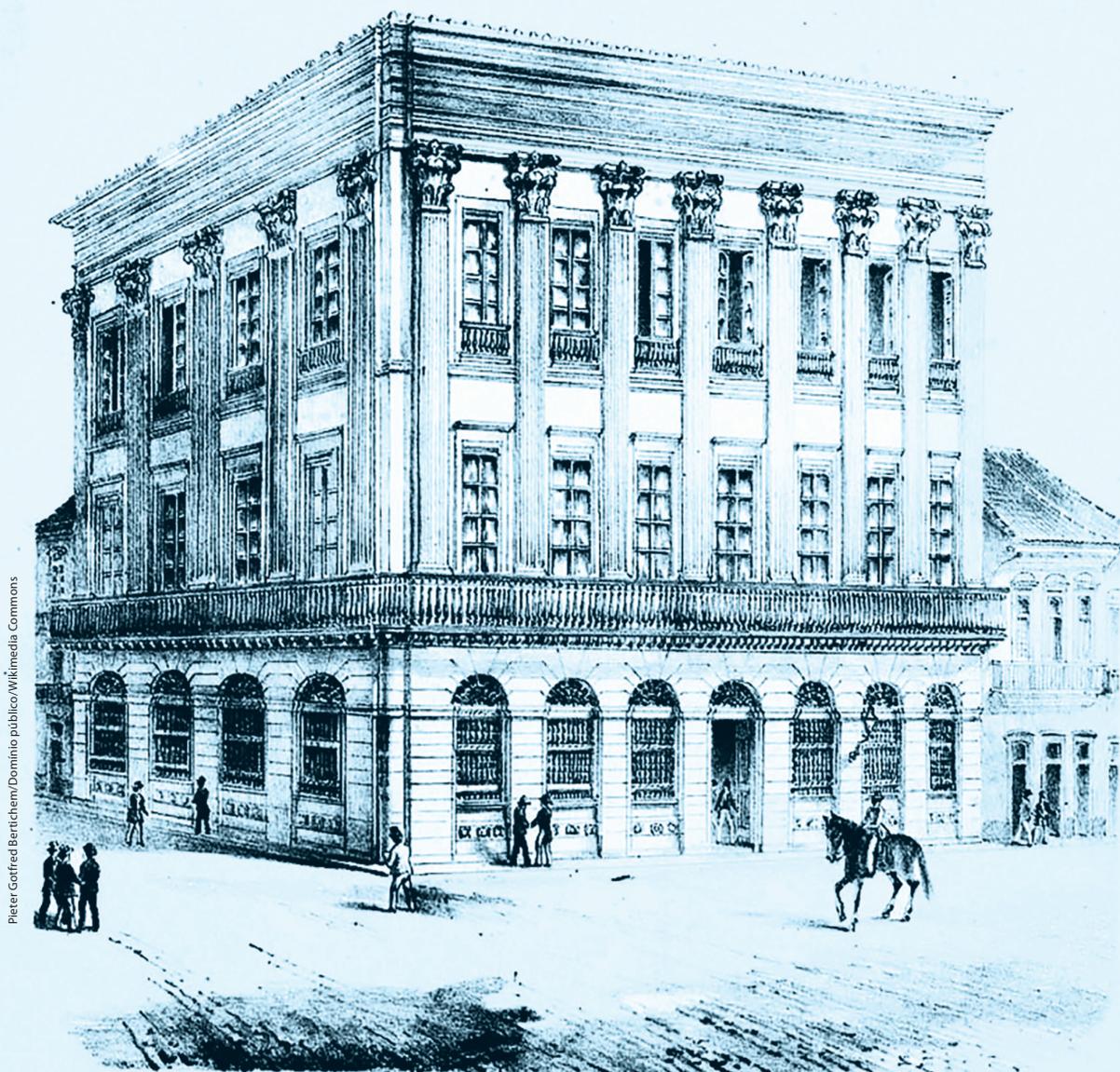
SANTOS, M. *Estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte, Estrada Real, 2001.

SOUSA NETO, M. F. de. *Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo, Alameda, 2012.

SUMMERHILL, W. R. *Trilhos do desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira, 1854-1913*. São Paulo, Alfaatar, 2018.

A Independência e o banco, Brasil 1821-1829

Thiago Fontelas Rosado Gambi



Pieter Gouffred Bertchem/Domínio público/Wikimedia Commons

P. Bertchem del e Lith

Lith Imp'do Koenburg Rio de Jan.º

resumo

Em 1822, em sentido estrito, havia somente um banco no país, o Banco do Brasil. O primeiro objetivo deste artigo foi avaliar, por meio de relatórios do Ministério da Fazenda, sua atuação como fornecedor de crédito ao governo desde a Independência até sua extinção em 1829. Num segundo momento, analisou-se o que disse a imprensa da corte sobre os negócios bancários no contexto da emancipação política. A pesquisa mostrou que, na altura da Independência, embora os bancos não tenham sido protagonistas da expansão do mercado de crédito no país, o Banco do Brasil cumpriu uma importante função no financiamento do gasto público e na consolidação da Independência. Desse modo, o artigo procurou contribuir para esclarecer o papel do banco no financiamento dos gastos públicos depois da Independência e captar, pela imprensa, o efeito de seus desdobramentos políticos sobre a confiança na instituição.

Palavras-chave: bancos; crédito; Banco do Brasil; Independência.

abstract

Strictly speaking, in 1822 there was only one bank in the country, the Banco do Brasil. The first goal of this article was to evaluate, through reports of the Ministry of Finance, its performance as a credit supplier to the government from Independence until its extinction in 1829. In a second moment, it was analyzed what the court's press said about the banking business in the context of political emancipation. The research showed that, during the Independence period, although banks were not the main players in the expansion of the credit market in the country, Banco do Brasil played an important role in financing public spending and in the Independence consolidation. Thus, the article sought to contribute to clarifying the role of the bank in financing public spending after Independence and to understand, through the press, the effect of its political developments on trust in the institution.

Keywords: banks; credit; Banco do Brasil; Independence.

N

a altura da Independência, o Brasil contava com apenas uma instituição bancária, o Banco do Brasil, fundado ainda em 1808. Os primórdios da história desse banco, cuja extinção se dará alguns anos depois da Independência, em 1829, são curiosos pelo menos por três aspectos. Primeiro, porque foi criado mais ou menos simultaneamente aos chamados “bancos nacionais” de países europeus e dos Estados Unidos. O da ex-colônia do Norte foi criado ainda no final do século XVIII e os de diversos países europeus, como França e Bélgica, foram aparecendo na primeira metade do século XIX. Não deixa de ser surpreendente que o Brasil tenha acompanhado, pelo menos de partida, a formação desses bancos em países com economias relativamente mais desenvolvidas. O segundo aspecto inusitado é o fato de ser uma instituição monetária e creditícia concebida para ser a mais importante de todo o Império

português e, portanto, esperava-se concretizá-la em solo lusitano. Mas os irônicos ventos da história sopraram sua construção para a colônia, fixando-a no Rio de Janeiro em vez de Lisboa. E o terceiro remete a uma quebra da sequência lógica esperada numa relação entre metrópole e colônia, isto é, o Banco de Lisboa, a instituição bancária metropolitana, foi criado somente em 1821, bastante tempo depois de sua congênere colonial. Em outras palavras, ao contrário do esperado, a primazia nesse caso foi da colônia e não da metrópole.

Esses três curiosos aspectos nos levam a pensar, com razão, em certa precocidade da atividade bancária no Brasil, uma colônia que se adiantava à metrópole e se colocava na proa do desenvolvimento financeiro da época,

O autor agradece os comentários de Yolanda Blasco-Martel e o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (Fapemig).

THIAGO FONTELAS ROSADO GAMBI é professor da Universidade Federal de Alfenas (Unifal-MG).

mas o país perdeu o passo. Sem desmerecer a importante experiência do primeiro Banco do Brasil, é preciso considerar o contexto econômico em que se inseria, a partir do qual já se poderia vislumbrar que o país em inusitada posição de proa no desenvolvimento financeiro paulatinamente escorregaria para um lugar na popa. Em meados do século XIX, Souza Franco (1848, p. 25) comparava a miséria bancária do Rio de Janeiro à miríade de bancos de Nova York. Assim como em diversos países da América Latina, o deslanchar dessas instituições no Brasil se daria apenas no último quartel daquele século (Marichal, mimeo.).

O fato da precoce criação de um banco no Brasil não ter resultado, posteriormente, em desenvolvimento financeiro pode ser em parte explicado pelas circunstâncias históricas acidentais que resultaram na fundação de um banco português no Brasil, ou seja, o Banco do Brasil não foi criado como expressão de uma demanda da economia por moeda e crédito, embora não tenha deixado de auxiliá-la nesse sentido, mas principalmente como um instrumento para financiar as despesas da corte transferida para o país diante da invasão francesa em 1808.

O objetivo de financiar o Estado não deve ser visto como um problema em si mesmo. Não era raro encontrar bancos nacionais atuando dessa maneira em outros países. O Banco do Brasil também era uma instituição emissora de notas bancárias conversíveis em metal, isto é, seus portadores poderiam trocá-las, à vontade, quando quisessem, pelo montante equivalente em metal. Tampouco havia novidade nesse aspecto, pois era comum à época a adoção da moeda metálica ou do papel-moeda conversível em metal nos países mais desenvolvidos financeiramente.

A emissão de notas conversíveis o obrigava a manter certa relação entre suas emissões e suas reservas em metal. Evidentemente, se houvesse um aumento da emissão, a reserva em metal deveria acompanhá-lo. O problema aparecia quando havia uma desproporção significativa entre emissões e reserva metálica a ponto de comprometer a conversão das notas em metal.

Essa breve explicação facilita compreender a relação entre a despesa pública e a emissão do Banco do Brasil. Se a primeira era financiada, ainda que parcialmente, pela segunda, o crescimento da despesa pública pressionava o aumento da emissão. E se a reserva metálica do banco não acompanhasse esse movimento, a conversibilidade de suas notas e, conseqüentemente, sua credibilidade seriam ameaçadas. Dada a relação muito próxima entre o governo e o banco, caberia questionar a influência de uma situação de instabilidade política como a da Independência sobre a confiança na instituição.

A confiança é um ativo fundamental para qualquer banco. No caso de bancos de emissão, sua perda poderia implicar corridas pela conversão, levando-os, no limite, à falência. É verdade que o Banco do Brasil passou por situações delicadas desse tipo ainda antes da Independência, especialmente em 1818 e 1821, como veremos adiante. Se nesses contextos a confiança do público no banco já parecia esmorecer, a circunstância política de 1822 poderia levar portadores de suas notas a uma desconfiança final.

Contudo, não foi o que aconteceu. Se não houve uma profunda ruptura econômica, política e social entre a colônia e a Independência, tampouco a situação do banco se alterou significativamente com a emancipação. Apesar de fragilizado, ele se manteve

ativo até sua extinção e continuou a cumprir um importante papel no financiamento das despesas do país recém-independente.

Portanto, o artigo tem como objetivo mostrar, por meio de relatórios do Ministério da Fazenda, a importância do Banco do Brasil no financiamento do governo durante o processo de Independência e captar, por meio da imprensa, a influência desse processo sobre a confiança na instituição. Ele está organizado em três seções. A primeira procura caracterizar o crédito no Rio de Janeiro à época da Independência, com o intuito de compreender o papel e o funcionamento do banco na economia colonial. Se não havia bancos, além do Banco do Brasil, como funcionava o mercado de empréstimos na então capital do Império português? A segunda seção aborda, por meio dos relatórios do Ministério da Fazenda, o papel do Banco do Brasil nos anos anteriores e posteriores à emancipação. Qual foi, afinal, sua função no processo de Independência? Uma vez compreendido o papel do banco, passamos a analisar como ele apareceu na imprensa por volta de 1822, a fim de avaliar a confiança do público no banco num contexto de instabilidade política. Diante da perspectiva da Independência, o que a imprensa publicava sobre o Banco do Brasil?

O CRÉDITO NA CORTE E O CRÉDITO DO BANCO

Se na altura da Independência o país contava com um único banco formalmente constituído, o Banco do Brasil, não surpreende que uma parcela significativa dos empréstimos feitos na corte, num Rio de Janeiro que experimentava uma expansão da

população e do mercado de consumo desde a chegada da família real e da abertura dos portos, estivesse associada a indivíduos, casas comerciais e outras instituições não bancárias (Ryan Jr., 2007, pp. 78-9).

O primeiro Banco do Brasil foi extinto em 1829. Depois dele, outros bancos privados surgiram somente na segunda metade da década de 1830 e, especialmente, nas décadas de 1840 e 1850. Mesmo assim não eram muitos e essa escassez de bancos, de acordo com Ryan Jr. (2007, p. 89) e Penna (2019, p. 308), não impediu a expansão do mercado de crédito na cidade do Rio de Janeiro, principal praça comercial do país, entre 1820 e 1860. Nesse período, o número de contratos na corte cresceu de 110 para 508 e o valor total dos empréstimos saltou de 45 mil para 737,5 mil libras. Na primeira metade do século XIX, o crescimento populacional e da economia teriam induzido a formação da demanda que alavancou as transações creditícias, prescindindo da existência de bancos. Tal desempenho levou o autor a concluir que o caso do Rio de Janeiro no século XIX desafia a concepção segundo a qual os bancos seriam uma condição para o desenvolvimento do mercado de crédito (Ryan Jr., 2007, p. 93).

Como mencionado, o mercado de crédito no Rio de Janeiro era marcado, na verdade, pela predominância dos empréstimos individuais, especialmente associados a comerciantes. Para ilustrar, a análise das ações de execução entre 1821 e 1850, feita por Piñeiro e Saraiva (2014, p. 140), mostra a presença maciça desse grupo entre credores e devedores envolvidos com a justiça. Os comerciantes costumavam manter relações de crédito entre si, seja por meio da concessão de prazos para o pagamento

de mercadorias, seja por intermédio de instrumentos financeiros, como as usuais letras de câmbio e letras da terra¹, e também empréstimos mútuos e cauções. Além do crédito interpessoal, é preciso lembrar ainda a atuação na oferta de empréstimos de instituições como o Juízo dos Órfãos, Santas Casas, companhias de seguros e caixas econômicas (Aidar, 2020, p. 245; Penna, 2019; Saraiva & Alvarenga, 2017; Marcondes, 2014, p. 750; Piñeiro & Saraiva, 2014, p. 137; Gorenstein, 1993, p. 143).

Ao analisar o crédito na província da Bahia, Mattoso (1992, pp. 509-10) chegou a uma conclusão parecida com a do estudo de Ryan Jr. para o Rio de Janeiro, ou seja, graças àqueles instrumentos financeiros e às relações individuais, com destaque para as transações entre comerciantes, o mercado de crédito e o “mundo do comércio” prosperaram na província mesmo sem o protagonismo de instituições formais de crédito, como os bancos.

Na avaliação de Gorenstein (1993, p. 145), o comércio e, por extensão, as relações de crédito passaram por uma redefinição com a Independência em que as velhas práticas coloniais, sem resistir às mudanças, a elas se adaptaram. Assim, práticas coloniais permaneceram nas relações de crédito e mantiveram espaço para a ascensão social pelo contato com membros da corte e do governo.

Era esse, aproximadamente, o cenário do crédito no Brasil da Independência, um mercado de alcance local, predominantemente informal, com laços estreitos com o comércio e sustentado por relações pessoais.

Se o crédito se expandiu com a ampliação do mercado consumidor e a modernização dos instrumentos financeiros, por outro lado, mantiveram-se as relações informais e pessoais nesse tipo de transação, com o peso da herança colonial deixada pela presença da corte e do governo no país.

Essas considerações nos fazem pensar sobre o caráter do desenvolvimento do mercado de crédito no Brasil na primeira metade do século XIX. Como mostraram Ryan Jr. e Mattoso, parece indiscutível a expansão quantitativa desse mercado no período, seja em número de contratos, seja em termos de valores. Contudo, a quase ausência do crédito institucional, mais especificamente, do crédito bancário, pode ajudar a explicar a permanência de características de um mercado pouco desenvolvido baseado em relações pessoais, com prazos curtos e baixo valor médio de empréstimos, além de elevadas taxas de juros (Aidar, 2020, p. 260; Ryan Jr., 2007, p. 99).

Alternativamente, Summerhill (2015, p. 217) debita o baixo desenvolvimento de instituições privadas de crédito no país durante o Império na conta de um Estado que soube construir um importante mercado de dívida pública e, ao mesmo tempo, restringir a formação de instituições privadas capazes de fazer florescer as finanças. Por isso, o Brasil não teria seguido a trilha virtuosa do desenvolvimento financeiro proposta por North e Weingast (1989, p. 825), segundo a qual a imposição de limites ao poder estatal e a consequente ascensão do crédito público seriam seguidas pelo desabrochar dos mercados financeiros privados.

Qual seria, então, o papel do Banco do Brasil no mercado de crédito da corte? Um dos pontos fundamentais da tese de Ryan Jr.

1 Para letra de câmbio, cf. Corrêa (2020).

sobre o crédito no Rio de Janeiro no século XIX é que os bancos brasileiros dessa época surgiram como complemento, e não como substitutos, do mercado de crédito não bancário. Em relação ao crédito privado, esse parece ter sido também o papel do primeiro Banco do Brasil. Para ilustrar, seu balanço de março de 1821 revela mais de 3 mil contos em dívidas de particulares, um montante significativo, embora bem mais modesto do que os quase 9 mil contos em notas emitidas e em circulação (Lisboa, 1821). Do mesmo modo, se tomarmos seus lucros no ano de 1822, veremos que, aproximadamente, 99 contos se deveram a operações com particulares – desconto de letras e prêmio de dívida –, enquanto quase 320 contos se referiram a operações com o governo – prêmio da dívida do Tesouro (*O Espelho*, ed. 129, 11/02/1823, pp. 1-2).

Esses dados indicam com clareza o descompasso entre as operações realizadas com particulares e com o governo. Na verdade, na época da Independência, mas não só, também antes e depois dela, o negócio do banco era mesmo com o governo. Embora tenha atuado no crédito particular, seu papel principal foi financiar o gasto público, atuação essencial para consolidar a Independência brasileira.

O BANCO, O TESOURO E A INDEPENDÊNCIA

A situação do Tesouro no início da década de 1820 não era das mais promissoras. Pouco menos de um ano antes da Independência, em 21 de setembro de 1821, d. Pedro escrevia ao pai, num tom quase desesperado, dizendo não haver dinheiro para pagar as contas e não saber o que fazer (*Correspondência*, 1872,

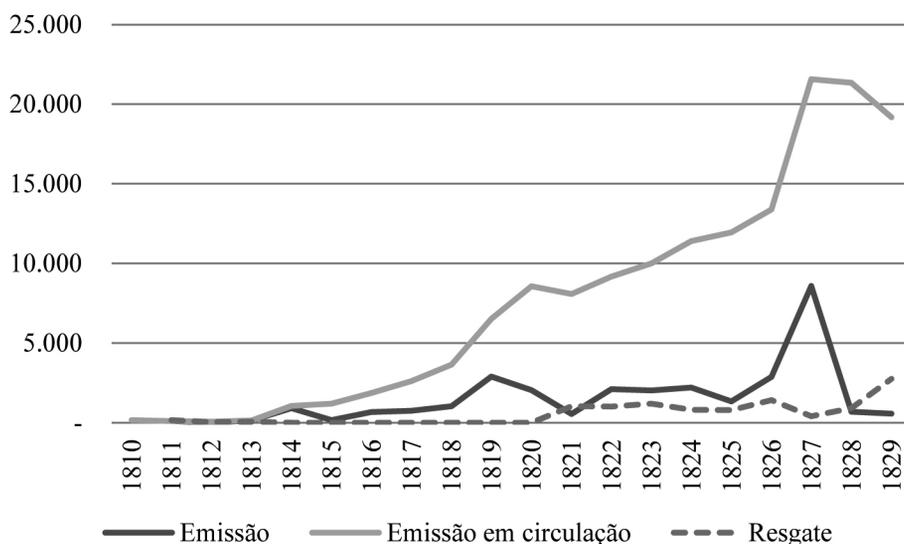
p. 10). Nogueira da Gama, futuro Marquês de Baependi e importante personagem na construção da Independência, foi escrivão do Tesouro e, posteriormente, em 1823, ministro da Fazenda de d. Pedro, sucedendo a Martin Francisco. Em seu relatório sobre as finanças públicas desse período indicava a necessidade, por parte do Tesouro, de honrar seus pagamentos e, ao mesmo tempo, a fragilidade das contas públicas que ameaçava o cumprimento dessas obrigações.

Algo precisava ser feito e as alternativas não eram muitas. Não se podia contar com recursos enviados pelas províncias, pois algumas enfrentavam seus próprios problemas financeiros e outras ainda resistiam à Independência; tampouco seria prudente aumentar a carga de impostos em tão conturbado contexto político. Era o que dizia o relatório da Comissão de Fazenda da Câmara, publicado em maio de 1822, ao analisar o estado do Tesouro (Carreira, 1889, p. 82). Sobraria a alternativa de recorrer a um empréstimo, mas quem se habilitaria a emprestar recursos a um devedor reconhecidamente em dificuldades financeiras? Restava, ainda, apelar ao Banco do Brasil.

É sabido que, quando criado, uma de suas finalidades explícitas era justamente financiar o gasto público. Ao mesmo tempo, como instituição emissora, deveria se equilibrar para atender à demanda do governo, de seus clientes privados e, simultaneamente, garantir a conversibilidade de suas notas em metal, ao portador e à vista. O equilíbrio se manteve durante o primeiro decênio de seu funcionamento, construindo a confiança do público em suas notas. Entretanto, em 1818, começaram as dificuldades que contribuíram para levá-lo à extinção (Andrada, 1923, p. 12). O Gráfico 1 mostra o compor-

GRÁFICO 1

Emissão, emissão em circulação e resgate de notas do Banco do Brasil (1810-29) – em contos de réis



Fonte: Brasil (1860, Anexo B)

tamento das emissões do Banco do Brasil entre 1810 e 1829.

É possível notar que, desde 1818, além de emitir notas continuamente até 1829, numa média de 2.200 contos anuais, a retirada de notas de circulação permaneceu quase sempre abaixo da emissão, com exceção dos anos de 1821, 1828 e 1829. Conseqüentemente, a emissão de notas em circulação assumiu uma trajetória ascendente praticamente ininterrupta até a extinção do banco. Essas informações por si sós não são suficientes para mostrar a dificuldade com a conversão de suas notas e, por conseguinte, com a perda de confiança que levava à sua desvalorização em relação ao metal. Contudo, o aumento significativo da emissão em circulação sinalizava problema, como ilustra o Gráfico 2.

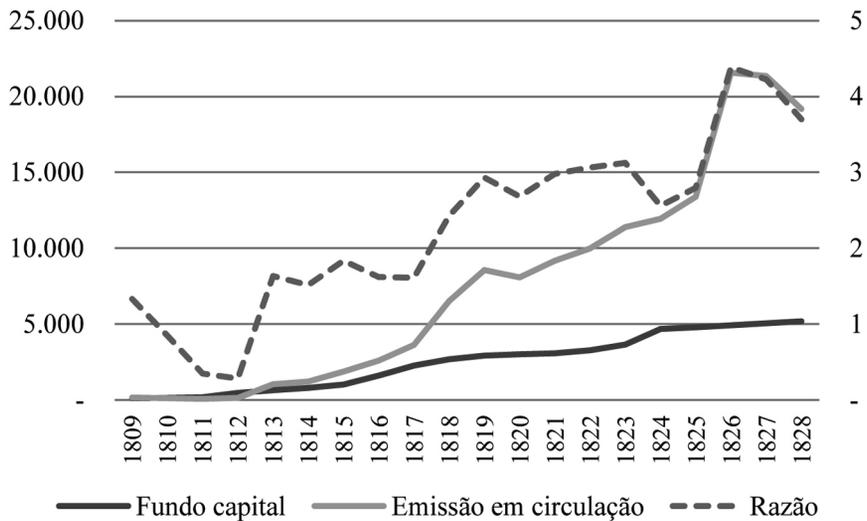
Se considerarmos a soma do capital e do fundo de reserva como os recursos disponíveis para fazer frente à conversibilidade da

emissão em circulação, enxergamos melhor o problema do banco ao constatar a amplitude cada vez maior entre as duas curvas. Além disso, se tomarmos a razão entre a emissão em circulação e os recursos disponíveis, percebemos depois de 1818 que ela permanece muito próxima ou acima do triplo, limite de segurança para se garantir a conversibilidade. Mas qual seria a relação entre a dificuldade do banco em manter a conversibilidade de suas notas e o aperto do Tesouro?

Bem, se no início da década de 1820 a situação das contas públicas não era boa, a do Banco do Brasil também inspirava cuidados, já que ambos estavam estreitamente vinculados por laços de crédito. Por isso, na mesma carta referida acima, d. Pedro fez uma sombria previsão segundo a qual

“a província vai estourar logo que o banco, o *tísico banco*, que é o meu termômetro,

Banco do Brasil: capital + fundo de reserva x emissão em circulação (1810-29) – em contos de réis



Fonte: Brasil (1860, Anexo B)

estiver com o dinheiro exausto (que para isso não faltam nem quatro meses, pelos passos gigantescos com que ele marcha para a cova, aberta pelos seus dilapidadores); ele de todo já não tem nem ouro nem prata, e só sim algum cobre [...] por consequência, como não tem crédito nem com que o alcance, os seus bilhetes valem muito pouco, ou quase nada” (*Correspondência*, 1872, p. 10, grifo nosso).

Nessa passagem, o então regente parece associar a fragilidade do banco à sua má administração², sem lembrar a dívida do Tesouro com a instituição. Porém, aí está a

relação: o aumento da emissão, especialmente a partir de 1818, estava associado em boa medida à necessidade de financiamento dos gastos públicos. Em suas *Reflexões sobre o Banco do Brasil oferecidas aos seus acionistas*, opúsculo publicado por volta de março de 1821, José Antonio Lisboa mostrou que a dívida do Tesouro com o banco montava a aproximadamente 4.800 contos diante de um ativo total de cerca de 13.700 contos.

A análise foi escrita depois do decreto de 7 de março que informou o retorno de d. João a Portugal e causou uma corrida ao banco. Assim, o texto em favor da instituição era uma maneira de mitigar a desconfiança do público. Ademais, dizia Lisboa (1821, p. 14), até aquele momento não havia informação clara sobre o banco, sequer se sabia ao certo o volume de suas emissões. Por isso, o recém-nomeado deputado da Junta coletou o balanço de março de 1821 para tentar mos-

2 A má administração do banco, especialmente até 1821, é tratada em Lisboa (1821) e Sampaio (1821) e mencionada no relatório do Ministério da Fazenda de 1827 (apud Franco, 1848, p. 14). Cf. também Franco (1848, pp. 12-5) e Cardoso (2010, p. 177).

trar justamente a solvabilidade do estabelecimento, aliás, ele avaliava que, apesar de dificuldades conjunturais, o banco teria uma posição até vantajosa (Lisboa, 1821, p. 16).

Ora, dizia o dono das reflexões, para o Banco do Brasil garantir a conversão de sua emissão bastava ao Tesouro e às estações públicas pagarem suas dívidas. Lisboa pendurou seu argumento na confiança do crédito público: um particular poderia falhar um pagamento de repente, mas o Tesouro público jamais poderia se encontrar nessas circunstâncias e, se a nação era solvável, o banco também o era. Por isso perguntava, em tom encorajador: “Quem pode pois recear que o Banco do Brasil deixe de ser pago dos empréstimos e suprimentos que tem feito ao Tesouro Público?” (Lisboa, 1821, pp. 17-9). Era evidente, porém, que o governo não tinha como saldar essa dívida (Sampaio, 1821, p. 7).

Por isso, Souza Franco recearia. Em sua obra sobre os bancos do Brasil, publicada em 1848, partiu do trabalho de José Antonio Lisboa para avaliar a situação do banco e apontou que a razão entre a emissão e o fundo de capital excedia em muito o triplo³. Mas não só: ao considerar como crédito os efeitos em carteira e o caixa, e como débito a emissão, saques, depósitos e letras a pagar, percebeu um saldo contra o banco de pouco mais de 6 mil contos. Sua conclusão era de que, mesmo quitada

a dívida do Tesouro, o banco não conseguiria garantir a conversibilidade de suas notas e, portanto, estava insolvente já em 1821, ao contrário do que dizia o deputado da Junta. O cerne do problema estaria justamente no aumento excessivo da emissão, na medida em que, em sua visão, o banco deixou de ser um financiador do comércio para se tornar mera caixa suplementar do Tesouro (Franco, 1848, pp. 9-12).

A queda contínua da subscrição de ações a partir de 1818 parece corroborar essa análise e, nesse caso, o processo político – retorno de d. João e Independência – parecer influenciado negativamente a confiança do público no banco, pois foram 20 ações subscritas em 1821 e apenas 13 em 1822, conforme mostra o Gráfico 3.

Mesmo d. Pedro, em seu manifesto aos governos e nações amigas, de agosto de 1822, não parecia nutrir muita esperança de quitar a dívida com o banco enquanto dependesse da cortes de Lisboa. Segundo o príncipe regente, elas sabiam

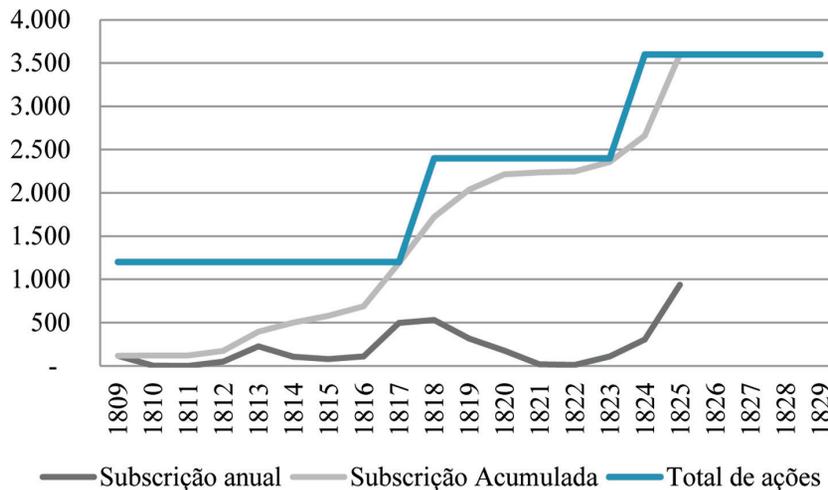
“que o Brasil estava esmagado pela imensa dívida do Tesouro ao seu Banco Nacional, e que, se este viesse a falir, de certo inumeráveis famílias ficariam arruinadas, ou reduzidas à total indigência. Este objeto era da maior urgência; todavia nunca o credito deste Banco lhes deveu a menor atenção; antes parece que se empenhavam com todo o esmero em dar-lhe o último golpe” (Egas, 1916, p. 146).

Seja na apreciação otimista de Lisboa, na análise cética de Souza Franco ou na crítica de d. Pedro às cortes, ficava evidente o problema que entrelaçava a necessidade de recursos por parte do governo, sua dívida

3 Em sua análise da conversibilidade, Souza Franco considerou o fundo de capital do banco apenas como o capital e o fundo de reserva, deixando de fora a receita decorrente do alvará de 1812. Se a considerasse, a razão ficaria pouco abaixo de 3, conforme mostrou o Gráfico 2. O alvará de 20 de outubro de 1812 estabeleceu um imposto sobre seges, lojas e embarcações para o fundo de capital do Banco do Brasil.

GRÁFICO 3

Subscrições de ações do Banco do Brasil, anual e acumulada (1809-29)



Fonte: Brasil (1860, Anexo B)

com o banco e as emissões. Esse entrelaçamento estava na raiz do seu descrédito e da desvalorização de suas notas no mercado, e teria se tornado crônico a partir de 1818, desde antes da Independência (Say, 1839, p. 93; Franco, 1979, p. 66).

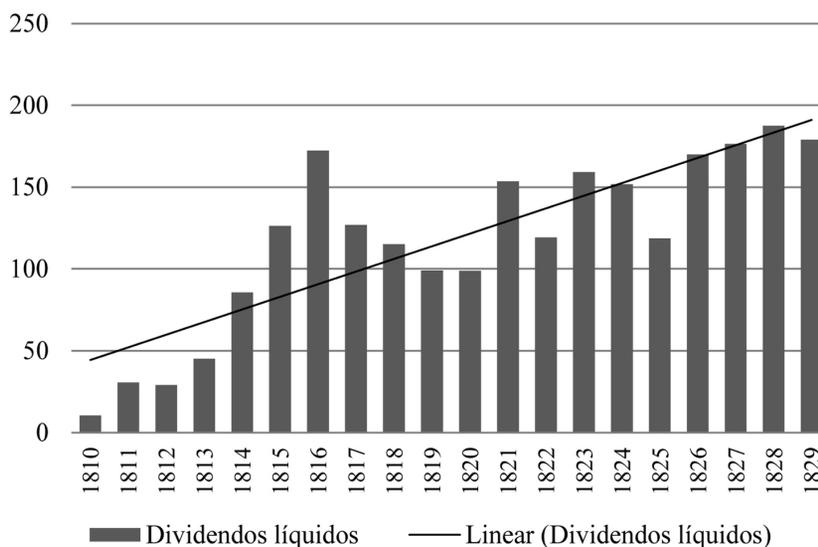
Por isso, em sua obra, Souza Franco (1848, p. 11) foi assertivo em refutar a tese de que os gastos decorrentes da Independência teriam sido a causa das dificuldades do banco. Embora seja inegável a manutenção da trajetória ascendente das emissões depois da emancipação, sua situação em termos de garantia da conversibilidade era frágil há algum tempo. Era de se esperar, portanto, uma reação dos acionistas contrária a esse estado de coisas. Contudo, é preciso considerar que o banco também era favorecido em sua relação com o governo (Lisboa, 1821, p. 12; Sampaio, 1821, p. 9). Pesavam ainda as relações pessoais de crédito herdadas da colônia e os favores

prestados ao governo em troca de honrarias e mercês (Aidar, 2018, p. 17). Além disso, conforme ilustra o Gráfico 4, o pagamento ascendente e certo de dividendos contribuiu para explicar a débil resistência aos pedidos do governo.

Como veremos, é possível inferir que boa parte das emissões do banco realmente acabou no Tesouro e se, por um lado, o fragilizou, por outro, viabilizou o pagamento de dividendos aos acionistas e o financiamento de diversos gastos públicos importantes para consolidar a Independência, inclusive campanhas militares. São diversos os analistas que apontam essa relação entre o banco e o financiamento do gasto público. Souza Franco assinalou a exigência financeira, por parte do Tesouro, em virtude da Independência e avaliou, como há pouco mencionado, que o banco havia se reduzido a mero fornecedor de recursos ao governo (Franco, 1848, pp. 11-2). Castro Carreira (1889, p. 89), no

GRÁFICO 4

Banco do Brasil: dividendos líquidos por ação (1810-29) – em mil-réis



Fonte: Brasil (1860, Anexo B)

alvorecer da República, ao analisar a fragilidade das finanças do Tesouro em 1822, afirmou que a intervenção do governo no banco aumentava e este era arrastado por uma “onda de desmoralização”. Historiadores do banco como Freire (1907, p. 16), Viana (1926, p. 119) e Franco (1979, pp. 93-4) indicaram suas emissões como fonte de recursos do governo. Mais recentemente, Carrara (2016, pp. 8 e 58) considerou o banco, ao lado do erário, a coluna vertebral do novo Estado brasileiro ao assegurar-lhe recursos indispensáveis para sua sustentação financeira e afirmou que seus empréstimos eram utilizados como recursos extrafiscais para financiar os mais variados tipos de despesa.

A exposição aos acionistas do banco de 1823, feita pelo seu então presidente José Antonio Lisboa, corrobora essa informação. Além de mencionar o suprimento de recur-

sos em montante equivalente ao que viria das províncias, lembrou ainda que o banco manteve as tropas portuguesas no Rio da Prata mesmo quando o Tesouro de Lisboa cortou os pagamentos em setembro de 1820. Ao final, José Antonio Lisboa manifestava o desejo de que o Banco do Brasil se expandisse para todas as províncias do Império e se tornasse “uma firme coluna do Estado” (*O Espelho*, 1823, ed. 129, pp. 1-2).

Mas isso não chega a ser novidade, já que essa era mesmo uma das finalidades do banco, se não a mais importante. Coletar evidências quantitativas desse financiamento, por sua vez, não é tarefa das mais fáceis, pois os relatórios do Ministério da Fazenda e as informações sobre o banco à época não eram bem organizados, tampouco bem sistematizados ou confiáveis, como atestam Nogueira da Gama sobre o governo e o próprio José Antonio Lisboa

GRÁFICO 5

Varição da dívida do Tesouro com o Banco do Brasil, emissões anuais e emissão em circulação – em mil-réis



Fonte: Brasil (1823, pp. 30-2; 1826, p. 145; 1827, p. 15; 1860, Anexo B)

sobre o banco. Apesar disso, o Gráfico 5 tenta relacionar a variação da dívida do Tesouro com o banco e as suas emissões anuais, a fim de sugerir a associação dessas últimas com o financiamento do gasto público.

Carrara (2016, p. 60) já havia notado essa relação entre os anos de 1816 e 1818. Em sua análise, dos quase 2.500 contos emitidos

nesse período, 1.970 contos teriam entrado no Tesouro como suprimento. Embora a análise da documentação utilizada neste trabalho não permita associar clara e inequivocamente as emissões e os gastos por ela financiados, a Tabela 1 mostra uma importante participação da dívida com o banco no total da dívida do Tesouro.

TABELA 1

Dívida passiva do Tesouro (1822-29) – em mil-réis

| | Total | BB | Participação |
|------|----------------|----------------|--------------|
| 1822 | 10.176.580,783 | 2.847.708,328 | 28% |
| 1823 | 12.055.582,456 | 3.659.394,796 | 30% |
| 1824 | 11.860.027,602 | 7.508.335,193 | 63% |
| 1826 | 33.228.183,828 | 11.758.801,676 | 35% |
| 1827 | 49.356.426,924 | 19.033.474,600 | 39% |
| 1829 | 54.000.000,000 | 19.905.128,373 | 37% |

Fonte: Brasil (1823, pp. 30-2; 1826, p. 145; 1827, p. 15)

A evolução da dívida com o banco depois de 1822 e sua participação de aproximadamente um terço do total da dívida passiva do Tesouro sugerem a importância do banco no financiamento do gasto público, inclusive das campanhas militares nas províncias onde havia resistência à separação de Portugal ou ao movimento de centralização política promovido por d. Pedro. Lisboa (1821, p. 23) menciona numa nota de suas *Reflexões* o financiamento de forças terrestres e marítimas no Rio da Prata e no Rio de Janeiro, e Franco (1979, p. 110) afirma que foram utilizados recursos do banco para custear a expedição do almirante Cochrane para combater a chamada “Confederação do Equador”, agitação política iniciada no Recife em 1824.

O relatório do Ministério da Fazenda de 1825, assinado por Nogueira da Gama, é explícito ao elencar as despesas extraordinárias exigidas pela conjuntura política a partir de 1821. Esse tipo de despesa deveria ser coberto com receitas também extraordinárias, como os suprimentos feitos pelo banco. Dizia o então ministro da Fazenda:

“Uma revolução no Brasil, a maior que se podia imaginar, ocasionou sucessos assombrosos. Foi necessário criar-se uma marinha de guerra, um exército, combater e expulsar os lusitanos armados do território brasileiro ao Norte e ao Sul, subsidiar as províncias necessitadas com armamento e dinheiro, expugnar a anarquia que se apoderou de algumas e as assolou; fazer expedições navais dispendiosas e, finalmente, defender e suscitar a Causa Sagrada do Império contra os seus numerosos inimigos internos e externos” (Brasil, 1826, p. 126).

Essas palavras evidenciam a necessidade de recursos para financiar campanhas mili-

tares, a fim de consolidar a Independência. Nelas não aparece, todavia, o vínculo dessas despesas com o banco. Ele surge, porém, no relatório do Ministério da Fazenda do ano seguinte, assinado por João Severiano Maciel da Costa, Marquês de Queluz. Depois de apresentar a dificuldade de financiar despesas extraordinárias em ascensão, o ministro dizia que o banco era o único fornecedor de fundos para o governo, mas reclamava que o Tesouro, além de pagar juros por eles, ainda tinha que lidar com a enorme desvalorização de suas notas, pois assim eram fornecidos os recursos (Brasil, 1827, p. 3).

Ainda em 1824, as tropas do Sul, lideradas pelo português Frederico Lecor, Visconde da Laguna, conseguiram retomar Montevidéu, que havia sido capturada por insurgentes fiéis às cortes de Lisboa. No ano seguinte iniciou-se o conflito pela independência do Uruguai. Os relatórios do Ministério da Fazenda trazem informações específicas sobre a chamada Campanha da Cisplatina, como mostra a Tabela 2.

Ainda que a Tabela 2 apresente dados de orçamento, é possível inferir, junto às evidências qualitativas apresentadas, a participação do banco no seu financiamento. Freire (1907, p. 46) chega a afirmar que o aumento da dívida do Tesouro se deveu à guerra com o Uruguai e que quase toda a despesa havia sido sustentada pelo banco.

Os dados apresentados nesta seção procuraram evidenciar a importância do Banco do Brasil para viabilizar financeiramente a aquisição da soberania política. No entanto, ao fornecer os recursos necessários para consolidar a separação por meio de emissões excessivas, comprometeu a conversibilidade de suas notas e, por extensão, a sua reputação junto ao público. Se, de um lado, mesmo

TABELA 2

Orçamento de despesa extraordinária do Tesouro (1825-28) – em mil-réis

| Ano | Suprimento do BB |
|------|------------------|
| 1825 | 335.267,68 |
| 1826 | 2.168.783,02 |
| 1827 | 1.110.388,71 |
| 1828 | 1.200.000,00 |

Fonte: Brasil (1826, pp. 3, 152, 187; 1827, p. 12)

depois da Independência o banco cumpriu seu papel de auxiliar o governo, de outro, a necessidade permanente de recursos por parte do governo o prejudicou e o levou a um declínio irreversível.

Concordamos com Souza Franco (1848, p. 11) que os gastos derivados da Independência não foram a causa de sua ruína, pois, como mencionado, seus problemas se arrastavam desde pelo menos 1818, todavia, o rompimento político com Portugal abriu espaço para o aumento do gasto público e seu financiamento pelo banco. Qual teria sido a reação do público em relação ao banco diante da perspectiva da Independência? Uma das maneiras de nos aproximarmos dessa reação é consultar os jornais da época e verificar o que diziam sobre o Banco do Brasil, assunto da próxima seção.

O BANCO NA IMPRENSA POR VOLTA DE 1822

No início da década de 1820, na esteira da revolução liberal portuguesa, a imprensa brasileira gozou de um período de liberdade expresso no aumento significativo do número de periódicos e panfletos, parte deles crítica do absolutismo. Para se ter

uma ideia desse aumento, basta dizer que, no Rio de Janeiro, em 1820, havia apenas um periódico em circulação contra 11 no ano seguinte (Santos, 2010, p. 62).

Autores diversos observam que, no Brasil, a ideia de Independência ainda não era clara em 1821 (Costa, 1981, p. 101; Pimenta, 2009, p. 58). De acordo com Bethell (2008, p. 195), embora o país tivesse trilhado o caminho da separação de Portugal desde a abertura dos portos, a Independência não era o desejo predominante nessa altura e passou a ser somente por estímulo da revolução do Porto, do retorno de d. João para Portugal e do reacionarismo das cortes, convocadas pelo monarca para elaborar uma constituição para Portugal e para o Brasil. Esse último aspecto teria forçado a classe dominante brasileira a se unir em torno da Independência.

Ao analisar jornais da época, Santos (2010, p. 58) confirma que a emancipação, embora reconhecida, não aparecia manifestamente na imprensa, nem possuía ampla adesão. A alternativa da separação de Portugal ganhou corpo somente em 1822 e logo os periódicos se tornariam importantes instrumentos da disputa política vinculada ao destino do país (Sodré, 1999, p. 43), ilustrada, simplificada, pela cisão entre as elites portuguesa e brasileira (Bethell, 2008, p.

182). A elite brasileira, composta também de portugueses com interesses econômicos no Brasil, apoiava a imprensa crítica da dominação lusa e da ameaça de volta ao monopólio (Sodré, 1999, p. 45).

Com a maior liberdade de imprensa a partir de 1820 e com o retorno de d. João no ano seguinte, o noticiário era dominado pela questão política e, com o tempo, a Independência e a defesa de uma constituição protagonizaram o debate nos periódicos, por isso, não surpreende a menor importância atribuída a questões econômicas ou ao Banco do Brasil especificamente. Como analisa Santos (2010, p. 68), na linha de Morel (2016), a imprensa dessa época foi mais fundamental para moldar identidades políticas no Brasil do que para expressar interesses econômicos, embora, evidentemente, seja possível identificar tais interesses como pano de fundo das alternativas políticas em jogo (Oliveira, 1999). A união de diversas tendências – de monarquistas a republicanos – em torno da Independência contra as cortes se desfez no final de 1822, quando foi cassada a liberdade de imprensa no Brasil, com o fechamento de jornais críticos a d. Pedro (Sodré, 1999, p. 61).

Se instituições creditícias e monetárias vivem e sobrevivem fundamentalmente da confiança das pessoas, o que dizia a imprensa de um Banco do Brasil fragilizado e, conseqüentemente, enfrentando uma crescente desvalorização de suas notas? Passamos a apresentar a partir de agora como o banco figurou nos principais periódicos da corte por volta de 1822, a fim de captar pela imprensa o efeito do processo político sobre sua credibilidade. Foram coletados dados, entre junho de 1821 e setembro de 1823, nos seguintes jornais: *Correio do Rio de*

Janeiro, Gazeta do Rio de Janeiro, Diário do Rio de Janeiro, A Malagueta, Reverbero Constitucional Fluminense, Compilador Constitucional, Político e Literário, Correio Braziliense e os Annaes Fluminenses.

Nessa época, a imprensa dedicada aos assuntos comerciais e financeiros ainda não havia aparecido. O *Jornal do Comércio*, o *Diário Mercantil* e o *Semanário Mercantil*, por exemplo, foram criados posteriormente. Ainda assim os jornais que circulavam na corte tratavam, entre outras coisas, de notícias de negócios. Havia, é verdade, grande número de anúncios relativos a questões do cotidiano, como a perda de bilhetes, a oferta de ações para venda, a chamada para a distribuição de dividendos. O *Diário do Rio de Janeiro*, um jornal mais informativo do que de opinião (Sodré, 1999, p. 50), publicava informações sobre o banco, como avisos sobre a retirada de notas de circulação e sua queima, além de dar publicidade à eleição de sua direção (*Diário*, ed. 12, 14/8/21, p. 90; ed. 22, 26/3/22, p. 84; ed. 3, 4/9/22, p. 1).

A *Gazeta do Rio de Janeiro*, jornal áulico (Sodré, 1999, p. 49) que transcrevia extratos das sessões das cortes, publicou a sessão em que lhes foi apresentado o decreto de março de 1821, que nacionalizava a dívida do Tesouro com o banco, mencionando como justificativa o auxílio ao governo por meio do desconto de letras e pagamento de obras (*Gazeta*, ed. 100, 20/10/21, p. 2). Esse não deixa de ser um indício da participação do banco no financiamento de obras públicas.

Os jornais publicavam também cartas por meio das quais é possível perceber dificuldades associadas à falta de numerário em circulação, especialmente dinheiro miúdo para troco, à conversão das notas do banco

e sua desvalorização. Uma carta publicada em abril de 1822, em *A Malagueta*, tratando de questões do Tesouro, avaliava que a emissão em circulação era suficiente para atender à demanda das transações, mas que faltavam notas miúdas simplesmente porque o banco decidiu não colocá-las para circular (*A Malagueta*, ed. 20, 27/4/22, p. 82). Ainda em 1821, o *Reverbero Constitucional Fluminense*, apoiador da Independência e editado por Gonçalves Ledo e Januário da Cunha Barbosa, publicou uma longa carta também reclamando da falta de numerário:

“[...] andamos todos os dias à cata de duas patacas para comprarmos o necessário ao jantar, com mais pena e desgasto do que temos para ganharmos o valor das mesmas duas patacas [moeda de prata de 320 réis] [...] estimarei muito que me suscite outro sistema melhor, que me livre do incômodo de adormecer meditando aonde e porque modo acharei troco de 4.000 réis na manhã seguinte para comprar o almoço” (*Reverbero*, ed. 3, 15/10/21, pp. 28-32).

A questão do dinheiro miúdo talvez dissesse respeito mais ao Tesouro. Embora associada ao banco pelo primeiro missivista, os estatutos impediam a impressão de notas de baixo valor. Porém, a dificuldade de conversão era um problema do banco, ainda que sua origem e solução estivessem vinculadas ao governo. É sabido que, especialmente a partir de 1818, o banco em alguns momentos a restringiu, chegando a suspendê-la. Os jornais captaram o problema em publicações como esta, na seção de *Variedades do Compilador Constitucional*: “Com bastante admiração nossa temos visto que algumas sentinelas do Banco dão

com o couse [sic] da arma em alguns dos que ali vão trocar bilhetes quando há grande aperto. Será essa a maneira de tratar-se um Povo Constitucional?” (*Compilador*, ed. 10, 8/3/22, p. 6). É a mesma impressão publicada no *Reverbero* pouco depois, tendo o Banco do Brasil como alvo, embora não seja mencionado explicitamente:

“[...] qualquer pessoa, que tem ideias de comércio, sabe que crédito é a boa opinião que os outros homens têm da riqueza, boa fé e pontualidade de alguma pessoa ou sociedade: e que circulação é uma operação que fazem as casas alcançadas, que não podendo satisfazer pontualmente as suas dívidas, usam de algum desvio ou rodeio para entreter os seus credores e espaçar o pagamento que não podem fazer no seu vencimento, iludindo-se muitas vezes a si mesmos, ou querendo iludir os outros com a esperança de uma futura solução. Esta operação, que é quase sempre ruínosa, longe de granjear espécie alguma de crédito, o destrói e diminui, iludindo unicamente” (*Reverbero*, ed. 27, 14/5/22, p. 321).

De modo mais claro, já passado quase um ano da declaração de Independência, uma carta de José Antônio Pinheiro Carvalhal reclamava ao redator do *Correio do Rio de Janeiro* que foi quatro vezes ao banco para trocar um bilhete e não conseguiu, porque o Sr. Peçanha só trocava bilhetes de seus protegidos escolhidos a dedo. O missivista pedia ao governo a correção desse tipo de abuso (*Correio*, ed. 7, 8/8/23, p. 27). Poucos dias depois, outra correspondência se queixava da dificuldade de trocar uma nota de 400 mil-réis (*Correio*, ed. 11, 13/8/23, p. 44). E, no mês seguinte, mais uma reclamação sobre o troco e o sr. Peçanha. Desta vez, o

missivista chamou a atenção para a escassez de metal em razão da desproporção entre a emissão do banco e sua reserva metálica. Aludiu ao financiamento da guerra no Sul e à dívida do Tesouro com a instituição e pedia providências para que seu crédito não fosse aniquilado (*Correio*, ed. 31, 6/9/23, p. 1).

O problema da desvalorização das notas do banco aparece num diagnóstico publicado no *Reverbero* (suplemento à ed. 2, 8/10/21) segundo o qual a condição para a confiança na emissão seria a equivalência entre o preço do metal e o valor do numerário, sugerindo a perda de valor do papel diante do metal. Como discutido na seção anterior, a desvalorização das notas estava associada ao descompasso entre a emissão e as reservas do banco, e, por sua vez, a emissão atendia ao financiamento do gasto público. Talvez por isso o padre Antônio João de Lessa tenha relacionado em seu comentário, feito em correspondência ao *Correio do Rio de Janeiro*, “o desfalecimento do Tesouro e estremecimento do crédito do banco” (*Correio*, ed. 59, 22/6/22, p. 243).

O *Correio Braziliense* e o *Correio do Rio de Janeiro* fizeram críticas à atuação do governo junto ao banco em edições publicadas entre janeiro e junho de 1822, ambos motivados, aparentemente, pela criação do Banco de Lisboa no último dia do ano anterior. O primeiro, em janeiro de 1822, noticiava a criação desse banco e reclamava do tratamento dado pelas cortes ao Banco do Brasil (*Correio Braziliense*, jan./22, p. 95). Interessante notar na edição seguinte a influência da experiência brasileira na avaliação feita pelo jornal de que o banco português não conseguiria despertar a confiança do público por ter sido criado para emprestar ao governo (*Correio Braziliense*, fev./22, p. 185).

Em março de 1822, o mesmo jornal reconhecia uma melhora na administração do banco e o auxílio de comerciantes ingleses, provavelmente por destinarem capitais para a instituição. O problema em sua avaliação era o governo, que trabalharia para aniquilar o banco. Em sua defesa, cobrava o pagamento da dívida do Tesouro e exigia o fim da interferência governamental, pois estava convencido de que “a menor ingerência do Governo é peçonha que mata a todo o Banco, e tanto mais violentamente quanto maior for essa ingerência” (*Correio Braziliense*, mar./22, p. 300). Vale lembrar, nesse ponto, que o *Correio Braziliense* circulava entre comerciantes que transitavam por Londres, Lisboa e Rio de Janeiro, e era financiado por eles (Oliveira, 2017, p. 110), então, não surpreende a menção positiva aos comerciantes estrangeiros em contraste com a avaliação de outro periódico, como veremos adiante.

O jornal também estava certo de que as cortes operavam contra o banco – por exemplo, ao retirar-lhe direitos garantidos pelos estatutos de venda do pau-brasil, urzela e outros produtos – e exortava o governo a, além de quitar sua dívida, controlar suas finanças de modo a contribuir para a melhoria da situação. Julgava que a ruína do banco brasileiro, defendida explicitamente em Portugal, seria também o início da ruína das finanças públicas e do Estado. Em sua visão, a culpa pelas dificuldades do banco era mais do governo do que de sua administração (*Correio Braziliense*, abr./22, pp. 448-9). A crítica do *Correio Braziliense* tinha, portanto, dois alvos: o governo brasileiro, pelo desconhecimento de suas finanças e suas consequências para o banco, e as cortes, pelo descaso e ataque à instituição brasileira.

Pela mesma época, em abril de 1822, o *Correio do Rio de Janeiro* publicou uma história concisa dos bancos comerciais por ocasião da criação do Banco de Lisboa pouco tempo antes. De modo geral, criticava nessa história a intervenção do governo em bancos particulares por desmobilizar a confiança do público em instituições cujo sucesso dependia essencialmente de sua credibilidade. Nas palavras do jornal, para ser bem-sucedido bastaria ao banco “muito crédito, inabalável crédito e imperdível crédito” (*Correio*, ed. 12, 23/4/22, p. 45).

Nessa linha, não se podia esperar uma análise positiva do caso brasileiro e, de fato, o articulista critica, talvez com algum exagero, o governo e a administração do banco por dilapidarem recursos dos acionistas sem estimular a expansão da economia: “Nenhuma fábrica de papel pardo se estabeleceu no Brasil; nenhuma estrada de comunicação se abriu entre duas capitanias; nem manufatureiros alguns foram convidados a passarem ao Brasil debaixo da proteção do banco” (*Correio*, ed. 13, 24/4/22, p. 51).

Entre maio e junho de 1822, o jornal publicou novas críticas ao governo e à administração do banco (*Correio*, ed. 27, 10/5/22, pp. 108-9 e ed. 41, 29/5/22, p. 167), além do requerimento de seu representante em Lisboa, João Rodrigues Pereira de Almeida, solicitando às cortes, em tom dramático, que o governo pagasse sua dívida para evitar a destruição do banco e o prejuízo de milhares de acionistas espalhados por todo o Brasil (*Correio*, ed. 51, 8/6/22, pp. 206-8).

José Vitorino dos Santos e Souza e Antonio Rodrigues de Oliveira eram os redatores dos *Annaes Fluminenses*, que circulou em edição única em janeiro de 1822. Consta nessa edição um longo artigo escrito por

eles intitulado “O Banco do Brasil em 1821”. De maneira geral, é um artigo em defesa do banco, que buscava explicar a falta de confiança do público na instituição naquela conjuntura e aventar soluções para recuperá-la.

Para os articulistas, o banco já havia passado por problemas anteriormente sem perder a confiança do público, mas sua credibilidade teria sido verdadeiramente abalada com o retorno de d. João para Portugal em abril de 1821 e a consequente saída de recursos do banco para o exterior. Desde então, argumentam, o banco restringiu a conversão e por isso suas notas estariam se desvalorizando. Nesse ponto criticaram, não só a dificuldade de conversão, mas a arbitrariedade ensejada por ela no momento em que o público levava suas notas aos guichês do banco para convertê-las (*Annaes*, ed. 1, 1º/1/22, pp. 21-2), como também revelaram as críticas mencionadas há pouco.

Apesar disso, enfatizavam o crédito do banco e afirmavam que, além da segurança das notas, seria de interesse geral fazê-lo prosperar para fomentar a riqueza nacional (*Annaes*, ed. 1, 1º/1/22, p. 23). Para sustentar sua posição, diziam que, além de ter seus empréstimos reconhecidos como dívida nacional por decreto de março de 1821,

“[...] o Banco do Brasil não tem o seu crédito radicado em fundos quiméricos; e os bilhetes que aqui circulam, não são a moeda papel de outros países: grandes rendas do Estado, todos os impostos de seges, carruagens, armazéns, tavernas, etc. e todas as rendas públicas que lhe foram consignadas foram a sua garantia” (*Annaes*, ed. 1, 1º/1/22, p. 31).

No entanto, reconheciam a significativa desvalorização de suas notas diante do ouro

e da prata. Segundo eles, essas notas circulavam por praticamente metade do valor que representavam (*Annaes*, ed. 1, 1º/1/22, p. 24). Paradoxalmente, a desvalorização resultante da desconfiança nas notas do banco viria, em parte, da confiança anterior que havia permitido ao banco fazer, nas palavras dos articulistas, “emissões ousadas”, maiores do que a prudência recomendaria (*Annaes*, ed. 1, 1º/1/22, p. 24). Naquela ocasião, creditaram a maior dificuldade do banco à saída de d. João e dos metais, porém, segundo eles, esse seria um problema temporário (*Annaes*, ed. 1, 1º/1/22, p. 32).

O artigo segue dizendo não ser justificada, portanto, a perda de confiança enfrentada pelo banco e, em contraste com o *Correio Braziliense*, apontou a crítica também para a atitude de comerciantes que, em vez de levarem metais para o banco ou para o mercado, promoviam um entesouramento que os encarecia e obrigava o banco a recorrer à conversão em cobre. Entretanto, não deixam de mencionar que o meio mais eficaz para reduzir a dívida do Tesouro com o banco seria reduzir a despesa pública (*Annaes*, ed. 1, 1º/1/22, pp. 41-2). Finalmente, encerram o artigo afirmando a importância do banco como credor do Estado:

“[...] o Banco do Brasil tem produzido e produz um aumento excessivo de riquezas, que todo mundo conhece; e é disto uma prova a grande dívida em que o Tesouro público está para com ele; além dos devedores particulares, como sabemos. De certo, a não ser o banco, El-Rei não acharia jamais credores de tão grande importância, como o banco tem adiantado; e a ser, como se diz, essa dívida contraída em razão das urgências do Estado; ou os negócios ter-

-se-iam perdido, a não existir o banco; ou ter-se-ia recorrido (com vergonha dizemos) à Inglaterra, que tem sabido tirar do nosso desleixo todas as grandes vantagens que o nosso governo podia e devia ter tirado deste imenso mar de riquezas” (*Annaes*, ed. 1, 1º/1/22, p. 46).

A pesquisa na imprensa revelou que as notícias e análises sobre o banco apareceram com mais frequência antes do processo de Independência. É notável não haver, na documentação analisada, um vínculo entre a movimentação política e a perda de confiança no banco. Contudo, uma possível explicação para isso é o fato de que suas dificuldades já vinham desde antes de setembro de 1822. Mesmo depois da Independência, seus problemas continuaram muito semelhantes aos de 1818 e 1821 debatidos na imprensa e já conhecidos pelos leitores. Talvez por isso, pelos jornais, a emancipação política não tenha suscitado maior desconfiança num público já desconfiado com o banco.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A motivação deste artigo foi pensar os bancos no Brasil na época da Independência. Sabendo-se que nessa altura havia no país somente o Banco do Brasil, procurou-se costurar sua relação com a Independência mirando dois objetivos: o primeiro foi mostrar a importância do banco no financiamento de gastos públicos essenciais para a consolidação da emancipação política. O segundo foi captar, por meio da imprensa, o efeito do processo de Independência sobre a confiança do público no banco.

O artigo tentou mostrar, em primeiro lugar, que o mercado de crédito na primeira metade do século XIX se desenvolveu no Brasil, especialmente na corte, prescindindo da atividade bancária. O grosso do crédito era fornecido por indivíduos, com especial participação de comerciantes. O Banco do Brasil também ofertou crédito a particulares, porém, suas operações mais importantes foram feitas com o governo. Afinal, um de seus objetivos, tal como consagrado em seus estatutos, era justamente fornecer recursos para financiar o gasto público.

Em seguida, por meio de relatórios do Ministério da Fazenda, inclusive o relatório sobre a crise de 1857, procuramos mostrar que a relação entre o banco e o Estado se aprofundou depois da Independência, ou seja, a tendência de aumento do fornecimento de recursos do banco ao governo se acentuou depois de 1822 até sua extinção. Vimos que o aumento da emissão, derivada, em boa medida, da demanda de recursos por parte do governo, fragilizou o banco na medida em que o aumento de recursos para conversão das notas não a acompanhava.

Advertimos também que esse processo não se iniciou com a Independência e já era um problema desde pelo menos 1818. A volta de d. João para Portugal em 1821 o agravou. Portanto, a Independência não trouxe novos problemas ao banco, pois eram os mesmos de antes, apenas os aprofundaram em virtude do aumento da demanda de recursos para consolidá-la. Mesmo fragilizado por essa demanda, o banco garantiu os recursos necessários para financiar importantes gastos relativos à emancipação política.

Não se deve, portanto, desprezar o papel do Banco do Brasil nesse processo, especialmente no suprimento de campanhas

militares nas províncias e na região da Cisplatina. Além disso, é preciso considerar também o auxílio à circulação, uma vez que as notas do banco faziam parte do meio circulante da época, fundamental para garantir a realização das transações e a dinâmica da economia.

Finalmente, o artigo tentou captar, por meio da análise de jornais por volta de 1822, a eventual desconfiança no banco provocada pelo processo político. É preciso lembrar que, nessa época, os jornais eram meramente informativos ou tratavam muito mais de questões políticas do que econômicas. Os jornais dedicados especificamente ao comércio ainda não haviam sido lançados nesse ano. Contudo, como a questão do Banco do Brasil se misturava à política, ele apareceu em algumas edições no período analisado. Além de notícias banais sobre o cotidiano do banco, foram publicadas também avaliações sobre sua situação.

Essas avaliações, em sua maioria, falavam claramente da situação deplorável do banco, isto é, da dificuldade de conversão e, conseqüentemente, da desvalorização de suas notas. Talvez por isso a questão mais importante tratada nessas avaliações dizia respeito ao pagamento da dívida do Tesouro e suas demandas em relação ao banco, isto é, tratavam da relação entre o banco e o governo. Também de maneira geral, o tom é de crítica à intervenção do governo no banco, frequentemente apontada como a principal culpada pela difícil situação do estabelecimento. A administração do banco também é criticada, mas em menor grau. Por outro lado, é reconhecida a importância do banco para a economia e, inclusive, para o financiamento do gasto público.

Quase não se menciona o efeito da Independência sobre o banco. Basta dizer que boa parte das publicações sobre ele está concentrada antes de setembro de 1822, fato não muito surpreendente se considerarmos que o processo ganhou corpo nos últimos instantes. Não obstante, as propostas econômicas das cortes para o Brasil, que tinham intenção de restabelecer restrições comerciais, já ameaçavam há tempos os interesses de comerciantes brasileiros e também portugueses com negócios no país, causando certa agitação política.

A queda na subscrição das ações do banco em 1821 e 1822 sugere que alguma desconfiança a Independência fomentou, todavia, ela não parece ter sido capaz de alterar de maneira significativa a expectativa em relação ao banco, pois seus problemas já estavam dados desde 1818, quando a conversão começou a falhar. Esta é uma

hipótese para explicar por que um processo político como a Independência, que carregaria certo grau de incerteza sobre a economia e também sobre o banco, não chegou a se tornar um fato suficientemente relevante para a imprensa. Pesa também, é claro, o fato dessa imprensa se dedicar mais aos assuntos políticos do que econômicos, mas, como vimos, o banco estava ligado intrinsecamente a questões políticas.

Em síntese, mesmo não sendo protagonista dos debates nos jornais do início da década de 1820, e apesar de todas as dificuldades, o Banco do Brasil supriu o Tesouro praticamente até sua extinção em 1829, facilitando os meios e os recursos de que as rendas reais e as públicas necessitassem para ocorrer às despesas do Estado, inclusive aquelas associadas à Independência, cumprindo o desiderato impresso no alvará de sua criação.

REFERÊNCIAS

- AIDAR, B. "Crédito", in A. Slemian; B. Aidar; J. R. de L. Lopes (orgs.) *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil, séculos XVIII-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2020.
- AIDAR, B. *Financiar o Império: o Banco do Brasil e seus acionistas, 1808-1821*. Artigo apresentado no seminário internacional "Empréstitos, donativos y especulaciones con la real hacienda en los imperios ibéricos". México, Instituto Mora, 2018.
- ANDRADA, A. C. R. de. *Bancos de emissão no Brasil*. Rio de Janeiro, Editora Leite Ribeiro, 1923.
- BETHELL, L. (ed.). *The Cambridge History of Latin America*, v. 3. Cambridge, Cambridge University Press, 2008.
- BRASIL. *Demonstração da receita e despesa do Thesouro Nacional*. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1827.

- BRASIL. *Exposição do estado da Fazenda Pública*. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1823.
- BRASIL. *Relatório da comissão de inquérito nomeada por aviso do Ministério da Fazenda de 10 de outubro de 1859*. S. l., s.n., 1860.
- BRASIL. *Relatório do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda na sessão de 15 de maio de 1930*. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1830.
- BRASIL. *Relatório ou exposição do ministro da Fazenda sobre o estado da administração respectiva*. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1826.
- CARDOSO, J. L. "Novos elementos para a história do Banco do Brasil (1808-1829): crônica de um fracasso anunciado". *Revista Brasileira de História*, v. 30, n. 59, 2010, pp.167-92.
- CARRARA, Â. A. *Fiscalidade e finanças do Estado brasileiro, 1808-1889*. Tese. Juiz de Fora, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2016.
- CARREIRA, L. de C. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil desde a sua fundação*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889.
- CORRÊA, F. R. C. "Letra de câmbio", in A. Slemian; B. Aidar; J. R. de L. Lopes (orgs.). *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil, séculos XVIII-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2020.
- CORRESPONDÊNCIA *Official das províncias do Brasil durante a legislatura das Cortes Constituintes de Portugal nos annos de 1821-1822 precedidas das cartas dirigidas a El-Rei D. João VI pelo príncipe real D. Pedro de Alcântara, como regente*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1872.
- COSTA, E. V. da. "Introdução ao estudo da emancipação política", in C. G. Mota (org.). *Brasil em perspectiva*. São Paulo, Difel, 1981.
- EGAS, E. *Cartas de D. Pedro a seu pae D. João VI (1821-1822)*. São Paulo, Typ. Brasil, 1916.
- FRANCO, A. A. de M.; PACHECO, C. *História do Banco do Brasil*, v. 1. Brasília, Banco do Brasil, 1979.
- FRANCO, B. de S. *Os bancos do Brasil*. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1848.
- FREIRE, F. *História do Banco do Brasil*. Rio de Janeiro, Typ. D'O Economista Brasileiro, 1907.
- GORENSTEIN, R. "Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)", in L. M. Martinho; R. Gorenstein. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993.
- LISBOA, J. A. *Reflexões sobre o Banco do Brasil oferecidas aos seus acionistas*. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1821.
- MARCONDES, R. "Crédito privado antes da grande depressão do século XX: o mercado hipotecário". *Estudos Econômicos*, v. 44, n. 4, 2014, pp. 749-86.
- MARICHAL, C. *El nacimiento de la banca en América Latina: finanzas y política en el siglo XIX*. "Cap 3: El despegue de la banca en Latinoamérica: 1850-1880" (mimeo.).
- MATTOSO, K. M. de Q. *Bahia, século XIX. Uma província no Império*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1992.
- MOREL, M. "As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na cidade imperial (1820-1840)". Jundiá, Paco Editorial, 2016.
- NORTH, D. C.; WEINGAST, B. "Constitutions and commitment: the evolution of institutions governing public choice in Seventeenth-Century England". *The Journal of Economic History*, v. 49, n. 4, 1989, pp. 803-32.
- OLIVEIRA, C. H. L. de S. *A astúcia liberal: relações de mercado e projetos políticos na corte do Rio de Janeiro (1820-1824)*. São Paulo, Universidade São Francisco, 1999.

- OLIVEIRA, M. F. "Hipólito José da Costa e as ideias econômicas d'O *Correio Braziliense*". *Intellèctus*, v. XVI, n. 1, 2017, pp. 106-30.
- PENNA, C. G. *Economias urbanas: capital, créditos e escravidão na cidade do Rio de Janeiro, c.1820-1860*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2019.
- PIMENTA, J. P. G. "A Independência do Brasil como uma revolução: história e atualidade de um tema clássico." *História da Historiografia*, n. 3, 2009, pp. 53-82.
- PIÑEIRO, T. L.; SARAIVA, L. F. "O mercado de crédito no Rio de Janeiro (1821-1850)". *Locus: Revista de História*, v. 20, n. 2, 2014, pp. 129-51.
- RYAN JR., J. J. *Credit where credit is due: lending and borrowing in Rio de Janeiro, 1820-1900*. PhD Thesis. University of California, 2007.
- SAMPAIO, J. F. da C. e. *Carta dirigida aos acionistas do Banco do Brasil, em consequência de certas reflexões sobre o mesmo*. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1821.
- SANTOS, C. A. C. dos. *Escrevendo a história do futuro: a leitura do passado no processo de Independência do Brasil*. Dissertação de mestrado. São Paulo, Universidade de São Paulo, 2010.
- SARAIVA, L. F.; ALVARENGA, T. "A Caixa Econômica do Rio de Janeiro, 1831-1859", in C. Marichal; T. F. R. Gambi. *Historia bancaria y monetaria de América Latina (siglos XIX y XX)*. Santander, Ediciones Universidad de Cantabria, 2017.
- SAY, H. *Histoire des relations commerciales entre la France et le Brésil*. Paris, Guillaumin, 1839.
- SODRÉ, N. W. *História da imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro, Mauad, 1999.
- SUMMERHILL, W. *Inglorious revolution*. New Haven, Yale University Press, 2015.
- VIANA, V. *O Banco do Brasil. Sua formação. Seu engrandecimento. Sua missão nacional*. Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Commercio, 1926.

Periódicos

- A MALAGUETA*, ed. 20, 27/4/22.
- ANNAES Fluminenses*, ed. 1, 1º/1/22.
- COMPILADOR Constitucional, Político e Literário*, ed. 9, 2/3/22.
- CORREIO BRAZILIENSE*, jan.-abr./1822.
- CORREIO do Rio de Janeiro*, ed. 12, 23/4/22; ed. 13, 24/4/22; ed. 27, 10/5/22; ed. 41, 29/5/22; ed. 51, 8/6/22; ed. 59, 22/6/22; ed. 7, 8/8/23; ed. 11, 13/8/23; ed. 31, 6/9/23.
- DIÁRIO do Rio de Janeiro*, ed. 12, 14/8/21; ed. 22, 26/3/22; ed. 3, 4/9/22.
- GAZETA do Rio de Janeiro*, ed. 100, 20/10/21.
- O ESPELHO*, ed. 129, 11/2/1823.
- REVERBERO Constitucional*, suplemento à ed. 2, 8/10/21; ed. 3, 15/10/21; ed. 27, 14/5/22.

O mealheiro oculto: dinâmicas econômicas entre o Norte e o Sul do Brasil no tempo da Independência

Daniel Souza Barroso



resumo

Este artigo tem como objetivo analisar a economia da Amazônia, do Nordeste e do Sul do Brasil no período da Independência. Para tal, examina as exportações e a força de trabalho escravizada dessas regiões. Propõe-se, ao final, a hipótese de que – direta ou indiretamente – as dinâmicas econômicas entre o Norte e o Sul do Brasil produziram riqueza à margem do Centro-Sul, ao responderem por grande parte das exportações e da população do país naquele contexto.

Palavras-chave: economia; Brasil; século XIX.

abstract

This paper aims at analyzing the economy of the Amazon, the Northeast, and the South of Brazil at the Independence. I shall examine exports and the enslaved labor force in these regions. Finally, I present the hypothesis that – directly or indirectly – the economic dynamics between the North and the South of Brazil produced wealth beyond Center-South, as they accounted for a large part of Brazilian exports and population in that context.

Keywords: economy; Brazil; Nineteenth Century.

Em *Formação do Brasil contemporâneo*, Caio Prado Júnior (2011) vislumbra, nas primeiras décadas do século XIX, um contexto-chave para a compreensão do “sentido da colonização”. Na sua leitura, aqueles anos representavam, de um lado, um “balanço final” de três décadas de colonização, de outro, um lócus de observação privilegiado do processo histórico que nos levou ao Brasil de hoje. Assim como as dinâmicas coloniais, os processos de Independência apresentaram contornos distintos, nas diferentes regiões do novo Império que se formava. Este artigo tem como objetivo examinar a economia brasileira em tal contexto, enfatizando a Amazônia, o Nordeste e o Sul do país. Mais do que um simples panorama, procuramos evidenciar como as características particulares da colonização, nessas regiões, permitem matizar a própria compreensão acerca da formação econômica do Brasil contemporâneo, além do Centro-Sul.

Dos caminhos possíveis para a análise proposta, optamos por desenvolver uma reflexão que considere, especialmente, o protagonismo de gêneros agroextrativistas nas exportações e a participação da força de trabalho escravizada em cada uma das regiões observadas. Outros recortes poderiam ter sido adotados, como a formação de redes mercantis, dos mercados internos, de experiências de trabalho não escravistas e das elites locais e regionais. A opção pelas exportações e a escravidão se justifica por dois motivos: inicialmente, por serem elementos fundantes das explicações tradicionais acerca da formação econômica do Brasil e nos possibilitarem revisitá-las à luz de uma nova historiografia; ademais, por nos ensinarem problematizar, à guisa de conclusão, o próprio conceito de economias periféricas atribuído à Amazônia, ao Nordeste e ao Sul do Brasil, no contexto da Independência.

DANIEL SOUZA BARROSO é professor da Escola de Aplicação da Universidade Federal do Pará (UFPA).

AMAZÔNIA

Por longo tempo, foi lugar-comum, na historiografia brasileira, relacionar a formação econômica e social da Amazônia à noção de “área periférica”. Em vez de lida como um horizonte de comparação às outras experiências coloniais de Portugal nas Américas, estruturadas – em maior ou menor medida – a partir das *plantations*, a Amazônia foi, o mais das vezes, descrita como um ciclo extrativista multissecular, no qual a agricultura e a escravidão africana teriam ocupado um lugar secundário, em virtude do protagonismo da mão de obra indígena e da coleta de drogas do sertão (e, séculos mais tarde, da borracha). Se, por um lado, é verdade que a força de trabalho indígena e o extrativismo tiveram um papel destacado na formação da região, por outro, a agricultura e a mão de obra africana escravizada estiveram longe de serem inexpressivas no mesmo processo.

A partir de meados do século XVIII, quando Portugal e os seus domínios ultramarinos enfrentavam uma grave crise econômica decorrente – dentre alguns outros fatores – do esgotamento das minas de ouro e de diamantes, a Coroa portuguesa, sob o reinado de d. José I, promoveu um conjunto de reformas que tinham como objetivo aprimorar a administração do Império e incrementar as receitas obtidas pela exploração colonial. Tais políticas, mais conhecidas como Reformas Pombalinas¹, tiveram grande impacto na Amazônia, com a reorganização do Estado do Grão-Pará e Maranhão e a mudança da capital para Belém (1751), a elaboração do Diretório dos Índios

(1755) e a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (idem). Embora as Reformas Pombalinas procurassem reorganizar todas as esferas da colonização portuguesa na região, o seu impacto econômico e social foi marcante.

Em *Espelhos partidos: etnia, legislação e desigualdade na colônia*, Patrícia Sampaio (2011) ajudou a restabelecer, na historiografia, as conexões existentes mas, geralmente, pouco lembradas entre a fundação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e o reordenamento, naquele contexto, das políticas de acesso à mão de obra indígena evidenciadas pela implantação do Diretório, o fim das tropas de resgate e a lei de liberdade dos índios. De acordo com Sampaio (2011, p. 87), com esse conjunto de medidas adotadas, “a Coroa reitera um procedimento similar ao que precedeu à criação da Companhia do Maranhão, alterando as disposições com relação aos índios e criando novos impedimentos ao seu acesso indiscriminado, por um lado, e, de outro, acenando com a perspectiva da disponibilidade de africanos a tempo e preço razoáveis”.

A despeito dos contrapontos existentes na historiografia acerca da efetividade da criação da Companhia Geral de Comércio no desenvolvimento econômico da Amazônia, é inquestionável que essa companhia produziu um efeito muito maior que a sua congênere do século XVII². Esse efeito pode

1 Acerca das chamadas Reformas Pombalinas, cf. Falcon (1982) e Maxwell (2001).

2 Em uma historiografia tradicional, os contrapontos feitos à efetividade da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão em promover o desenvolvimento da agricultura na Amazônia refletem, de um lado, a ideia de que essa região não seria “apta” para a agricultura e, de outro, a própria noção de que a companhia não conseguiu assegurar um número adequado de africanos escravizados para a força de trabalho. Sobre esses discursos, ver principalmente: Barroso (2017, pp. 31-63).

ser notado, em primeiro lugar, no tráfico de escravizados. Estimativas recentes dão conta de que, do começo da ocupação portuguesa na região, nas primeiras décadas do Seiscentos, até 1750, aproximadamente 3 mil africanos escravizados aportaram na Amazônia. Entre 1751 e 1787, pelo menos 22.481 africanos escravizados aportaram apenas no Grão-Pará (Hawthorne, 2010, p. 52). A consolidação da mão de obra africana representou um passo importante no desenvolvimento da agricultura na Amazônia, com características próprias, no contexto do chamado “renascimento da agricultura”³.

Desde as últimas décadas do século XVII, o cacau representava um dos principais – isso, quando não o principal – produtos de exportação da Amazônia. A produção desse gênero, realizada inicialmente através da extração de sua forma nativa (o chamado cacau “bravo”) e, mais à frente, por meio do cultivo do chamado cacau “manso”, foi incentivada pela Coroa portuguesa desde, pelo menos, os anos de 1670 – quando o seu potencial de comercialização já estava comprovado. Nas leituras de diversos agentes da administração colonial portuguesa, o

cacau era um produto com baixo custo de produção e elevado preço de venda. Entre 1756 e 1777, contexto de atuação monopolista da Companhia Geral de Comércio, o cacau representou 61,0% do valor total das exportações paraenses. Entre os anos 1796 e 1822, o peso relativo do cacau no conjunto de exportações do Grão-Pará foi de 50,3% (Dias, 1972, p. 373; Alden, 1976, p. 127).

A vila de Cameté, no Baixo Tocantins, era uma das principais localidades produtoras de cacau na Amazônia. Em 1778, segundo o Mapa de Famílias do Estado do Grão-Pará, elaborado sob as ordens do então governador João Pereira Caldas, aquela vila possuía 603 domicílios, dos quais 431 (71,5%) se dedicavam a produzir cacau. Tal produção, por vezes associada a de outro gênero agroextrativista, no contexto da policultura que caracterizava a agricultura desenvolvida na região entre os séculos XVIII e XIX, concentrava, também, grande parte da força de trabalho escravizada de Cameté. Dos 1.641 escravizados recenseados na ocasião, 1.349 (82,2%) estavam empregados na coleta ou no cultivo do cacau. Os demais ajudavam a produzir gêneros diversos, a exemplo dos 79 escravizados que trabalhavam no engenho Carmelo, em Carapajó, pertencente a João de Moraes Bittencourt, que produzia açúcar e aguardente⁴.

Se, por um lado, não há como questionarmos a prevalência do cacau nas exportações da Amazônia, por outro, também não há como limitarmos a economia amazônica a um único gênero (cacau), muito menos a uma atividade econômica preponderante

3 Em *História econômica do Brasil*, de 1945, Caio Prado Júnior desenvolve o conceito de “renascimento da agricultura”. Nas palavras do autor: “Em seu lugar [mineração] ressurgirá novamente a agricultura, que volta a ocupar a posição dominante que desfrutara nos dois primeiros séculos da colonização. Mas não será apenas este o fator negativo que estimula o refluxo das atividades da colônia para o cultivo da terra. Estendiam-se novamente os mercados para seus produtos. Para isto contribui particularmente o desenvolvimento considerável da população europeia no correr do séc. XVIII; a par disto, o incremento das atividades econômicas e relações comerciais em todo o mundo, este prenúncio da nova era que se inaugura na segunda metade daquele século, a era da Revolução Industrial. Isso se reflete intensamente no mundo colonial. Seus mercados se alargam, seus produtos se valorizam” (Prado Júnior, 2008, pp. 79-80).

4 Arquivo Histórico Ultramarino, Pará (avulsos), cx. 94, doc. 7.509.

(extrativismo), tendo em vista os crescentes volumes de exportação de outros gêneros agrícolas e o fato de parte do cacau exportado no período ter sido cultivada, e não somente coletada (Chambouleyron, 2014). Apesar de haver uma incipiente exportação de açúcar (o grosso da cana-de-açúcar produzida no Pará era processado em aguardente), o café, o algodão e o arroz passaram a ocupar um espaço maior nas exportações do Grão-Pará no último quartel do século XVIII, na esteira não apenas de melhorias técnicas, da reorganização da mão de obra indígena, sob o Diretório, e da introdução de mão de obra cativa africana, como também através do plantio de novas espécies de gêneros agrícolas.

O século XVIII assistiu, portanto, ao reposicionamento da agricultura na economia amazônica. Ao examinar os valores dos gêneros extrativistas e agrícolas exportados pelo Pará, entre 1720 e 1820, Francisco Costa observou que o valor das exportações agrícolas cresceu, em média, a 5,2% a.a., enquanto o valor exportado da produção extrativista cresceu, em média, a 2,3% a.a. Advertimos, entretanto, que Costa parece considerar toda a produção de cacau como extrativista, o que, por certo, subestimou o crescimento do valor de exportação dos gêneros agrícolas (Costa, 2012, p. 206). Ainda assim, o autor estimou que, no final do período colonial, a agricultura respondia por, pelo menos, 40% do valor total de exportações do Grão-Pará. Isso, ainda sem considerarmos os gêneros agrícolas que, consumidos na região, dinamizavam o comércio interno na Amazônia.

Em 1792, o juiz ordinário de Porto de Moz, Antônio João Rodrigues, remeteu ao governador, Francisco de Souza Coutinho, a relação de “todas as aguardentes que passa-

ram para [rio] acima”, rumo à capitania do Rio Negro. As centenas de “canadas” listadas reforçam que a produção de cana-de-açúcar levada a cabo na Amazônia visava, acima de tudo, ao abastecimento interno da região⁵. Anos mais tarde, em 1803, os mapas enviados ao governador Marcos de Noronha e Brito pelas freguesias de Moju e do Acará revelariam que 5,6% e 17,6% do arroz produzido, respectivamente, nessas paróquias, foi consumido nas próprias localidades. Além do mais, os mapas informam, ainda, que 57,8% da farinha e 86,2% do milho produzidos no Acará foram, igualmente, consumidos em tal freguesia⁶. Dados indicativos de um movimento de interiorização da economia amazônica que, até hoje, tem recebido pouca atenção.

Autores clássicos da historiografia econômica da Amazônia, como Barbara Weinstein e Roberto Santos, não costumaram dar a devida ênfase aos fundamentos internos de produção da região. Embora Weinstein (1993, pp. 24-25) enxergue, nas primeiras décadas do século XIX, um contexto no qual a agricultura assumiu protagonismo na economia da região, em detrimento do extrativismo, Santos (1980, p. 23) defende que a Amazônia apresentava somente “alguma produção agrícola de exportação (algodão) e de gêneros de subsistência (arroz), [que] não chegava a ter maior expressão”. E que apresentaria, ademais, uma tendência declinante na primeira metade do século, com “a

5 Arquivo Público do Estado do Pará. Cód. 457. Correspondência de Diversos com o Governo (1788-1792). Agradeço à professora Patrícia Alves-Melo pela cessão de cópia do documento.

6 Arquivo Histórico Ultramarino, Pará (avulsos), cx. 133, doc. 10.131.

inversão na marcha dos preços do cacau; o quadro mundial [...] adverso para produtos tropicais; o esforço de guerra do Pará na campanha da Guiana [...] e os movimentos políticos locais, especialmente a Cabanagem” (Santos, 1980, p. 23).

No principal cinturão agroextrativista do Pará – formado pelas regiões do Baixo Tocantins e da Zona Guajarina, no entorno de Belém –, a agricultura permaneceu como uma atividade importante ao longo da primeira metade do século. Em 1823, 11.979 (40%) dos 29.977 escravos do Grão-Pará estavam reunidos nessas regiões. As propriedades escravistas do Baixo Tocantins e da Zona Guajarina apresentavam, em média, 21,7 cativos por plantel. Das 54 escravarias inventariadas de 1810 a 1850, 23 produziam gêneros de subsistência ou abastecimento, outras 19, derivados da cana-de-açúcar (por vezes, com uma produção associada à de arroz ou de cacau) e quatro, especificamente, cacau (Barroso, 2017). Tais características corroboram as indicações anteriores sobre um movimento de interiorização da economia da Amazônia, que viria a se estender, exceção feita à borracha, ao longo do Oitocentos.

Nas primeiras décadas do século XIX, com o espaço cada vez maior ocupado pelo cacau amazônico no mercado internacional, o incremento da demanda interna por alimentos e gêneros de subsistência e a manutenção da importância do tráfico de escravizados para a Amazônia, o comércio se desenvolveu, consolidando o relevo da praça mercantil de Belém e dos negociantes na economia e na sociedade de toda a região amazônica. Esse desenvolvimento foi marcado por um expressivo grau de endogenia na reprodução do capital acumulado em atividades mercantes no Grão-Pará –

que era investido mais em bens comerciais do que em propriedades urbanas ou rurais (Lopes, 2013, p. 110). O comércio ganharia ainda mais protagonismo, na segunda metade desse século, com a consolidação da borracha como o mais importante produto de exportação de toda a Amazônia.

NORDESTE

O Maranhão, por ter tido a sua formação histórica diretamente relacionada à da Amazônia, passou por um processo de desenvolvimento econômico semelhante à capitania do Pará na virada do século XVIII para o XIX. Com a criação da Companhia Geral de Comércio, o Maranhão também recebeu um número expressivo de escravizados com a finalidade de desenvolver, na região, uma economia agrícola de base escravista. Entre 1751 e 1787, 22.414 africanos escravizados aportaram em São Luís, quantidade equivalente aos 22.481 aportados em Belém, no mesmo período. Nas décadas seguintes, no entanto, o fluxo de escravizados para o Maranhão se intensificou destacadamente. De 1788 a 1815, 56.322 africanos escravizados aportaram em São Luís e 17.072 em Belém (Hawthorne, 2010, p. 52). Diferença que se acentuou como consequência dos excelentes resultados das exportações de algodão e arroz pelo Maranhão.

A crescente demanda internacional por algodão, decorrente do processo de industrialização na Europa, favoreceu a expansão e a consolidação do setor agroexportador do Maranhão. O crescimento da cotonicultura fez do Maranhão a segunda principal região exportadora desse produto na colônia (Arruda, 1980, pp. 353-4) e do porto de São Luís, o quarto maior exportador do

Brasil (Arruda, 1980, p. 368). O avanço da rizicultura contribuiu de forma igualmente expressiva para o aprimoramento do setor agroexportador do Maranhão. Negociantes da praça de São Luís, a exemplo de José Gonçalves da Silva e Antônio José Meirelles, alcançavam patamares elevados de lucro com a comercialização do algodão e do arroz. Tais produtos, considerando as exportações da colônia como um todo, permitiam lucros líquidos de, respectivamente, 65% e 101%, entre os anos de 1796 e 1811 (Arruda, 1980, pp. 566-570).

Entre o final do século XVIII e as primeiras décadas do XIX, a produção de algodão no Maranhão estava concentrada nas mãos dos grandes proprietários que, além de ocuparem posições de prestígio no cenário político local, estavam envolvidos no trato de escravizados para a região (Mota; Barroso, 2017). Ao contrário de discursos construídos por intelectuais maranhenses, ainda no Oitocentos, sobre a crise da produção algodoeira na província, estudos recentes têm evidenciado que o declínio da cotonicultura se consolidou apenas na década de 1840, sendo a redução da força de trabalho escravizada o resultado, não a causa desse declínio. Nesse sentido, a estagnação da cotonicultura, a partir dos anos de 1820, estava mais associada à política fiscal implantada pelo Império, que tributou as principais *commodities* do Brasil, do que a problemas como falta de mão de obra ou os altos custos do transporte terrestre (Pereira, 2017).

Em que pese tal observação, a participação relativa de pequenos e médios produtores de algodão cresceu, no decurso do século XIX, tanto no Maranhão quanto em Pernambuco – outra destacada região cotonicultora. Em 1848, diferentes localidades

dos vales dos rios Itapecuru e Mearim – principais espaços da produção de algodão e de arroz do Maranhão – apresentaram a média de 13,7 escravizados por proprietário, com o plantel modal unitário nesse conjunto amplo de localidades (Marcondes, 2005, p. 182). Entre 1800 e 1850, no Agreste pernambucano – espaço característico da cotonicultura, outrossim, da lavoura de subsistência e da pecuária –, os plantéis tinham, em média, 11,1 escravizados. No contexto, 89% das pessoas inventariadas possuíam, pelo menos, uma pessoa escravizada, corroborando o quadro de ampla disseminação da propriedade cativa (Versiani & Vergolino, 2016, p. 151).

Não foi, porém, apenas o algodão que promoveu uma nova etapa de dinamismo econômico no Nordeste após o mal-estar econômico que atingiu o Império português durante as décadas de 1760 e 1770. O já referido “renascimento da agricultura” fez o açúcar voltar a prosperar após um século de decadência, contribuindo, decisivamente, para que as balanças comerciais europeias se invertessem em favor de Portugal, a partir dos anos de 1790 (Barickman, 2003, p. 51). Nesse movimento, não somente as mais antigas regiões açucareiras no Brasil se beneficiaram. Além da Bahia e de Pernambuco, o atual Sudeste desenvolveu um complexo açucareiro que, em relação a muitos aspectos, serviu de base para o surgimento do complexo do café – que se tornou o principal produto de exportação de São Paulo, substituindo o açúcar, em 1848 (Petroni, 1968).

Na Bahia, o açúcar começou a se recuperar já a partir do final dos anos de 1770, com a elevação dos preços do gênero em Londres e Salvador. A média anual de exportação, que, até o início dessa década,

era de 400 mil arrobas, se expandiu para aproximadamente 800 mil arrobas, nos últimos anos do século XVIII. Além da questão do preço no mercado externo, internamente, essa expansão foi beneficiada pela ampliação do número de engenhos existentes na Bahia e em Sergipe – que passou de 353, entre 1790 e 1795, para 469 em 1818. Mesmo com a queda constante dos preços em Londres, na década de 1820, o declínio na taxa de câmbio implícita do mil-réis contrapôs tal redução e viabilizou uma nova ampliação do número de engenhos. Em 1829 e 1830, sem Sergipe (já alçado à condição de província), a Bahia exportou mais açúcar do que em qualquer ano anterior à Independência (Barickman, 2003, pp. 71-6).

Como nos primeiros séculos da colonização, a maior parte dos engenhos estava concentrada no Recôncavo, que reunia, 1818, 292 (92,7%) dos 315 engenhos arrolados na Bahia. Tais propriedades se localizavam, em geral, nas freguesias situadas às margens da Baía de Todos os Santos (Barickman, 2003, pp. 80-1). Nos anos de 1816 e 1817, nas vilas de Santo Amaro e São Francisco do Conde – coração da economia açucareira do Recôncavo –, os proprietários possuíam plantéis com, em média, 8,9 e 12,9 escravos, respectivamente. Especificamente entre os engenhos dessas vilas, a propriedade cativa era relativamente bem distribuída, apresentando graus de concentração (índices de Gini)⁷ de 21%, em Santo Amaro, e de 31%, em São Francisco do Conde (Schwartz, 1988, pp.

356-76). Em alguma medida, esses padrões são semelhantes aos de outras regiões açucareiras do Nordeste, no mesmo contexto.

Na Zona da Mata pernambucana, no decorrer da primeira metade do século XIX, a produção de açúcar não se restringia a grandes senhores de engenho. Pequenos produtores, chamados de “lavradores”, eram responsáveis por uma quantidade, cada vez maior, de cana-de-açúcar plantada. Essa crescente participação não se traduzia, contudo, em uma maior concentração de escravizados sob a sua posse. Se, naquele contexto, 95,1% das pessoas inventariadas possuíam, pelo menos, uma pessoa escravizada, só 15% dos cativos estavam em plantéis com até dez escravos. As propriedades detinham, em média, 18 cativos, sendo a maior delas formada por 283 escravos (Versiani & Vergolino, 2016, p. 151). A Zona da Mata continuou a ser o principal reduto escravista de Pernambuco, concentrando 47,2% dos cativos da província em 1842 e 51,8% dos escravizados em 1872 (Versiani & Vergolino, 2016, p. 148).

O “renascimento da agricultura” não se limitou, todavia, ao desenvolvimento da cottonicultura e à nova etapa da economia açucareira: “O crescimento nas exportações de produtos tradicionais como o açúcar, o fumo e os couros foi acompanhado, após 1780, por aumentos no comércio de produtos relativamente novos” (Barickman, 2003, p. 51). Na Bahia, o tabaco distinguia-se dessas novidades por figurar como um dos principais produtos de exportação da capitania, secundado somente pelo açúcar. Desde pelo menos o limiar do século XVIII, o fumo baiano dispunha de mercados consolidados na Europa, na Ásia e na América do Norte. A perda desses mercados se deu apenas no

7 O índice de Gini é um instrumento que permite medir a concentração de renda (ou riqueza) de determinado grupo. O valor “zero” representa a situação de igualdade, na qual todos possuem a mesma renda ou riqueza. O valor “um” (100%) representa, por sua vez, a iniquidade absoluta.

século XIX, quando as formas de consumo do tabaco na Europa mudaram. Mascar fumo, inalar rapé e usar cachimbo haviam saído de moda com a crescente popularização dos charutos, que favorecia o fumo de origem cubana (Barickman, 2003, pp. 63-70).

A pecuária, em geral, e a produção de charque e de couros, em particular, dinamizaram a economia do Sertão em espaço situado entre as capitanias da Paraíba, do Rio Grande do Norte, do Ceará, do Piauí e do Maranhão. A ocupação desse espaço pelos colonizadores estava diretamente relacionada à expansão da lavoura canavieira. Embora disputassem territórios, o açúcar e a pecuária, na prática, se complementavam. A necessidade de animais como força motora dos engenhos, para o transporte dos derivados da cana-de-açúcar produzidos e, evidentemente, para a própria alimentação, consolidava a pecuária como uma atividade de grande relevância para o funcionamento do complexo açucareiro, especialmente na Bahia e em Pernambuco. Apesar de o açúcar ter impulsionado o desenvolvimento da pecuária, essa atividade cresceu em importância mesmo na contração da economia açucareira (Vieira Junior, 2004, pp. 23-37).

Em um esforço de síntese, podemos dividir o evoluir econômico do Nordeste, aqui analisado, na virada do século XVIII para o XIX, em quatro grandes momentos: de 1776 a 1786, o de recuperação da atividade comercial; de 1787 a 1821, o de crescimento substancial de comércio dos principais produtos de exportação; de 1822 a 1829, o de crescimento econômico possivelmente mais lento; e, de 1830 a 1845, o de estagnação ou declínio das exportações (Barickman, 2003, pp. 83-4). Ainda que a economia nordestina tenha se recuperado, em alguma medida,

a partir da década de 1840, com um novo aumento das exportações de açúcar e tabaco, tal recuperação a uma prosperidade comparável àquela alcançada no final do período colonial, com o “renascimento da agricultura”. Na leitura de B. J. Barickman (2003, pp. 83-4): “[...] deu lugar, ao contrário, a longas décadas de estagnação e declínio”.

SUL

O atual Sul do Brasil representou, no período colonial, uma das grandes zonas de pecuária. Estendia-se para o sul do Paranapanema se encerrando, de um lado, na “Serra do Mar e seu denso revestimento florestal” e, do outro, “pelas matas que bordam o rio Paraná e o seus grandes afluentes” (Prado Júnior, 2011, p. 213). A criação de animas havia se estabelecido nessa região desde longa data. Nos Campos Gerais (atual Paraná), pela colonização vicentina; no Rio Grande do Sul, um pouco mais tarde, no limiar do século XVII (Prado Júnior, 2011, pp. 213-214). Tais espaços estavam articulados, de início, a dinâmicas econômicas diferenciadas. Enquanto o Paraná se interligava, sobretudo, ao abastecimento de São Paulo e do Rio de Janeiro, o Rio Grande do Sul, por seu turno, “girou mais na órbita castelhana, quase destacado que estava seu território do resto do país até meados do século XVIII” (Prado Júnior, 2011, p. 214).

A ocupação do atual Paraná pelos colonizadores teve início ainda no século XVII, com a expansão da economia paulista ao sul, primeiro, como zona de escravização indígena; depois, com a “descoberta” de ouro em Paranaguá, como lavra de aluviões. A mineração foi substituída por novas atividades econômicas nas primeiras décadas do

século XVIII. Ao longo do Setecentos, as tropas do Rio Grande do Sul que se destinavam a Sorocaba contribuíram para a ocupação dos Campos Gerais, com a fundação de novas vilas relacionadas à atividade campeira. “Baseada nos latifúndios campeiros da criação de gado, nos engenhos de beneficiar erva-mate, nas serrarias de pinheiros, formou a sociedade paranaense tradicional” (Westphalen, Machado & Balhana, 1968, p. 2). No final daquele século, o espaço dos Campos Gerais já estava plenamente ocupado e articulado à economia colonial.

Com povoados rurais estruturados economicamente em torno da pecuária e da agricultura de pequena escala, que comercializavam gado e mantimentos a regiões limítrofes, o Paraná manifestou um escravismo com características demográficas específicas. Os escravizados dessa região apresentavam grande equilíbrio entre os sexos, baixa idade mediana da população e elevada participação relativa de crianças, conformando um perfil sociodemográfico semelhante ao da população livre da comarca – guardadas, claro, as devidas particularidades (Gutiérrez, 1987). Não obstante, a propriedade escrava no Paraná era marcada por um expressivo grau de concentração, assim como a estrutura agrária da região (Gutiérrez, 2006). Essa característica fazia com que a posse de terras e de escravizados representasse signos importantes de distinção social e da construção de hierarquias no Paraná colonial (Machado, 2008).

Nas primeiras décadas do século XIX, a maioria dos proprietários de terras – principalmente os do litoral, que se voltavam a pequenas lavouras – não possuía escravizados (77,4%). A distribuição de terras entre os proprietários com e sem escravizados era

profundamente desigual, com vantagem para os primeiros. Dos 1.841.425 ocupados no Paraná, em 1818, 1.455.611 (79%) estavam em posse dos proprietários com escravizados. Em outras palavras, isso significa dizer que praticamente 4/5 das terras ocupadas da comarca estavam nas mãos de pouco mais de 1/5 (22,6%) dos proprietários do Paraná. Essa constatação reforça a ideia de uma grande correlação entre escravidão, a propriedade e os usos da terra no Paraná colonial. A posse de escravizados representava, assim sendo, um novo patamar de possibilidades de produção, acumulação, crédito, domínio da terra, segmentação social e acesso ao poder (Gutiérrez, 2006).

Assim como o Paraná, a ocupação de Santa Catarina pelos colonizadores tem início no século XVII, como um desdobramento do bandeirantismo paulista. Ao longo desse século, estabeleceram-se núcleos como São Francisco em 1645, Desterro (Florianópolis) em 1651 e Laguna em 1676. Até 1738, quando foi criada a capitania de Santa Catarina, tal região se notabilizava mais como um caminho das tropas rumo a Sorocaba. Após a criação dessa divisão administrativa, deu-se início ao incentivo de um movimento migratório espontâneo de casais açorianos e de madeirenses, que começaram a aportar em Santa Catarina, nos meados do Setecentos. Os migrantes desenvolveram uma agricultura de pequena escala (essencialmente, de subsistência), a pecuária e, em menor medida, a pesca. Ao mesmo tempo, desenvolveram-se tanto a vila de Nossa Senhora do Desterro, quanto o interior catarinense (Mira, 2002).

Ao longo das primeiras décadas do século XIX, as poucas fases de expansão da economia catarinense “diziam respeito, entre outros aspectos e com grande destaque, à

produção da farinha de mandioca, que tinha no porto do Desterro o seu principal canal de exportação”. Parte expressiva da farinha era comercializada com o Rio Grande do Sul, o Rio de Janeiro e as províncias platenses (Lins, 2020, p. 442). A caça à baleia, uma atividade tradicional do litoral catarinense, também se encontrava em retração, em virtude da ação de baleeiros estrangeiros (especialmente os estadunidenses) (Lins, 2020, p. 442). A caça era uma atividade que contava com a força de trabalho escravizada, ainda que a maior parte dos escravos em Santa Catarina estivesse empregada nos engenhos de farinha de mandioca e de açúcar existentes, assim como na pecuária (Gomes, 2017; Mamigonian & Bisso, 2018).

As charqueadas se estabeleceram no Rio Grande do Sul – inicialmente em Pelotas – nos últimos anos do século XVIII. Se, por um lado, a criação de animais nos Pampas remontava ao começo da colonização na região, dada a abundância de gado bovino, por outro, foi a partir do século XIX que um complexo charqueador se expandiu, lançando mão de uma expressiva força de trabalho escravizada (Osório, 2007). O tráfico de cativos direcionados à capitania se caracterizava pela elevada razão de masculinidade e a relevante participação relativa de cativos jovens – 1/3 dos escravos traficados para a região, de 1788 a 1802, possuía entre 10 e 14 anos de idade. Ademais, tratava-se de um circuito mercantil levado a efeito por muitos “traficantes eventuais”, que organizavam o trato de escravizados em pequenos envios e respondiam pela maior parte do tráfico destinado à região (Berute, 2006).

Os escravos eram, em uma paráfrase do conhecido comentário de Antonil sobre os engenhos de açúcar dos séculos XVII e

XVIII, “as mãos e os pés do charqueador” (Vargas, 2013, p. 206). Entre os inventários *post mortem* de Pelotas, na primeira metade do século XIX, apenas 13,8% não registravam a posse de escravos. Considerando os inventários escravistas, havia uma média de 12,6 cativos por plantel. Cerca de seis de cada dez escravizados inventariados, na comarca, estavam em escravarias com mais de 20 cativos, sugerindo elevado grau de concentração da propriedade cativa (Nogueról, 2016, p. 166). A riqueza média dos charqueadores era a maior do Rio Grande do Sul, na primeira metade do século, seguida das riquezas médias dos proprietários de mais de 1.000 cabeças de gado e dos comerciantes, um grupo com destacado protagonismo econômico e político na capitania/província (Nogueról, 2016, pp. 167-8).

Entre as Guerras Cisplatinas (1811-1826) e a Guerra dos Farrapos (1835-1845), os investimentos antes destinados aos empreendimentos rurais passaram a ser em parte aplicados na aquisição de bens urbanos e de embarcações, consolidando uma urbanização vinculada à intensificação das atividades mercantis na província. Apesar de o charque e os couros terem permanecido como os mais importantes produtos de exportação do Rio Grande do Sul, a abertura dos portos, em 1808, possibilitou o desenvolvimento de redes comerciais diretas com a Europa e os Estados Unidos, diminuindo a dependência existente para com o Rio de Janeiro. Em um cenário de franca expansão mercantil, os negociantes de grosso trato se destacaram em relação aos demais comerciantes – seja na importação ou na exportação de mercadorias, seja nos valores envolvidos nas

transações comerciais que desempenhavam (Berute, 2011).

No avançar do século XIX, a efetivação da ocupação do Sul, com o objetivo de coibir o interesse dos vizinhos platinos na região, vai ocupar um lugar de destaque na política migratória brasileira. Essa política, que oscilava desde a época da presença da corte no Brasil, “passou por requintes em que o branqueamento da raça, e a necessidade de uma nação mais civilizada e de um país onde o binômio senhor/escravo fosse amenizado” (Alvim, 1998, p. 231). Em especial, entre 1830 e 1880, a imigração para o Brasil foi pautada “numa política de traslado de camponeses voltada para a ocupação e o povoamento de extensas terras, em particular no Sul” (Alvim, 1998, p. 250). Se, sob determinado ponto de vista, é verdade que tal primeira etapa teve “pouco significado do ponto de vista numérico”, é inegável a contribuição social dos imigrantes para o Sul (Alvim, 1998).

ECONOMIAS PERIFÉRICAS – OU RIQUEZA À MARGEM: CONSIDERAÇÕES FINAIS

No clássico *Formação econômica do Brasil*, Celso Furtado (2007) interpretou a economia brasileira na primeira metade do século XIX como um declínio, a longo prazo, do nível de renda. Para Furtado, faltava ao Brasil a condição básica para o desenvolvimento de sua economia: a expansão das exportações. Com a alegada redução

da importância relativa do setor exportador, a manutenção da renda *per capita* no país dependeria da dinamização interna de setores não ligados ao comércio exterior, como as indústrias e os serviços situados nas zonas urbanas – o que não houve. Conclui o autor: “É provável que a renda *per capita* por essa época haja sido mais baixa do que em qualquer período da colônia” (Furtado, 2007, p. 163). Tal cenário mudaria drasticamente apenas na segunda metade desse século, com a forte expansão das rendas *per capita* na Amazônia, por conta da borracha, e no Sudeste, por conta do café.

O quadro analítico apresentado por Celso Furtado sobre a economia brasileira no tempo da Independência traduz, em grande medida, as interpretações de uma historiografia tradicional. Procuramos, nas últimas páginas, matizar parte desse quadro. Mais do que economias periféricas, a Amazônia, o Nordeste e o Sul do Brasil produziram riqueza – e muita riqueza – à margem das regiões economicamente mais dinâmicas do país. Diretamente, com as exportações de açúcar, algodão, cacau e charque, ou indiretamente, com a subsistência e o abastecimento do Centro-Sul, aquelas regiões continuaram a responder por grande parte da população e das exportações do Império que então se formava. Com a metáfora que intitula este artigo, as dinâmicas econômicas entre o Norte e o Sul do país, à época da Independência, ainda representam, em alguma medida, um mealheiro oculto na nossa historiografia econômica.

REFERÊNCIAS

- ALDEN, D. "The significance of cacao production in the Amazon Region during the late colonial period: an essay in comparative economic history". *Proceedings of the American Philosophical Society*, v. 120, n. 2, April 1976, pp. 103-35.
- ALVIM, Z. "Imigrantes: a vida privada dos pobres do campo", in F. A. Novais; N. Sevckenko. *História da vida privada*, v. 3. *República: da belle-époque à era do rádio*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998, pp. 215-87.
- ARRUDA, J. J. A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo, Ática, 1980.
- BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- BARROSO, D. S. *O cativo à sombra: estrutura da posse de cativos e família escrava no Grão-Pará (1810-1888)*. Tese de doutorado. São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2017.
- BERUTE, G. S. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790-c. 1825*. Dissertação de mestrado. Porto Alegre, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2006.
- BERUTE, G. S. *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Tese de doutorado. Porto Alegre, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2011.
- CHAMBOULEYRON, R. I. "Cacao, Bark-Clove, and Agriculture in the Portuguese Amazon Region in the Seventeenth and Early Eighteenth Century". *Luso-Brazilian Review*, v. 51, n. 1, 2014, pp. 1-35.
- COSTA, F. A. "A economia colonial do Grão-Pará: uma avaliação crítica (1720-1822)". *Economia e Sociedade*, v. 21, n. 44, abr. 2012, pp. 197-219.
- DIAS, M. D. "As frotas do cacau da Amazônia (1756-1777)". *Revista de História*, n. 50, mar.-jun./1962, pp. 363-77.
- FALCON, F. *A Época Pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo, Ática, 1982.
- FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo, Companhia das Letras, 2007 [1959].
- GOMES, L. C. "Livres, libertos e escravos na história da população de Santa Catarina, 1787-1836". *Revista Brasileira de Estudos de População*, v. 34, n. 3, set.-dez./2017, pp. 593-615.
- GUTIÉRREZ, H. "Demografia escrava numa economia não-exportadora: Paraná, 1800-1830". *Estudos Econômicos*, v. 17, n. 2, 1987, pp. 297-314.
- GUTIÉRREZ, H. "Donos de terras e escravos no Paraná: padrões e hierarquias nas primeiras décadas do século XIX". *História*, v. 25, n. 1, 2006, pp. 100-22.
- HAWTHORNE, W. *From Africa to Brazil: culture, identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York, Cambridge University Press, 2010.
- LINS, H. N. "A província de Santa Catarina na primeira metade do século XIX: ensaio sobre opressão econômica e suas repercussões". *História Econômica & História das Empresas*, v. 23, n. 2, 2020, pp. 427-62.

- LOPES, S. N. *As rotas do comércio do Grão-Pará: negociantes e relações mercantis (c. 1790-c. 1830)*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.
- MACHADO, C. S. *A trama das vontades: negros, pardos e brancos na produção da hierarquia social do Brasil escravista*. Rio de Janeiro, Apicuri, 2008.
- MAMIGONIAN, B. G.; BISSIGO, D. N. "População de origem africana", in I. O. Rocha. *Atlas geográfico de Santa Catarina: População (Fascículo 3)*. Florianópolis, Editora da Udesc, 2018, pp. 72-88.
- MARCONDES, R. L. "Posse de cativos no interior do Maranhão (1848)". *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, n. 61, jul./2005, pp. 169-86.
- MAXWELL, K. *Marquês de Pombal: paradoxo do Iluminismo*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2001.
- MIRA, M. A. B. "A população da Ilha de Santa Catarina", in N. V. Pereira et al. *A Ilha de Santa Catarina: espaço, tempo e gente*. Florianópolis, Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 2002, pp. 61-74.
- MOTA, A. S.; BARROSO, D. S. "Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará: uma análise comparativa da estrutura da posse de cativos (1785-1850)". *Revista de História*, v. 176, 2017, pp. 1-41.
- NOGUERÓL, L. P. F. "Posse de escravos no Rio Grande do Sul no século XIX", in F. R. Versiani; L. P. F. Nogueurol. *Muitos escravos, muitos senhores: escravidão nordestina e gaúcha no século XIX*. São Cristóvão/Brasília, Editora UFS/Editora UnB, 2016, pp. 163-178.
- OSÓRIO, H. *O Império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre, Editora da UFRGS, 2007.
- PEREIRA, T. A. Z. *The cotton trade and Brazilian foreign commerce during the industrial revolution*. PhD. Dissertation. São Paulo, School of Economics, Business and Accounting, University of São Paulo, 2017.
- PETRONE, M. T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo, Difusão Europeia do Livro, 1968.
- PRADO JÚNIOR, C. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011 [1942].
- PRADO JÚNIOR, C. *História econômica do Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 2008 [1945].
- SAMPAIO, P. M. M. *Espelhos partidos: etnia, legislação e desigualdade na colônia*. Manaus, Edua, 2011.
- SANTOS, R. *História econômica da Amazônia (1800-1920)*. São Paulo, T. A. Queiroz, 1980.
- SCHWARTZ, S. B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
- VARGAS, J. M. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.
- VERSIANI, F. R.; VERGOLINO, J. R. O. "Estrutura de posse de escravos em Pernambuco", in F. R. Versiani; L. P. F. Nogueurol. *Muitos escravos, muitos senhores: escravidão nordestina e gaúcha no século XIX*. São Cristóvão/Brasília, Editora UFS/Editora UnB, 2016, pp. 147-61.
- VIEIRA JUNIOR, A. O. *Entre paredes e bacamartes: história da família no Sertão (1780-1850)*. Fortaleza, Edições Demócrito Rocha/Hucitec, 2004.

WEINSTEIN, B. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo, Hucitec/Edusp, 1993 [1983].

WESTPHALEN, C. M.; MACHADO, B. P.; BALHANA, A. P. "Nota prévia ao estudo da ocupação da terra no Paraná moderno". *Boletim do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná*, n. 7, 1968.

Pensamento econômico no Brasil na época da Independência

Alexandre Macchione Saes

Ivan Colangelo Salomão



resumo

O artigo discute a evolução do pensamento econômico no Brasil durante a época de sua Independência. Aproximadamente três décadas, entre os séculos XVIII e XIX, que marcam um período de transições: das independências americanas, da Revolução Francesa, da Revolução Industrial inglesa e, no que diz respeito ao pensamento econômico, da difusão das ideias da economia política clássica. No confronto entre essas ideias e a prática da economia colonial, a assimilação da economia política no Brasil realizada pela geração de d. Rodrigo de Sousa Coutinho, José da Silva Lisboa e José Bonifácio de Andrada e Silva implicou tendência contraditória de difícil conciliação entre interesses metropolitanos e coloniais e a manutenção de práticas mercantilistas em meio a concepções liberais.

Palavras-chave: pensamento econômico; Independência do Brasil; José da Silva Lisboa; José Bonifácio.

abstract

The paper discusses the evolution of economic thought in Brazil during the time of its independence. Approximately three decades, between the 18th and 19th centuries, which mark a time of transitions: the American independences, the French revolution, the English industrial revolution and, with regard to economic thought, the diffusion of ideas from classical political economy. In the confrontation between the ideas of classical economics and the practice of colonial economics, the assimilation of political economy in Brazil, carried out through the lens of the generation of d. Rodrigo de Sousa Coutinho, José da Silva Lisboa and José Bonifácio de Andrada e Silva, could not occur without contradictory tendencies, from difficult conciliation of metropolitan and colonial interests, maintenance of mercantilist practices in the midst of liberal ideas.

Keywords: economic thought; Independence of Brazil; José da Silva Lisboa; José Bonifácio.

“Ainda que os governos enérgicos podem dar ativo impulso a geral indústria de sua Nação e acelerar as obras que a opulentam e acreditam, contudo parece-me impróprio e pernicioso precipitar as épocas dos possíveis melhoramentos do Brasil no que respeita a fábricas; e é evidentemente absurdo pretendermos rivalizar e já competir com os países populosos e adiantados em estabelecimentos desta natureza, e até no risco de distrair braços e fundos dos mais convenientes canais da Riqueza Nacional”
(Lisboa, 1810, p. III)

Em 1810, José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu, publicou *Observações sobre a franqueza da indústria e estabelecimento de fábricas no Brazil*, uma curta peça em defesa da introdução da indústria na colônia portuguesa. Diferentemente de *Princípios de economia política* – obra publicada em Portugal, em 1804, que apresentava um caráter mais teórico em diálogo direto com autores clássicos, em especial, Adam Smith –, *Observações sobre a franqueza da indústria* desce da teoria para encontrar a realidade da economia colonial. Não obstante tenha sido um dos principais difusores da economia política clássica no Brasil, José da Silva Lisboa passaria a confrontar, a partir de 1810, os princípios gerais das ideias econômicas em circulação com experiências históricas e concretas. Como recado para o príncipe regente, a peça sugeria que, se não cabia reproduzir as fábricas “refinadas” e “de

luxo” da Europa, a colônia deveria se valer do exemplo da “América do Norte”, que patrocinou o estabelecimento de fábricas associadas a comércio, navegação e agricultura em seu território.

Este breve parágrafo introdutório já indica a complexidade de se analisar a disseminação das ideias econômicas internacionais entre os (poucos) brasileiros letrados à época da Independência. O choque entre as concepções da economia política clássica – produzidas no seio de uma nação que passava por um processo vanguardista de revolução industrial – e a realidade colonial e escravista brasileira, desestimulava assimilações e adaptações

ALEXANDRE MACCHIONE SAES é professor do Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA) da USP e bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq.

IVAN COLANGELO SALOMÃO é professor do Departamento de Economia e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico da Universidade Federal do Paraná (PPGDE/UFPR) e bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq.

das teses escocesas a partir das experiências históricas específicas.

José da Silva Lisboa (1756-1835) foi o responsável pelas mais conhecidas assimilações e adaptações produzidas nas primeiras décadas do século XIX, o que lhe valeu a distinção de ser “consensualmente apreciado como o primeiro economista brasileiro” e introdutor da economia política e fundador da ciência econômica entre os seus patrícios (Novais & Arruda, 2003, p. 255). A destreza com que absorvia e reproduzia ideias do além-mar levou Arruda (2014, p. 312) a classificá-lo como “exemplo típico da elaboração tropical de ideias colhidas em outras plagas, as bem aclimatadas em solo pátrio”. Entende-se, assim, que as ideias econômicas produzidas naquele contexto se distanciavam da realidade da vida material da colônia, compondo um corpo analítico mais complexo sobre a economia colonial e balizado pela teoria elaborada no exterior (Aidar, 2019, p. 137)¹.

Inobstante, o trabalho de Lisboa deve ser apreendido como parte de uma geração do reformismo ilustrado português, que dialogava tanto com as referências mercantilistas quanto com a emergente economia política escocesa. Como sugere Fernando Novais, foi no cruzamento de influências inglesas clássicas e francesas fisiocratas que os ilustrados

portugueses teriam produzido o seu “mercantilismo ilustrado” (Novais, 2011, p. 230). Ideias econômicas que se fizeram verbalizar por personagens como d. Rodrigo de Sousa Coutinho (1755-1812), o bispo Azeredo Coutinho (1742-1821), Hipólito da Costa (1744-1823), José Bonifácio (1763-1838) e outros, que viriam a compor a eclética e heterogênea “geração de 1790” (Maxwell, 1999).

O pensamento econômico em gestação não era uma simples mimetização de termos, conceitos e princípios da moderna produção da economia política clássica. Tratava-se, com efeito, do surgimento de um pensamento econômico luso-brasileiro voltado para a compreensão do novo papel da colônia nas reformas ilustradas lusitanas da segunda metade do século XVIII. Em outras palavras, representava o esforço para se compreender a realidade de uma economia tropical num período de intensas transformações econômicas, políticas, sociais e ideológicas ao redor do globo. Ideias que imprimiriam marcas duradouras, fosse na prática das reformas da política colonial, fosse nas ideias econômicas produzidas no Brasil a partir do período de sua Independência.

Tais reflexões mais sistematizadas sobre a economia brasileira emergiram num período de aproximadamente três décadas entre o final do século XVIII e o início do XIX, comumente caracterizado como uma “época de transições”. Momento marcado pelo ciclo das independências americanas inaugurado com a emancipação dos Estados Unidos, em 1776; pela difusão das ideias da economia política clássica, especialmente a partir da obra *Riqueza das nações*, de Adam Smith, publicada naquele ano; pelas revoluções liberais europeias,

1 Maurício Coutinho, em instigante texto sobre o liberalismo e a economia política em José da Silva Lisboa, afirma que o uso dos conceitos e teorias da economia política clássica foi aplicado de maneira bastante precária pelo economista brasileiro. Para o autor, Lisboa se valeu de noções básicas de divisão do trabalho, especialmente presentes em Adam Smith, para embasar seus conselhos de política econômica e defender as vantagens da divisão do trabalho (Coutinho, prelo).

dentre as quais se destacou a Revolução Francesa, que eclodiu em 1789 e foi a mais influente; pela Revolução Haitiana, de 1791, capítulo central sobre os rumos da história colonial e de confrontação ao regime escravocrata; e, finalmente, pelo avanço da Revolução Industrial inglesa nas décadas finais do século XVIII, que provocaria transformações profundas na dinâmica econômica internacional (Hobsbawm, 1979; Novais, 2011).

Para além da reflexão acerca da inserção colonial na nova estrutura econômica internacional, o debate econômico observado no Brasil nas duas primeiras décadas do século XIX também circunscrevia os projetos em disputa no contexto da Independência. A emancipação política exigia das elites nacionais definições sobre questões distintas, como a construção do Estado, as políticas de comércio internacional e o caráter da estrutura social, num contexto em que outras nações do continente declaravam independência para formar repúblicas livres do trabalho escravo (Pimenta, 2015).

Isto posto, o presente artigo busca recuperar algumas dessas ideias econômicas elaboradas na época da Independência brasileira. A análise dos textos econômicos produzidos nas décadas que antecedem a emancipação de Portugal permite captar os projetos em disputa sobre o papel da colônia num contexto internacional em profunda transformação. Estruturas como o exclusivo colonial e a escravidão se mostravam cada vez mais anacrônicas com o avanço das ideias liberais, precisando ser, de alguma maneira, ressignificadas. Para tanto, este trabalho retoma algumas das principais

ideias econômicas, bem como os diferentes projetos de nação de dois relevantes atores políticos e intelectuais do contexto da Independência, José da Silva Lisboa e José Bonifácio de Andrada e Silva.

UM MUNDO EM TRANSIÇÃO: O REFORMISMO ILUSTRADO PORTUGUÊS

Se o crepúsculo da Baixa Idade Média assistiu à paulatina ascensão do futuro império marítimo português, o século XVIII testemunhou o longo declínio por que passou um dos mais poderosos aparatos estatais de dominação já conhecidos pela humanidade até então. Geopoliticamente onipresente durante mais de duzentos anos, o reino português demonstrava, no último quartil do Setecentos, sinais irreversíveis da decadência do outrora poderoso Estado lusitano.

Politicamente fragilizada e economicamente dependente, a Coroa bragantina buscava reestruturar os mecanismos de dominação colonial, uma vez que as perturbações ocorridas no além-mar, especialmente no Brasil, refletiam o ocaso daquele modelo de exploração e antecipavam a premência de remodelação de suas estruturas de submissão (Monteiro, 2009). A eclosão de uma série de insurreições, bélicas ou ideológicas, nos maiores centros econômicos e populacionais de sua principal colônia – Minas Gerais (1789), Rio de Janeiro (1794) e Bahia (1798), entre outras menos conhecidas – sinalizava a crescente contestação e a tibieza do regime prestes a sucumbir.

As mudanças políticas e econômicas a que forçosamente Lisboa se dobrava refle-

tiam a contradição inerente à iniciativa de revigorar as estruturas coloniais em meio à onda iluminista que varria o continente. O oxímoro subjacente ao chamado “despotismo esclarecido” – fenômeno que visava à conciliação entre a manutenção do exclusivismo colonial e a liberdade político-econômica requerida pelas colônias americanas – encontrou no entremundos português daquele momento histórico um de seus mais sintomáticos testemunhos.

Se decadente em matéria econômica, do ponto de vista intelectual tratava-se Portugal de um país não menos atrasado se comparado ao restante da Europa ocidental. A reforma iluminista encetada no governo de Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, entre 1750 e 1777, teve como desafio garantir a reconstrução de Lisboa, depois do terremoto de 1755, e como marca, a promoção de uma política de protecionismo econômico. O mercantilismo português da segunda metade do Setecentos reduzia a dependência do país do comércio inglês, permitindo que a Coroa ampliasse suas receitas, necessidade naquele contexto de reconstrução da capital metropolitana.

O Marquês de Pombal empreendeu, adicionalmente, significativos esforços para modernizar o sistema universitário português. A expressiva influência do catolicismo na vida pública do país contribuiu para que a escolástica resistisse por muito tempo às reformas educacionais, subordinando o método científico à ingerência eclesiástica. Mas a ruptura do governo com a ordem jesuíta, culminando com sua expulsão das colônias, exigiu que o Estado monárquico assumisse novo papel no sistema educacional lusitano.

Trata-se, esse, do ambiente acadêmico em que se formou a chamada “geração de 1790”, grupo de brasileiros notabilizado pela reflexão do reino como entidade una, o que descartava, por princípio, a emancipação política do país. Influenciados pela revolução científica iluminista, esses jovens estudantes exprimiam o hibridismo metodológico típico do turvamento inerente a um período de transição político-cultural, como foi o crepúsculo do antigo sistema. Do ponto de vista da concepção econômica, Novais (1984; 2001, p. 228) os definiu como praticantes de um “mercantilismo ilustrado”, oportuna antinomia a caracterizar ideias tão abertamente contraditórias.

O atraso econômico e cultural do reino português refletia-se na estagnação de suas instituições educacionais. Segundo Lima (1978), foi somente em 1836 que se introduziu o ensino de Economia Política na Universidade de Coimbra – muito tempo após a inauguração da disciplina em nações europeias pioneiras –, cuja regência foi confiada ao catedrático Adrião Pereira Forjaz Sampaio. A título de comparação, d. João concedera oficialmente a cátedra da disciplina a José da Silva Lisboa quando de sua chegada ao Brasil, em 1808. Conquanto não tenha sido efetivado, a cadeira passou a ser ofertada a partir dos anos 1830 nas faculdades de Direito de São Paulo e Olinda/Recife, estendendo-se, posteriormente, aos cursos politécnicos no decorrer do século XIX (Gremaud, 1997).

Oásis digno de menção foi a atividade científica desempenhada pela Academia das Ciências de Lisboa, fundada em 1779 pelo influente primo da rainha Maria I, João Carlos de Bragança Mascarenhas da Silva (Duque de Lafões), e pelo abade José

Correia da Serra. A entidade desempenhou papel relevante nos estudos dos problemas econômicos de Portugal ao patrocinar a publicação dos cinco volumes das *Memórias econômicas da academia*. Ainda que, em sua maioria, versassem sobre questões técnicas e produtivas, trata-se, segundo Bastien (2000), dos documentos que representaram a fisiocracia portuguesa da forma mais fidedigna. Dentre os 39 autores responsáveis pelos tomos da coleção (1789, 1790, 1791, 1812 e 1815), cinco eram brasileiros: José Bonifácio de Andrada e Silva, José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, Manuel de Arruda Câmara, Manuel Ferreira da Câmara Bittencourt Aguiar e Sá e Vicente Coelho de Seabra da Silva Teles (Lima, 1978, p. 50).

Atrasado, ainda que suscetível ao contexto no qual se inseria. Se as forças do passado se mantinham ativas e operantes entre a diminuta *intelligentsia* portuguesa do final do século XVIII, o ambiente intelectual em que a totalidade da elite colonial letrada se forjou estava indelevelmente marcado pela revolução ideológica produzida pelo iluminismo escocês, um marco na história da humanidade. A estrutura educacional e científica lusitana jamais logrou avanços que a distinguissem em relação aos demais países europeus. Ainda assim, viabilizou a formação universitária de diversas gerações de brasileiros que, se não mantiveram contato com a fronteira do pensamento ocidental da época, ao menos tomaram conhecimento da existência de um debate, àquele momento, interdito no Brasil.

Homens como o português Rodrigo de Sousa Coutinho, o baiano José da Silva Lisboa, o fluminense Joaquim Azeredo Coutinho e o paulista José Bonifácio de

Andrada e Silva frequentaram a Coimbra supradescrita. Representantes dessa elite dividida entre dois mundos, refletiram os (des)caminhos da política colonial nas duas acepções do termo: na faceta retrógrada de suas ideias e na expressão inovadora das políticas que subscreveram.

As reformas iniciadas por Pombal seriam aprofundadas nos anos finais do Setecentos, quando d. Rodrigo de Sousa Coutinho foi convidado para assumir a Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, em 1796, e, mais tarde, o Tesouro real. Na prática, a política de d. Rodrigo permitia a ampliação e a diversificação da produção colonial, materializada na significativa mudança da pauta exportadora da colônia, tendo o algodão ocupado novo e generoso espaço entre os produtos direcionados para a metrópole. O sucesso da política se materializava nos superávits da balança comercial portuguesa em relação à Inglaterra observados pela primeira vez na história (Arruda, 2014, p. 315). Essa nova tendência se fundamentava pela riqueza que Portugal conquistava a partir das reexportações coloniais, produzindo um discurso em defesa de uma política de interesses recíprocos entre metrópole e colônia².

Defendendo a unidade política e a interdependência econômica, o reformismo ilustrado de d. Rodrigo – presente em

2 A ideia de uma nova política promovida por d. Rodrigo é questionada por Valentim Alexandre (1993), que alega que a política apenas recebeu nova roupagem da política pombalina. José Luís Cardoso (2001), por outro lado, explorando elementos da política tributária e observando a proximidade de algumas ideias de d. Rodrigo com formulações de Adam Smith, reitera a noção de ruptura.

Memórias sobre o melhoramento dos domínios da América de 1797 – pregava a nova posição da colônia nos negócios metropolitanos. Posição também sintetizada pelo bispo Azeredo Coutinho (1742-1821) no *Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias* (1794), em que defende o déficit comercial metropolitano em relação à colônia desde que se registre superávit com as demais potências (Novais, 2011, p. 234).

Foi assim que a “geração de 1790”, preocupada com a reforma do Império português, incorporou elementos da economia clássica, muito embora tenha conservado traços de uma política econômica mercantilista e também tolerado o tráfico negreiro e a escravidão³. Souza Coutinho, por exemplo, se valeu de sua leitura de Smith para defender as políticas monetárias em Portugal e referendar uma política colonial mais liberal. Defensor da aproximação diplomática e comercial com a Inglaterra e um assessor próximo do príncipe regente d. João, Coutinho foi um dos responsáveis pelo rompimento com a França napoleônica e pela transferência da família real para o Brasil em 1808.

A chegada da corte ao Rio de Janeiro acelerou as transformações econômicas pelas quais passava a colônia, assim como estimulou um novo olhar para as relações entre metrópole e colônia. O período entre a instalação do governo português nos trópicos e a Independência do Brasil seria fértil nas proposições de reposicionamento do papel

do Brasil na política econômica lusitana, assim como nas ideias e projetos de nação independente. Com o avanço do processo de emancipação latino-americana no decorrer da década de 1810, as experiências vizinhas reforçavam o olhar para uma possível ruptura política com Portugal. Nesse quadro, analisam-se a seguir as ideias econômicas e os projetos políticos de dois mencionados personagens centrais desse processo, explicitando como seus olhares sobre a teoria econômica eram confrontados com a realidade social e política da colônia.

O LIBERALISMO TROPICALIZADO: IDEIAS DE JOSÉ DA SILVA LISBOA

Se os membros da “geração de 1790” percorreram e debateram temas da economia política, coube a José da Silva Lisboa o maior esforço de compreensão e disseminação da ciência escocesa e dos preceitos liberais no Brasil. Fosse por ser Lisboa o primeiro a publicar em português, em 1804, uma obra com o título de *Economia política* (Hugon, 1994); fosse por produzir uma síntese das ideias de Adam Smith para a elite política brasileira (Cardoso, 2009); ou por ter sido o representante daquela geração capaz de construir uma visão de conjunto sobre a economia política (Paula, 2017).

Nascido na Bahia, José da Silva Lisboa realizou cursos de Direito e Filosofia em Portugal, na segunda metade da década de 1770. Foi no final do século XVIII que se aproximou da esfera governamental, atuando entre 1798 e 1808 como secretário da Mesa de Inspeção da Bahia. *Princípios do direito mercantil e leis da Marinha*, sua

3 Milena Fernandes de Oliveira (2017) defende que Hipólito José da Costa teria sido voz dissonante ao questionar abertamente a escravidão.

obra publicada em sete volumes a partir de 1801, transformou-se numa referência e o colocou nos radares da Coroa portuguesa.

Com a transferência de d. João para a colônia, em 1808, Lisboa foi convidado a seguir para o Rio de Janeiro com a corte. Conhecido de d. Rodrigo de Sousa Coutinho, assumiu o cargo de desembargador da Mesa do Paço e de deputado da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação do Estado do Brasil⁴. Além de ser nomeado para a aula de economia política, segundo decreto realizado pelo então príncipe regente no Brasil, também passou a atuar na Imprensa Régia, criada com a chegada da corte, posição de que se aproveitou para disseminar sua profícu produção acadêmica.

Assim, José da Silva Lisboa publicou, somente em 1810, cinco textos, obras de caráter bastante prático para avaliar dimensões da economia local com a chegada da corte portuguesa (Arruda, 2014, p. 313)⁵. Não obstante, dentre os livros publicados nesses primeiros anos

de chegada da corte ao Brasil, certamente *Observações sobre o commercio franco no Brazil* (1808-1809) e *Observações sobre a franqueza da indústria e estabelecimento de fábricas no Brazil* (1810) podem ser considerados as duas obras mais importantes para verificar a incorporação do “liberalismo” nos trópicos.

Obras redigidas no contexto de um Rio de Janeiro efervescente, que se abria para o mundo e recebia levas de aventureiros estrangeiros para desvendar as riquezas do Brasil. A nova capital do Império português se dinamizava também com a criação de instituições como o Banco do Brasil, o Jardim Botânico, a Real Fábrica de Pólvora, a Real Academia Militar, a Biblioteca Real, entre outras. Mas certamente a mais impactante medida tomada pelo príncipe regente no campo econômico foi decretar a abertura dos portos brasileiros às nações amigas. A Carta Régia de janeiro de 1808, primeira promulgada por d. João no Brasil, marcou o fim do pacto colonial e se transformou num evento central para a historiografia brasileira. Abria-se a colônia para a nova realidade de uma economia internacional que gradativamente seria pressionada a aceitar as práticas do liberalismo inglês⁶.

4 Como narra Maurício Coutinho, d. Rodrigo de Sousa Coutinho, contemporâneo de Lisboa nos tempos de Coimbra, reencontrou-o na metrópole entre 1793 e 1797. D. Rodrigo, “após carreira diplomática, era figura ascendente na vida política portuguesa e fora nomeado em 1796 titular da Secretaria de Marinha e Domínios Ultramarinos. A encargo desta Secretaria estava a organização da vida econômica nas colônias, e Sousa Coutinho contava com portugueses de origem brasileira, como Silva Lisboa, para a execução de seus projetos de modernização da economia colonial. Por outro lado, na qualidade de secretário da Mesa de Inspeção da Bahia a partir de 1798, Silva Lisboa manteve correspondência administrativa com Sousa Coutinho. O reencontro e reaproximação do funcionário colonial com d. Rodrigo terá sido natural. Note-se que, além de haverem partilhado questões da administração colonial, Sousa Coutinho, uma figura iminente do Iluminismo português, era, como Silva Lisboa, leitor e admirador de Adam Smith” (Coutinho, prelo).

5 As obras publicadas naquele ano foram: *Observações sobre a franqueza da indústria...; Observações sobre a prosperidade do Estado pelos liberais; Refutação das declarações contra o comércio inglês; Reflexões sobre o comércio de seguros; Razões dos lavradores do vice-reinado de Buenos Aires.*

6 Como Hobsbawm (1979) e Ha-Joon Chang (2004) explicitam em seus trabalhos, apesar do liberalismo ser vitorioso no campo teórico já no início do século XIX, sua efetiva vitória no campo da política econômica ocorreria somente em meados do século, depois da revogação das *Corn Laws*.

No Brasil, a abertura dos portos inaugurava o conjunto de medidas liberalizantes, como a revogação do Ato de 1785, que proibia o estabelecimento de manufaturas no Brasil, e o Tratado de Cooperação e Amizade de 1810.

José da Silva Lisboa, já conhecido pela simpatia que nutria pelas ideias liberais de Adam Smith, aparece na literatura como o personagem que teria influenciado o príncipe regente na decisão. Conquanto as evidências não sejam definitivas, o economista se tornaria “um dos maiores defensores da abertura dos portos brasileiros em 1808” (Costa, 1984, p. 74)⁷. Como ressalta Maurício Coutinho, Lisboa foi grande entusiasta das reformas econômicas do período, tendo sido “incorporado à *entourage*” de d. João e autor da primeira obra da Imprensa Régia, casa editorial oficial instalada no Rio de Janeiro, a qual versava sobre a defesa do livre-comércio e das medidas estabelecidas pela Coroa. Em sua visão, a superação do pacto colonial era a forma de estimular muitas atividades econômicas no território brasileiro, dentre as quais as manufaturas (Coutinho, prelo).

Em *Observações sobre o commercio franco no Brazil*, o autor busca apresentar sua posição em prol da abertura comercial, valendo-se exaustivamente da autoridade de Adam Smith – a quem dedica nada

alguém de 40 referências – e de suas teses sobre os benefícios do comércio livre para as nações⁸. Para Lisboa, “a franqueza do comércio [...] está tão longe de ocasionar nociva evacuação do nosso ouro, que, ao contrário, deve operar o efeito de aumentar a sua quantidade, ou diminuir a sua saída” (Cairu, 1808-09, pp. 98-9). Como justifica, por meio do comércio franco, seria possível importar os mais diversos bens e artigos, os quais poderiam, inclusive, baixar os custos da produção colonial, aumentando “como diz Smith, as potencias produtivas do trabalho” (Cairu, 1808-09, p. 29).

Na obra, Silva Lisboa não esconde a admiração pela superioridade econômica inglesa, excedendo “a todos os povos em espírito de empresa mercantil e naval”, estando “o direito e a economia mercantil” em seu auge naquele país. Tal condição, contudo, produzia benefícios para a coletividade, nas palavras do autor: “Nenhuma Nação tem como a Grã-Bretanha achado os meios de, por assim dizer, aproximar os produtores aos consumidores de todos os países, multiplicando os veículos, e instrumentos de comunicação, e pelas vias mais fáceis, e conciliadoras dos interesses das mais distantes Nações, ainda que tão bem procure [...] adquirir para si alguma

7 Sobre as ideias de José da Silva Lisboa, Darcy Carvalho (1985) e Antônio Penalves Rocha (1996) discutem as apropriações das ideias liberais de Adam Smith no Brasil, enquanto Jobson Arruda e Fernando Novais (2003) ressaltam a autonomia das reflexões de Cairu para pensar os problemas de sua economia, perspectiva esposada por Alceu Amoroso Lima (1956, p. 26) e Cardoso (2001).

8 Maurício Coutinho afirma que as referências a Adam Smith são incidentais nas obras *Observações sobre o commercio franco* e *Observações sobre a franqueza da indústria e estabelecimentos de fábricas no Brazil* quando comparadas pelo caráter obsessivo de seu uso em *Princípios de economia política*. O argumento é correto quanto ao uso do pioneiro da Economia Política no estudo sobre a indústria, contudo, para a defesa da abertura do comércio no Brasil, Smith é peça central na argumentação de Silva Lisboa.

vantagem, pela sua superior energia, e previdência” (Cairu, 1808-09, pp. 32-3).

Apreende-se, assim, a preocupação de José da Silva Lisboa em defender a superação de práticas comerciais ultrapassadas, como no caso dos tratados comerciais de favorecimento a poucas nações, tal qual ocorrera com o Tratado de Methuen. Políticas dominantes desde os tempos “do ministro francês Mr. Colbert”, em que a promoção da indústria nacional dependia de privilégios e monopólios. “Como agora os tempos são outros”, as concepções equivocadas do passado, assim as define por meio da autoridade de Smith, o presente seria cultivado sobre “as bases da mais perfeita reciprocidade” (Cairu, 1808-09, p. 64).

Se era evidente sua posição contrária às práticas monopolistas e protecionistas presentes no industrialismo de Colbert, não é possível afirmar que Lisboa era um defensor de uma implementação acrítica das práticas do liberalismo. O *laissez-faire* smithiano empunhado por Cairu voltava-se mais para a contraposição ao monopólio herdado do sistema colonial, praticado pela Coroa portuguesa (Arruda, 2014, p. 322). Por isso, em *Observações sobre a franqueza da indústria*, o autor questiona os custos da política colonial lusitana, os quais teriam, em sua visão, prejudicado a “população e a grandeza do Brasil”. Ao submeter os braços e os capitais da colônia ao emprego da agricultura e da mineração, Portugal atendia aos preceitos de uma suposta divisão do trabalho, o que, para Lisboa, tornava proibitivo o “estabelecimento de algumas manufaturas úteis” no Brasil (Cairu, 1810, p. 25).

José da Silva Lisboa não defendia uma política industrialista deliberada na colô-

nia, uma vez que tal estratégia poderia comprometer a agricultura ao desviar os braços e capitais de sua principal atividade econômica. Com a tendência de diversificação e complexificação da economia brasileira, porém, as indústrias também teriam seu devido espaço; natural e paulatinamente, sem a intervenção direta do ente estatal. Indo além, defendia a produção de bens industriais, simplórios e baratos, que atendessem ao mercado interno em expansão, sobretudo dos trabalhadores braçais (Cairu, 1810, p. 32).

Essas considerações são suficientes para reforçar a ideia de que José da Silva Lisboa, leitor e herdeiro intelectual de Adam Smith, não transplantou as práticas liberais diretamente para a realidade colonial. Ainda que tenha cumprido o papel de “ideólogo do senhoriato brasileiro”, não abandonou os instrumentos para a promoção de uma política intervencionista, no sentido de garantir “as condições possíveis para a construção do Estado nacional” (Arruda, 2014, p. 333). Afinal, a economia política para Lisboa era, acima de tudo, a ciência do sistema social, da “riqueza das nações”, isto é, da própria constituição e organização das estruturas econômicas do Estado.

Mas afirmar que as posições do economista se distanciavam de uma simples repetição das ideias da economia política escocesa, adaptando-as às condições da colônia, não significa aceitar que José da Silva Lisboa tenha minimizado a importância da construção de um Estado nacional capaz de transformar as condições econômica e social da colônia. Entretanto, para o economista, o Estado nacional que emergia com a Independência cumpriria mais

com a manutenção das estruturas coloniais do que com a construção de uma nova sociedade. Afinal, o mesmo liberalismo que permitiria a instalação de fábricas no espaço colonial advogava a favor dos benefícios do livre-comércio e da “vocaçãõ agrária” de uma economia com abundância de terras e braços para “trabalhos menos qualificados”. No que diz respeito à escravidão, apesar de compreender a superioridade do trabalho livre e assalariado, não se utilizou da teoria econômica como justificativa para uma mudança da estrutura social no período da Independência. Vejamos como esses temas aparecem para o autor na década de 1820.

Em 1826, por exemplo, Lisboa publicou *Inviolabilidade da Independência, e gloria do Império do Brasil*, ano em que o imperador d. Pedro I lhe concederia o título de Visconde de Cairu. Tratava-se de um pequeno opúsculo em defesa da emancipação do Brasil, num embate sobre reconhecimento da Independência contra as acusações de *mr. Chapuis*, responsável em Lisboa pelo periódico *O Redator*. Um texto em que demonstra todo seu respeito ao monarca português, d. João, acreditando nas boas relações que poderiam ser estabelecidas entre as duas nações. Assim, o economista que chegou a fundar o jornal *O Conciliador do Reino Unido* para defender a manutenção da monarquia continental, no início da década de 1820, encampou definitivamente a posição pela emancipação do Brasil. Se a economia política foi usada para justificar a própria Independência do país, por outro lado, ela não se mostrou suficientemente apta para propor um novo projeto para o Brasil independente.

Para Lisboa, a constituição do Estado autônomo era o caminho natural para o Brasil, entre outras razões, pela própria maturidade econômica da então ex-colônia: “A Independência do Brasil era já de muitos anos um destes atos formados no seio da Natureza, que por força se viria a realizar no tempo próprio” (Cairu, 1826, p. 7). Ao defender a autoridade de d. Pedro I, reconhecido pela Assembleia Geral Legislativa como sucessor ao trono do Império, o Brasil teria alcançado “virilidade”, se tornado “forte em riqueza”; era “preponderante não só pela desmarcada extensão do seu terreno”, como também “pela concorrência dos seus diferentes ramos de comércio”; assim, anunciava a Independência até mesmo o caráter da “balança mercantil entre Portugal e a sua colônia brasileira” (Cairu, 1826, p. 8).

Ademais, a Independência do Brasil, com a manutenção das relações de amizade e reciprocidade, permitindo o comércio livre com Portugal, potencializaria os ganhos econômicos de outrora. A separação entre metrópole e colônia não deveria romper com a política comercial produzida desde tempos de d. Rodrigo. O economista não negava as benfeitorias do “enlaçamento com Portugal”, da presença dos comerciantes portugueses na colônia, mas defendia que a superação do monopólio comercial e as possibilidades do comércio mútuo poderiam beneficiar as duas nações.

Estudos do bem comum e economia política, obra publicada nos estertores do período colonial, apresenta traços centrais do seu projeto de sociedade e demonstra como este estava ainda num horizonte distante da realidade brasileira. Para Lisboa,

“geralmente onde há menos desigualdade de fortunas e condições, a geral indústria é mais regularmente dirigida a multiplicar e distribuir com equidade pelo corpo os substanciais confortos e cômodos da vida”, permitindo, inclusive, mais facilmente a instrução das classes inferiores. Por outro lado, utiliza-se de uma tipologia que caberia às economias coloniais para defender que “onde é enorme aquela desigualdade, e só há duas classes, de senhores e escravos, ou de mui ricos proprietários e capitalistas e miseráveis paisanos e sem considerável classe intermediária”. Nesse caso, a indústria mais refinada volta-se somente à produção dos objetos de luxo e de consumo conspícuo, satisfazendo apenas às classes que buscam “a ostentação de sua potência” (Cairu, 1819-20, p. 333)⁹.

Depreende-se, assim, que Lisboa via a escravidão como barreira na conformação de uma sociedade menos desigual. Ademais, o autor acreditava que o trabalho livre era mais produtivo e mais adequado aos princípios de uma ordem liberal, modelo de sociedade por ele alme-

jada. Mas o transpor do mundo das ideias para as práticas, sempre balizado pelo liberalismo e sua noção de um espaço econômico em transformação, também é por ele operado com parcimônia e ponderação. A despeito de todo seu prestígio com o monarca, Lisboa não sugere a extinção do trabalho escravo. Entendendo sua admissibilidade em dados casos, acredita que um processo gradativo seria a estratégia mais adequada, minimizando os ônus dos proprietários de escravizados que perderiam “ativos” por uma simples mudança institucional.

Sem transformações na estrutura social escravista, sem sugestões de alterações mais profundas na estrutura econômica agro-exportadora: José da Silva Lisboa é o intelectual que conduz a sociedade brasileira de colônia a nação, rompendo com os laços políticos lusitanos, esgarçados profundamente desde 1808, mas preservando os elementos estruturantes do Brasil independente, a continuidade dos “sentidos da colonização”.

POR UM OUTRO LIBERALISMO NOS TRÓPICOS: IDEIAS DE JOSÉ BONIFÁCIO DE ANDRADA E SILVA

José da Silva Lisboa pode ser considerado, com efeito, um representante oblíquo dos interesses de frações da elite brasileira ligadas ao mercado externo. Projeto vitorioso quando da emancipação, formação e formatação de um país que recém se reconhecia como tal, o latifúndio monocultor contava desde Smith e, mais especificamente, de Ricardo com um relevante álibi conceitual. O poder

9 Para reforçar o seu argumento, Lisboa contrapõe a indústria asiática, voltada aos bens de luxo, e as indústrias europeias, “mais favoráveis ao bem comum”. Enquanto a primeira acaba por produzir bens supérfluos, tais como “rendas, filigranas, obras de ouro, prata, joias, carruagens de esplendor...”, as indústrias dos países com menor desigualdade, que possuem maior emprego de braços e capitais para o mercado de produtos de uso universal, “com menor possível custo de produção”, acabam por obter ganhos superiores e maiores benefícios para a sociedade. Conclui o autor: “O progresso da civilização do corpo dos povos se manifesta onde mais predomina, por assim dizer, o luxo civilizador, que pressupõe mais universalizada a indústria que fornece os gerais mais honestos gozos da vida, e os meios fáceis de cambio, e estudo” (Cairu, 1819-20, p. 334).

quase dogmático com que a teoria das vantagens comparativas balizava o debate econômico contribuiu diretamente para o triunfo do modelo escravista-exportador.

Dominante, ainda que não hegemônico; vitorioso, ainda que sistematicamente confrontado. Se as vozes dissonantes não eram, de fato, minoritárias, não se pode desconsiderar as propostas alternativas que foram encampadas por atores graduados da política nacional. Uma das mais importantes delas foi o projeto defendido por José Bonifácio de Andrada e Silva, o mais icônico dos personagens políticos daquele momento histórico. Abolicionista e protoindustrializante, seu programa ia de encontro ao liberalismo preconizado por Cairu, um de seus mais figadais adversários intelectuais e a quem se referia em termos não exatamente elogiosos¹⁰: “Fração de gente, charlatão idoso. Que publica folhetos aos milhares que ninguém lê, porque ninguém entende por mais que lhes de títulos diversos” (apud Fonseca, 1968, p. 108).

Afamado por sua discutível atuação no processo de emancipação do país, Bonifácio foi um pensador original, sobretudo na área social. Diversos foram seus escritos a respeito da questão étnico-racial, tema que, a despeito de sua centralidade na história do país, esteve por séculos encoberto pela falsa narrativa da democracia racial brasileira. O principal trabalho de José

Bonifácio sobre o assunto foi a *Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura* (1823), documento pelo qual apresentou 32 propostas para a emancipação dos escravizados (Silva, 1965a).

Em seu entendimento, a abolição da escravidão e a formação de uma nova raça eminentemente brasileira atuariam como duas pernas de uma mesma pinça em seu projeto de nação. Remetendo-se à opressão exercida pela metrópole portuguesa sobre sua principal colônia durante os três séculos anteriores, Bonifácio via na superação da escravatura o último obstáculo para a formação de uma sociedade finalmente livre. Sua motivação repousava sobre argumentos de natureza filosófica e político-pragmática.

Diretamente influenciado pelo Iluminismo, tratava-se da liberdade individual a primeira causa de sua batalha. Conquanto o pensamento liberal repousasse sobre o direito à propriedade – um dos argumentos recorrentemente utilizados pela retórica escravocrata –, Andrada recorria ao utilitarismo de Bentham para advogar que tal prerrogativa deveria submeter-se ao bem comum. Assim, a abolição não poderia ser caracterizada como um ataque a esse direito, que deveria restringir-se, naturalmente, a objetos inanimados: “A propriedade foi sancionada para o bem de todos e qual é o bem que tira o escravo de perder todos os seus direitos naturais, e se tornar de *pessoa a coisa*? Não é pois o direito da força, pois que o homem, não podendo ser coisa, não pode ser objeto de propriedade” (Silva, 1965a, p. 139, grifo no original).

Além da motivação moral, José Bonifácio apontava para os ônus e riscos polí-

10 Por outro lado, Cairu dispensou-lhe reverência ao retratá-lo como “Patriarca da Independência da Terra de Santa Cruz o conselheiro José Bonifácio de Andrada, para quem a História imparcial resguardará o Título de SALVADOR do Brasil pelos seus conselhos a d. Pedro I” (apud Peixoto, 1920, p. 6).

ticos decorrentes da escravidão. Em primeiro lugar, temia-se a ameaça que um contingente expressivo de escravizados representava à estabilidade social do país, à luz do que se observara na Revolução Haitiana. Ademais, a escravidão embaraçaria o reconhecimento internacional da Independência, sobretudo por parte da Inglaterra, cujos interesses no país fizeram de sua diplomacia um gabinete paralelo na condução da política brasileira.

Do ponto de vista econômico, seu projeto de desenvolvimento também estava condicionado à libertação dos povos negros. Em sua concepção, “a experiência e a razão que a riqueza só reina onde impera a liberdade e a justiça, e não onde moram o cativo e a corrupção” (Silva, 1965a, p. 156), motivo pelo qual a lavoura nacional apresentava baixa produtividade. Se cultivada por gente livre e em pequenas propriedades, a agricultura brasileira auferiria maior nível de produção por unidade empregada, encetando o desenvolvimento holístico e sustentado da economia nacional.

No mesmo sentido, Bonifácio procura conferir racionalidade microeconômica ao caráter antieconômico que ele reputava à instituição escravocrata. À luz do que lera em Smith, ele procurava demonstrar que a utilização da mão de obra escravizada depunha contra a própria lucratividade dos senhores devido a três principais motivos: (1) os escravizados não eram encorajados a adquirir habilidade nem disciplina laboral¹¹; (2) “bestas de carga”, não visavam à eficiência no trabalho; e (3) ao obstruir inovações poupadoras de trabalho, a escravidão obstava ganhos de produtividade. Em suas palavras, “a lavoura do

Brasil, feita por escravos boçais e preguiçosos, não dá os lucros com que homens ignorantes e fanáticos se iludem” (Silva, 1965b, p. 135).

Ainda assim, seu perfil abolicionista deve ser nuançado pelas condições impostas pela realidade daquele momento. Etapista e conservadora, sua proposta esteve balizada pelas consequências econômicas decorrentes da liberação irrestrita e imediata dos escravizados. Na expressão cunhada por Azevedo (1987), Bonifácio sugeria uma “pedagogia da transição”, processo escalonado que visava à aceitação social e readaptação produtiva à nova realidade. Ainda assim, propunha punição draconiana aos apologistas do cativo: “Todo cidadão que ousar propor o restabelecimento da escravidão e da nobreza será imediatamente deportado” (Silva, 1961a, p. 112).

Ao defender a abolição da escravatura, José Bonifácio não procurava apenas livrar os escravizados do cativo; propunha uma verdadeira política de miscigenação racial, a fim de sustentar a concepção do país que recém se emancipava de Portugal. No entendimento de Weffort (2006, p. 174), José Bonifácio viu o negro e o índio como seres humanos capazes de civilização; caberia ao Estado, pois, oferecer-lhes as condições para tal.

Assim como sua visão sobre a escravidão, que se distanciava substancialmente

11 Dentre os prejuízos econômicos decorrentes da escravidão estava a impossibilidade de o cativo fazer de negros e mestiços trabalhadores subordinados à rotina profissional, uma vez que os tornava “preguiçosos e vadios os mestiços e mulatos, que se desprezam de puxar pela enxada como os negros” (Silva, [1823a] 1965, p. 61).

daquelas de José da Silva Lisboa, sua proposta sobre uma política industrial foi também mais profunda. Apesar da formação baseada nos economistas clássicos, Bonifácio adotou um programa de governo intervencionista e, em alguma medida, pró-industrializante quando se tornou o primeiro-ministro informal do Brasil independente.

Um primeiro elemento que caracteriza seu afastamento do liberalismo ricardiano foi a defesa do estabelecimento manufatureiro em território nacional. Bonifácio acreditava que a indústria representaria, mesmo em uma nação colonizada, uma fonte importante de geração de riqueza e, sobretudo, de empregos: “A subsistência é fácil e abundante no interior do Brasil, e os jornais baixos, devem ocupar-se em fábricas, para que o resto da povoação supérflua à lavoura tenha em que empregar-se” (Silva, 1998, p. 156).

Nesse sentido, Andrada relacionava o desenvolvimento industrial à autonomia nacional, uma vez que as recorrentes crises cambiais e, conseqüentemente, a desvalorização monetária decorriam da importação de produtos manufaturados da Europa. Assim, dentre as medidas necessárias para o “aumento do Império”, Bonifácio conferia ao setor industrial destaque equivalente à atividade primária para o desenvolvimento econômico e político do país: “Não se deveria esquecer de fomentar a indústria e as fábricas do reino, [...] pois sem indústria, sem fábrica e manufatura, nenhum Estado é rico e independente” (Silva, 1965b, p. 73).

À defesa da independência produtiva do país subjazia a convicção de que, fomentada adequadamente, a economia

brasileira gozaria de novas condições em suas relações internacionais, atenuando sua dependência da importação de manufaturas: “Basta, para sermos ricos, que sustemos as conquistas de fazendas nossas; as outras nações necessitam chamar dinheiro, nos só carecemos de o reter – levantar manufaturas etc. onde é preciso conduzir a matéria, as lenhas caras, os jornais maiores é falta de juízo” (Silva, 1961b, p. 267).

Castro (1984, p. 42) vai além ao sugerir que José Bonifácio teria sido o “precursor da ideia de implantação sistemática da siderurgia no Brasil”. Referindo-se ao Alvará de 13 de maio de 1813 – pelo qual d. João VI recomendara o aumento da produção mineral no Brasil –, Andrada classificou o setor como um “objeto tão poderoso e de tamanha utilidade para o reino inteiro do Brasil e para a nação portuguesa”. A autora argumenta que Bonifácio teria sido o pioneiro da indústria de ferro, uma vez que patrocinara politicamente a vinda de Guilherme Luiz Eschweg, Guilherme Cristiano Gottheld Felldner e Francisco Adolfo Varnhagen, engenheiros alemães responsáveis pela implantação da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema, em Sorocaba.

Outro setor a que Bonifácio dedicou atenção foi o da indústria têxtil. Ao cancelar a importação de “máquinas de fiar e tecer algodão”, ele determinou, na véspera de sua queda do Ministério, que esse ramo fosse incentivado pelo governo, “não tanto pela utilidade que a este resulta, como pelo bem geral da nação, cuja nascente indústria mal poderá fazer progressos que são para desejar sem o poderoso auxílio do Governo aos empreendedores” (apud

Anjos, 2008, p. 270). Para torná-lo viável, o ainda ministro determinou a preferência nas compras governamentais pelos produtos nacionais, a exemplo da aquisição de fardamento para as tropas da província.

Tal intervenção estatal embrionária com vistas à viabilização de plantas proto-manufatureiras foi consubstanciada por uma política comercial protecionista. Desde as críticas que teceu à assinatura dos tratados comerciais de 1808 e 1810 com a Inglaterra – “a quanto chega a má vontade e a impolítica dessas cortes?” (Silva, 1961c, p. 39) –, e posteriormente, os de 1826 e 1827, com a França, Bonifácio já defendia a adoção de uma política aduaneira como meio de fomentar a produção daqueles industriais que operavam com maior produtividade: “Todos esses tratados de comércio e amizade concluídos com as potências da Europa eram puras tolices; nunca os deixaria ter feito, se estivesse aqui. O Brasil é uma potência transatlântica, nada tem a deslindar com a Europa e não necessita dos estrangeiros; estes, ao contrário, precisam muito do Brasil” (apud Barbosa, 1965, p. 23).

Apesar de controvérsias, Bonifácio apresentou um projeto modernizante para o Brasil de sua época. A defesa de causas extemporâneas como a abolição da escravidão e a industrialização, ainda que temperadas pelas restrições políticas e materiais do contexto em que se inseriam, garantiu-lhe lugar de destaque no rol dos estadistas que testemunharam o nascimento do país.

Weffort ressalta o pioneirismo de José Bonifácio no debate sobre questões racial e ambiental e acerca da necessária transformação da estrutura econômica do país

em formação: “Não bastava fomentar a agricultura, as artes e o comércio – este que é ‘tão antigo como o mundo’. As ideias do Patriarca sobre a economia culminaram em uma visão do Estado: cumprir ao povo educação científica e moral” (Weffort, 2006, p. 173). Ao fim da vida, entretanto, Bonifácio colheu mais derrotas do que glórias. Consagrado pelo epíteto de Patriarca da Independência, Bonifácio não viu a grande maioria de suas propostas tornar-se realidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se a maioria das ideias econômicas que circulavam pelo Brasil a partir do final do Oitocentos era, de fato, importada dos países desenvolvidos, este artigo buscou mostrar que os principais temas econômicos de que se ocupava a elite brasileira incorporaram, paulatinamente, traços da vivência nacional. Por mais recorrentes que aqui fossem os assuntos originalmente discutidos nas escolas europeias, percebe-se que o debate nacional ganhava tinturas tropicais ao adaptar aquelas ideias às especificidades locais. Temas caros à sociedade brasileira à época da Independência – como questões fundiárias, tributação, diversificação produtiva, escravidão, política aduaneira etc. – fizeram do encontro da teoria econômica estrangeira com a realidade brasileira um rico objeto de estudo para pesquisadores contemporâneos.

A emancipação, como se sabe, foi um longo processo no qual os brasileiros representaram papel pouco ativo, não sendo exatamente o resultado da luta de agentes nacionais pela ruptura do modelo

de dominação exercido havia três séculos. Nesse sentido, a existência de um debate nacional, ainda que delineado por ideias importadas, reflete uma faceta pouco conhecida da história do país. A controvérsia entre intelectuais brasileiros discutindo o Brasil em solo brasileiro deve ser lida como um fato de relevância maior na nossa trajetória: José da Silva Lisboa e José Bonifácio, no limiar da emancipação,

articularam projetos significativamente diferentes para uma nação nascente. Suas ideias, vitoriosas ou derrotadas, retratam com clareza o perfil de uma sociedade pactuada pelas elites. A permanência de uma estrutura econômica e social, testada em um dos momentos capitais para os rumos do país, deixou marcas indeléveis para a compreensão do Brasil 200 anos depois de sua Independência.

REFERÊNCIAS

- AIDAR, B. "Pensar a riqueza do Brasil colonial: das descrições à economia política", in T. Gambi; D. Cosentin (orgs.). *História do pensamento econômico: pensamento econômico brasileiro*. Rio de Janeiro/São Paulo, Eduff/Hucitec, 2019.
- ALEXANDRE, V. *Os sentidos do Império. Questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*. Porto, Edições Afrontamentos, 1993.
- ANJOS, J. A. dos. *José Bonifácio, primeiro chanceler do Brasil*. Brasília, Fundação Alexandre de Gusmão, 2008.
- ARRUDA, J. J. de A. "José da Silva Lisboa: texto e contexto", in *Historiografia: teoria e prática*. São Paulo, Alameda, 2014.
- AZEVEDO, C. M. M. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.
- BARBOSA, F. de A. "José Bonifácio e seu papel na Independência", in E. de C. Falcão (org.). *Obras científicas, políticas e sociais de José Bonifácio de Andrada e Silva*. Volume III. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1965.
- CAIRU, J. da S. L. *Estudos do bem-commum e economia politica ou sciencia das leis naturaes e civis de animar e dirigir a geral industria, e promover a riqueza nacional, e prosperidade do estado*. Rio de Janeiro, Impressão Régia, 1819-20.
- CAIRU, J. da S. L. *Inviolabilidade da Independencia, e gloria do Imperio do Brasil sustentada a pezar [sic] da carta de ley: reflexoens contra as reflexoens de M. Chapuis, por hum brasileiro*. Rio de Janeiro, Imperial Typographia de Plancher Impressor-Livreiro de S. M. I., 1826.

- CAIRU, J. da S. L. *Observações sobre a franqueza da industria, e estabelecimento de fabricas no Brazil*. Rio de Janeiro, Impressão Régia, 1810.
- CAIRU, J. da S. L. *Observações sobre o commercio franco no Brazil pelo author dos Principios de Direito Mercantil*. Rio de Janeiro, Impressão Régia, 1808-1809.
- CARDOSO, J. L. "Nas malhas do Império: a economia política e a política colonial de d. Rodrigo de Sousa Coutinho", in J. L. Cardoso (org.). *A economia política e os limites do Império luso-brasileiro (1790-1822)*. Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.
- CARVALHO, D. *Desenvolvimento e livre-comércio. As ideias econômicas e sociais do Visconde de Cairu*. São Paulo, IPE, 1985.
- CASTRO, T. *José Bonifácio e a unidade nacional*. Rio de Janeiro, Record, 1984.
- CHANG, H-J. *Chutando a escada: a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica*. São Paulo, Editora Unesp, 2004.
- COSTA, E. V. da. "Introdução ao estudo da emancipação política do Brasil", in C. G. Mota. *Brasil em perspectiva*. São Paulo, Difel, 1981.
- COUTINHO, M. "José da Silva Lisboa, liberalismo e economia política", in I. Salomão; L. F. Bruzzi Curi. *Ideias econômicas no Brasil oitocentista*. Porto Alegre, UFRGS Editora (prelo).
- FONSECA, G. da. *A Revolução Francesa e a vida de José Bonifácio, uma interpretação incômoda*. São Paulo, Edart, 1968.
- GREMAUD, A. P. *Das controvérsias teóricas à política econômica: pensamento econômico e economia brasileira no Segundo Império e na Primeira República (1840-1930)*. Tese de doutorado. São Paulo, FEA/USP, 1997.
- HOBBSAWM, E. J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro, Forense-Universitária, 1979.
- LIMA, A. A. "Época, vida e obra de Cairu", in J. da S. Lisboa. *Princípios de economia política*. Rio de Janeiro, Pongetti, 1956.
- LIMA, H. F. *História do pensamento econômico no Brasil*. São Paulo, Editora Nacional, 1978.
- MAXWELL, K. "A geração de 1790 e a ideia do Império luso-brasileiro", in *Chocolate, piratas e outros malandros. Ensaios tropicais*. São Paulo, Paz e Terra, 1999.
- MONTEIRO, N. G. P. de F. "Pombal's Government: Between Seventh-Century Valido and Enlightened Models", in G. Paquette (org.). *Enlightened Reform in Southern Europe and its Atlantic Colonies, c. 1750-1830*. Surrey, Ashgate Publishing, 2009.
- NOVAIS, F.; ARRUDA, J. J. de A. "Prometeus e atlantes na forja da nação". *Economia e Sociedade*, v. 12, n. 2 (21). Campinas, jul.-dez./2003, pp. 225-43.
- NOVAIS, F. "O reformismo ilustrado luso-brasileiro: alguns aspectos". *Revista Brasileira de História*, n. 7, 1984, pp. 105-18.
- NOVAIS, F. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo, Hucitec, 2011.
- OLIVEIRA, M. F. de. "Hipólito José da Costa e as ideias econômicas d'O Correio Braziliense". *Intellèctus*, ano XVI, n.1, 2017.
- PEIXOTO, A. "José Bonifácio de Andrada e Silva. O Patriarca da Independência", in A. Peixoto; C. Alves (orgs.). *José Bonifácio (o velho e o moço)*. Lisboa, Tipografia dos Diários de Notícias, 1920.
- PIMENTA, J. P. *A Independência do Brasil e a experiência hispano-americana (1808-1822)*. São Paulo, Hucitec/Fapesp, 2015.
- ROCHA, A. P. *A economia política na sociedade escravista (um estudo dos textos econômicos de Cairu)*. São Paulo, Hucitec, 1996.

- SILVA, J. B. de A. e. "Apontamentos para a civilização dos índios bárbaros do Reino do Brasil", in G. C. A. Boehrer. *Edição crítica*. Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1963.
- SILVA, J. B. de A. e. "Misturemos os negros com as índias", in M. Dolhnikoff. *Projetos para o Brasil*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.
- SILVA, J. B. de A. e. "Notas sobre a organização política do Brasil, quer como Reino Unido a Portugal, quer como Estado Independente", in O. T. de Sousa. *O pensamento vivo de José Bonifácio*. São Paulo, Martins Fontes, 1961a.
- SILVA, J. B. de A. e. "Pensamentos e notas", in O. T. de Sousa. *O pensamento vivo de José Bonifácio*. São Paulo, Martins Fontes, 1961b.
- SILVA, J. B. de A. e. "Manifesto do Príncipe Regente do Brasil aos governos e nações amigas, 6 de agosto de 1822", in O. T. de Sousa. *O pensamento vivo de José Bonifácio*. São Paulo, Martins Fontes, 1961c.
- SILVA, J. B. de A. e. "Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura", in E. de C. Falcão (org.). *Obras científicas, políticas e sociais de José Bonifácio de Andrada e Silva*. Volume II. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1965a.
- SILVA, J. B. de A. e. "Elogio Acadêmico da senhora Dona Maria I", in E. de C. Falcão (org.). *Obras científicas, políticas e sociais de José Bonifácio de Andrada e Silva*. Volume II. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1965b.
- WEFFORT, F. *Formação do pensamento político brasileiro: ideias e personagens*. São Paulo, Ática, 2006.



Jerome H. Farbar/Domínio público/Wikimedia Commons

Revolução Industrial e circuitos mercantis globais: a crise da escravidão no Império britânico

Tâmis Parron

resumo

Revisitando o debate sobre capitalismo e escravidão, este artigo ilumina as relações materiais entre Revolução Industrial e crise da escravidão negra no Império britânico a partir das perspectivas da teoria crítica e do sistema-mundo. Depois de sugerir que o debate invisibilizou o capital como categoria de análise histórica, argumento que a Revolução Industrial desencadeou um processo de ampliação de circuitos mercantis sobre o Atlântico e o Indo-Pacífico que estabeleceu relações tensas com fronteiras mercantis escravistas dentro e fora do Império britânico. Essas relações se tornaram uma poderosa mediação material entre a crise da escravidão negra nas *West Indies*, a ascensão do escravismo nos Estados Unidos, em Cuba e no Brasil e o avanço do neoimperialismo no Oriente.

Palavras-chave: capitalismo; escravidão; Revolução Industrial; circuitos mercantis.

abstract

Reviewing the debate on capitalism and slavery, this article emphasizes the material relationship between the Industrial Revolution and the crisis of black slavery in the British Empire from both critical theory and world-system perspectives. After suggesting that the debate made capital invisible as a category of historical analysis, I argue that the Industrial Revolution set in motion a process of expanding mercantile flows over the Atlantic and Indo-Pacific that established strained relationships with slave mercantile frontiers within and outside the British Empire. These relations became a powerful material mediation between the black slavery crisis in the West Indies, the rise of slavery in the United States, Cuba, Brazil, and the advance of neoimperialism in the East.

Keywords: *capitalism; slavery; Industrial Revolution; mercantile flows.*

Q

uando o Império do Brasil declarou sua Independência em 1822, o país integrava o clube das potências que haviam apostado sua sorte na sorte da escravidão negra, ao lado dos Estados Unidos e de impérios ultramarinos europeus como Grã-Bretanha, França e Espanha. Desde a Era das Revoluções os enclaves de *plantation* das Américas tinham se tornado

especialmente dinâmicos. Eles haviam massificado a oferta de açúcar, café e algodão, matérias-primas demandadas como insumos de máquinas e alimentos de trabalhadores no Atlântico Norte, e assim pretendiam continuar fazendo nas décadas seguintes. Em algum momento, no entanto, as forças de mercado, esses motores da escravidão, esbarraram na ascensão do abolicionismo, e as sociedades escravistas começaram a cair uma a uma como peças de dominó. Primeiro

o Caribe francês e britânico, depois os Estados Unidos e então todos os outros, inclusive o Império do Brasil. Um choque de movimentos contrários e independentes nos campos da economia e da política explicaria a ascensão e queda da escravidão negra nas Américas do século XIX.

A narrativa acima reproduz, a traços largos, o estado atual da arte nos estudos sobre capitalismo e escravidão. “O declínio da Jamaica em riqueza e importância geopolítica”, escreveram os historiadores John Garrigus e Trevor Burnard (2016, p. 23), foi provocado “pelo poder crescente de uma força que os senhores da Jamaica mal

Gostaria de agradecer a Hélio Nogueira da Cruz, Alexandre Saes e Guilherme Grandi o convite para este dossiê. E a Paulo Henrique Pereira e João Victor Leite os preciosos comentários sobre versões anteriores do texto.

TÂMIS PARRON é professor do Instituto de História da Universidade Federal Fluminense (UFF).

reconheceram antes de 1788 – a campanha dos abolicionistas pelo fim do tráfico negreiro e, nos anos 1820, da abolição da própria escravidão”. A economia tece, a política destece: os fios da vida do escravismo repetem seu destino por toda parte. “A escravidão”, afirmou Robin Blackburn (1988, p. 520), generalizando a interpretação para toda a América, “não foi erradicada por razões econômicas, mas apenas onde ela se tornou politicamente insustentável”. Considerando o cativo humano uma instituição economicamente poderosa, mas frágil do ponto de vista político, essas leituras tratam processos materiais e processos simbólicos, economia e política, como pares de ontologias opostas: autônomas, autorreferentes, incondicionadas. E porque separam a arena local de ações políticas dos processos mais amplos de troca econômica, elas também apresentam a história da abolição como uma sequência de variações nacionais do mesmo tema (Drescher, 2009; Paquette, 2018)¹.

Nas páginas a seguir, esboço uma alternativa ao jogo combinado de dualidades ontológicas e narrativas nacionais que predomina na história da escravidão. Nas duas primeiras partes, sugiro que a literatura sobre capitalismo e escravidão invisibilizou o capital como categoria de análise histórica; e argumento que a Revolução Industrial redefiniu os ritmos sociometabólicos do capital, forçando a Grã-Bretanha a redesenhar a geografia mundial dos seus circuitos mercantis. Nas duas últimas

seções, sugiro que a escravidão do Caribe britânico sofreu uma profunda crise de legitimidade no interior dos novos circuitos mercantis do capital industrial e que essa crise, longe de se esgotar nos limites dos domínios britânicos, também se formou sob as pressões competitivas das fronteiras mercantis da escravidão nos Estados Unidos, em Cuba e no Brasil. Ao longo do texto, meu ponto de apoio será o debate público na Grã-Bretanha sobre a proteção tarifária ao açúcar das suas colônias de *plantation* no Caribe depois de 1815. À primeira vista, a questão é técnica e inconsequente (Drescher, 2002, pp. 106-20): o açúcar do Caribe pagava um terço a menos que o açúcar da Índia por volume declarado na alfândega da Grã-Bretanha, e o *lobby* da Índia pedia a equalização da tarifa. Os assuntos discutidos, porém, iluminam processos que transcendem as dualidades ontológicas e o nacionalismo metodológico das narrativas convencionais.

CAPITALISMO E ESCRAVIDÃO: IMPENSANDO O CAPITAL

Disputado com intensidade e paixão, o debate sobre capitalismo e escravidão é tema digno de livros, dossiês ou artigos, e não cabe no espaço estreito que lhe reservo aqui. Da sua riqueza e pluralidade posso extrair apenas o que é essencial ao meu argumento. De certa forma, os problemas que vejo nele ainda hoje já estavam presentes na obra seminal de Eric Williams, tanto na sua tese de doutorado, defendida em 1938, como no seu livro que deu origem e nome ao debate, *Capitalism and slavery*, de 1944. Na tese, Williams

¹ Essa grade de leitura também enformou o tratamento que Thomas Piketty (2019) dá à escravidão negra quando aborda o peso do cativo na história mundial das desigualdades em *Capital et idéologie*.

argumentou que a ascensão da economia industrial na metrópole criou as condições para a destruição da escravidão colonial no século XIX, ao passo que no livro ele alargou o escopo temporal da análise ao defender também que a escravidão colonial havia possibilitado a industrialização da metrópole. No seu quadro interpretativo, motivações de fundo moral ou meramente políticas são relegadas a um segundo plano e categorias econômicas se tornam personagens centrais. “Ineficiência” do trabalho escravo, “produtividade”, “taxas de lucro” e “interesses econômicos” aparecem para sugerir uma dose de irracionalidade inerente à escravidão. “Que o trabalho escravo era *em si mesmo* uma forma reacionária de produção, tanto do ponto de vista da *produtividade* do trabalho como do pleno desenvolvimento de um mercado capitalista, foi uma lição que a burguesia estava por aprender inteiramente” (2014, p. 39, grifos adicionais). Embora Williams dê flexibilidade histórica a essas categorias, exibindo sensibilidade para articulá-las com fatores geopolíticos como a Independência dos Estados Unidos, a Revolução do Haiti e a colonização da Índia, a presença delas no seu texto serviu como cavalo de Troia para uma profunda revisão do argumento no campo da Nova História Econômica (Engerman, 1972; Aufhauser, 1974; Anstey, 1975; Eltis, 1987; Engerman & Eltis, 2000). Desses ataques, o livro *Econocide* (1977), de Seymour Drescher, teve maiores consequências para o estado atual da questão.

Drescher tentou encarar Williams nos termos do adversário. Visto que Williams havia falado em lucro, produtividade, ineficiência e interesse, Drescher revisou a lucratividade da escravidão, do tráfico

negreiro e do comércio caribenho valendo-se de estatísticas e tabelas de preços, e mostrou que, do ponto de vista empresarial, a reprodução material da economia escravista do Caribe não sofria nenhum tipo de desafio real. Com esse pano de fundo, fixado sempre sobre a saúde econômica das empresas, estudiosos se sentiram encorajados a tratar economia e política como ontologias opostas não só dentro, mas também fora do Império britânico. “Forças políticas, e não econômicas, foram os fatores determinantes na destruição da escravidão”, afirmou Robert Fogel (1994, p. 11) ao falar do cativo nos Estados Unidos. Até simpatizantes de Williams fizeram coro ao tratar da escravidão no Novo Mundo. “A queda dos sistemas escravistas entre 1776 e 1848 não foi causada por interesses econômicos rivais, ou porque esses sistemas não contribuíssem mais com a acumulação do capital, ou pela pressão do mercado”, escreveu Blackburn (1988, pp. 520-1)². A escravidão britânica parecia tão sólida que resistia facilmente até mesmo à ascensão de outros competidores escravistas. “Antes do fim da própria escravidão (e do tráfico negreiro)”, escreveu David Eltis (1987, p. 6), “nem Cuba nem Brasil ameaçaram a liderança britânica na produção de açúcar e café”. As águas caudalosas que derrubaram a fortaleza da escravidão deviam emanar de outras fontes, e os estudiosos passaram então a buscá-las na cultura política revolucionária, nos valores morais do protestantismo e na ação coletiva de

2 Blackburn (2013) revisaria sua posição em *The American crucible: slavery, emancipation and human rights*.

abolicionistas e escravizados (Brown, 2005; Matthews, 2006; Drescher, 2009; Drescher & Emmer, 2021). Devido à centralidade das categorias econômicas clássicas, baseadas nos atores individuais e nas empresas, as histórias do sucesso econômico da escravidão e da sua destruição política puderam ser contadas em separado e no interior de enquadramentos nacionais.

Não é difícil perceber que, no transcorrer do debate, o problema da reprodução material da escravidão e suas relações com o capitalismo, todo um imenso domínio da vida, foi reduzido ao que ocorre dentro da firma escravista, a uma questão de contabilidade empresarial (Tomich, 2014). Em resultado, a Revolução Industrial, um dos objetos da pesquisa original de Williams, e a recomposição histórica do capital que ela engendra se tornaram “impensados” (Wallerstein, 2006), deixaram de ser temas para se tornar pressupostos irreflexivos na análise social sobre a crise da escravidão nas Américas. A seguir, faço um exercício – exploratório, preliminar e incompleto, sem dúvida – para restaurar essas conexões. Informada por diversas vertentes da teoria crítica do valor e da perspectiva do sistema-mundo, minha análise começa pelo problema do capital histórico e dos circuitos mercantis nos quadros da Revolução Industrial.

CAPITAL HISTÓRICO: REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E CIRCUITOS MERCANTIS

Deixar por um momento o campo da contabilidade empresarial das *plantations* para entrar no reino dos circuitos mercan-

tis do capital é começar do ponto onde a maioria para: qual é a composição do capital nos quadros da primeira Revolução Industrial? Como se sabe, quando Karl Polanyi (2001 [1944]) escreveu que a Revolução Industrial introduziu uma *grande transformação* no mundo social, uma das coisas que ele quis dizer é que houve de fato uma *grande inversão*. Ao passo que diversas sociedades pré-industriais da primeira modernidade tinham se reorganizado para produzir *commodities*, as sociedades industriais se reorganizaram para comodificar a produção, acelerando brutalmente a transformação dos instrumentos de trabalho, das relações produtivas e da terra em mercadoria. Mediada pela lei do valor, a mecanização em larga escala do processo produtivo – ou a combinação de alta produtividade com um salto na magnitude do investimento em capital fixo – gerou uma série de pressões permanentes em todos os momentos da circulação do capital, desde a oferta de matérias-primas para as máquinas e de alimentação para a força de trabalho até a distribuição e o consumo dos produtos finalizados. Não bastava que essas etapas ocorressem. Era preciso que ocorressem em sincronia. O dinheiro gasto numa ponta, com a compra de máquinas, o pagamento do salário e a aquisição dos insumos, deve ser compensado com o dinheiro recebido na outra, com a venda das manufaturas, dentro de um intervalo adequado para pagar os juros devidos, repor o desgaste das máquinas e remunerar o capital acima das taxas médias de lucro. Ao lado da concorrência, esse intervalo inelástico, o tempo de giro socialmente necessário do capital industrial, é a fonte das pressões de

tempo sobre todos os momentos da acumulação: capturar matérias-primas baratas em escala inédita, engajar trabalhadores mal remunerados em massa, atingir patamares de consumo sem precedentes na história. Se esses ciclos não se completam *just in time*, a roda acumuladora perde sua fortuna (Marx, 2014, 2017; Harvey, 2018).

Em linhas gerais, o capital da Revolução Industrial a que me refiro neste texto não significa o investimento dos industriarcsas em suas fábricas; é antes uma totalidade processual que descreve o novo ritmo sociometabólico de organização social das relações globais de valor, uma abstração real que unifica produção, troca, consumo e circulação como “membros de uma totalidade, diferenças dentro de uma unidade” (Marx, 2011, p. 53; Adorno, 1972, 1969; Backhaus, 1997; Kosik, 1976). Sob a regência acelerada de suas necessidades metabólicas, formaram-se ao mesmo tempo economias de dispersão e economias de aglomeração que redesenharam as relações espaciais entre campo e cidade, entre consumo e produção e entre capital e trabalho, através de escalas regionais, nacionais e intercontinentais em diversas partes do mundo (Hobsbawm, 1999; Swynegedow, 1997; Massey, 1999; Brenner, 2004).

Concentrado na forma de maquinaria, o capital industrial supôs uma concentração análoga da força de trabalho, na medida em que o compasso ininterrupto do processo produtivo solicitava oferta permanente de trabalhadores, livres da sazonalidade dos ciclos agrários que aprisionam as famílias camponesas (Beckert, 2014) e dispostos a receber o piso salarial necessário à sua reprodução biossocial (Araghi, 2003). Como não podia deixar de ser, essa aglomeração

que gera aglomeração separou o trabalho da moradia nos ambientes urbanos, rompendo com práticas sociometabólicas do mundo agrário, como o plantio e processamento de comida para uso próprio ou venda, e introduzindo padrões de dieta ajustados à disciplina laboral de longos turnos fora de casa, como o consumo massificado de bebidas estimulantes e a ingestão de fontes energéticas de rápida absorção metabólica (Mintz, 1985; Secombe, 1995). Nos últimos 250 anos de história humana, a sociomorfologia urbana tem sua lógica constitutiva: embora nem toda urbanização signifique industrialização, toda industrialização significa urbanização (Lefebvre, 1970/2013).

Por outro lado, as duas aglomerações, de máquinas e de pessoas, presumiram a montagem de um sistema de provisão contínua de natureza barata na forma de matérias-primas e alimentos. Com o custo de produção devendo ser o menor possível na maior escala permitida, as cadeias de abastecimento das máquinas e dos trabalhadores não se restringiram ao raio de alcance mais conveniente. Pelo contrário, espalharam-se por distâncias intercontinentais, delinearão geometrias difíceis na sua busca por regiões aparelhadas com as melhores condições socioecológicas para a geração de insumos e comida em larga escala, de modo permanente e ao menor preço. Como escreveu Marx, “a taxa de lucro é inversamente proporcional à grandeza de valor da matéria-prima” (Marx, 2017, p. 141; Moore, 2015). Espaço físico da malha urbana, a cidade também é apenas um momento de um processo de urbanização estendida que lança seus tentáculos invisíveis sobre zonas agrárias de todo o

planeta, ajustando o ritmo sociometabólico do campo ao ritmo sociometabólico do valor num nível sem precedentes na história humana (Ciccantell & Smith, 2005; Bunker, 1985; Burkett, 1999; Foster, 2000; Brenner & Schmid, 2015).

O jogo entre aglomeração e dispersão também se expressou na separação entre o mercado de trabalho e o mercado consumidor. À medida que a produção industrial comodificou as relações sociais que a alimentavam, o salário se tornou a principal fonte de renda dos trabalhadores e o mercado, o único meio através do qual eles obtinham as quatro necessidades materiais da vida (roupa, alimento, energia, moradia). Essa dupla dependência (Wood, 2013), do mercado para acessar o dinheiro e do dinheiro para acessar o mercado, investiu o salário de uma duplicidade contraditória na economia industrial. Por um lado, quanto mais alto o salário, maior a alocação da renda marginal dos trabalhadores na compra das mercadorias industrializadas, e o dinheiro injetado numa ponta em salários melhores reapareceria na outra como demanda popular, fazendo o mercado consumidor coincidir com o mercado de trabalho. Nesse cenário, como escreveu Braudel (1985, v. 2, p. 159), “a oferta marca encontro consigo própria”. Por outro lado, o salário também pesa sobre o lucro. Quanto menor o seu valor, menores os custos de produção e maiores as taxas de lucro. Desse ponto de vista, o próprio salário limitava o consumo, e então era “preciso buscar a solução do conflito entre a tendência ilimitada à valorização do capital e o limitado poder de consumo da sociedade capitalista, antes de mais nada (mas não exclusivamente!), na expansão da

ordem social capitalista” (Rosdolsky, 1977, p. 385; Luxemburgo, 2021). Era preciso crescer para fora de maneira mais violenta e acelerada, como se a fruta rompesse sua própria casca, fosse incorporando novas levas de assalariados-consumidores dentro do país, fosse conquistando mercados consumidores além das fronteiras nacionais. A frase de Braudel então se inverte, e a oferta marca encontro com o desconhecido.

A redefinição planetária que o ritmo sociometabólico da Revolução Industrial introduziu nas relações entre cidade e campo, entre capital e trabalho e entre oferta e demanda serve de ponto de partida para a reconceituação do debate sobre capitalismo e escravidão dentro do paradigma da teoria crítica e do sistema-mundo. O incremento na magnitude do capital fixo aumentou a demanda por matéria-prima barata, por trabalho assalariado barato (portanto, por alimento barato) e por consumo em massa, criando, de um lado, uma estrutura de demanda produtiva que precisava ser atendida por uma correspondente estrutura de oferta e, de outro, uma estrutura de oferta de industrializados que solicitava consumo massificado. Com isso, a nova composição histórica do capital fixo mudou radicalmente a velocidade do capital circulante, sua corda corre para um lado e para o outro, sempre na iminência de arrebentar na forma de uma crise de *subprodução* de insumos (matérias-primas caras), de *reprodução* social do trabalho (alimentos caros) e de superprodução de mercadorias (manufaturas baratas demais ou não vendidas). Meu ponto é que a nova composição do capital, intensificando os movimentos contrários de aglomeração e dispersão – de uma parte, concentração

de capital fixo, força de trabalho, consumo produtivo e consumo doméstico; de outra, espraçamento da rede provedora de insumos, da rede provedora de alimentos e da rede do consumo de manufaturas –, reconfigurou a geografia mundial daquilo que Fernand Braudel chama de “circuitos mercantis”.

Para Braudel (1985, v. 2, p. 120), as mercadorias descrevem movimentos circulares que, “como circuitos elétricos, só funcionam fechados sobre si próprios”. O algodão cru barato que alimenta as máquinas; o açúcar, o trigo, o chá e o café que cérebros e músculos em ritmo frenético absorvem; os tecidos que vestem o mundo: a transação de cada uma dessas mercadorias tem seu movimento de ida que exige um movimento de volta, cria sua própria geografia planetária, produz, por assim dizer, seu espaço vital. No seu conjunto, os circuitos mercantis atendem ao tempo de giro socialmente necessário do capital, equilibram balanças de comércio e pagamento, são imprescindíveis para estabilizar a moeda de uma nação como dinheiro mundial. Como disse um membro do Parlamento britânico, em 1822, “sob as circunstâncias presentes deste país [industrialização], é o dever de cada um, e mais especialmente do Legislativo, aumentar o comércio do país” (*Substance*, 1823, p. 10).

Com a recomposição do capital na passagem para o século XIX, esses “circuitos elétricos” ganham fluxo de carga, aumentam sua voltagem, aceleram-se, expandem-se mais violentamente. Tornam-se o que vou chamar de circuitos mercantis de alta produtividade, para diferenciá-los dos circuitos mercantis pré-industriais da primeira modernidade. Minha hipótese de trabalho é que é no interior dos circuitos mercantis

de alta produtividade que se percebe um hiato metabólico entre a economia industrial metropolitana e a economia escravista colonial; ou, dito de outra forma, que a crise da escravidão negra no Império britânico adquire sua especificidade histórica. Muitas vezes, o poder político de um grupo lobista é proporcional ao espaço dos circuitos mercantis que ele põe, ou pode pôr, em movimento. Comparar a força explícita desses grupos é comparar a geografia implícita que eles comandam.

CARIBE BRITÂNICO E OS NOVOS CIRCUITOS MERCANTIS DO CAPITAL

Quando, depois da queda de Napoleão, os porta-vozes do Caribe e da Índia se enfrentaram pelo controle do mercado açucareiro da Grã-Bretanha, abolicionistas, consumidores e manufatureiros simpatizaram com a causa dos “indianos”. Até então o açúcar das duas regiões era tributado de modo desigual, com tarifas preferenciais (mais baixas) estendidas ao produto caribenho, e os “indianos” pediam que ambos fossem admitidos na metrópole em pé de igualdade. “Apesar de suas diferentes motivações”, escreveu um estudioso do assunto, “a pauta da tarifa sobre o açúcar representou um ponto de convergência para abolicionistas, consumidores e interesses econômicos da Índia Oriental” (Major, 2012, p. 305). A energia desse grupo tão variado, sua envergadura e sua coesão não provinham estritamente do abolicionismo. O que alinhava os seus membros num eixo comum era uma percepção difusa do lugar que o Caribe ocupava na geografia da economia política imperial britânica. Um lugar

novo, simplesmente impensável fora das transformações materiais historicamente específicas então em curso naquele tempo³.

Na maior parte do século XVIII, o complexo mercantil escravista do Caribe havia desempenhado importante papel como espaço de provisão de alimentos baratos e consumo de manufaturas. É esse papel que a leitura tradicional da nova história econômica prolonga para o século seguinte, quando diz que a região teria mantido intacto o seu peso no conjunto da economia imperial britânica até a véspera da abolição da escravidão. Seymour Drescher insiste neste ponto com a paixão justificada que os números despertam: de 25% a 30% do total das exportações metropolitanas entre 1780 e 1820 foram destinadas às *West Indies*, uma marca d'água histórica, ao passo que dessas colônias provieram de 10% a 14% do total das importações da metrópole. O Caribe britânico nunca havia fornecido tanto açúcar à Grã-Bretanha como na Era das Revoluções, e a Grã-Bretanha nunca vendera tanta manufatura para o seu Caribe. “Um observador, olhando para trás em 1822, teria sentido a força dessa comparação”, escreve Drescher. “Até 1821, as *West Indies* foram responsáveis por uma quantidade maior do comércio externo britânico, tanto em importações como em exportações, do que haviam sido 50 anos antes” (Drescher, 1977, p. 19). O que se deve perguntar, porém, é se

os números da balança comercial bastam para provar que o Caribe continuava atendendo às necessidades sociometabólicas do capital no início do século XIX tal como havia feito anteriormente. Os debates públicos dos anos 20 dão a entender que não. A produção escravista do Caribe e seu protecionismo tarifário pareciam limitar a recomposição geográfica mundial dos circuitos mercantis de uma economia revolucionada pela industrialização.

Vejamos primeiro o problema da balança mercantil pelo lado da demanda de manufaturas. Tomar o espaço do destino oficial da mercadoria pelo espaço histórico onde o circuito mercantil se fecha pode ser um exercício de abstração geopolítica. No fim do século XVIII, a Grã-Bretanha relaxou as restrições do seu comércio colonial no Atlântico para fazer do seu domínio caribenhino um entreposto por onde escoar manufaturas para a América hispânica (Ryden, 2009). Uma das razões dessa política talvez radique na massificação do consumo do chá chinês como *doping* laboral da classe operária na Grã-Bretanha – isso obrigava Londres a remeter para o Oriente mais prata, o meio de troca favorito da China, portanto, a acessar mais fundo aquela fonte inesgotável da prata mundial que era a América hispânica. Outra causa possível, e não excludente, é a Independência dos Estados Unidos, que, reorganizando seu mercado pós-colonial com tarifas mais altas, podem ter induzido os britânicos à procura compensatória de mercados alternativos em outros lugares. Seja como for, o Caribe britânico continuou, ainda depois da queda de Napoleão (1815), como cabeça de ponte não oficial sobre os mercados da América hispânica, devido ao não reconhe-

3 Em geral, estudiosos se dedicam à controvérsia do livre-comércio do açúcar que tomou corpo depois da abolição da escravidão. Ver, por exemplo, Rice (1970) e Huzzey (2010). Ou diluem os debates sobre o açúcar do início da ordem mundial pós-napoleônica num arco de tempo mais amplo, como Williams (1943).

cimento das ex-colônias espanholas como Estados independentes pela Espanha. “Uma boa parte das exportações para o Caribe”, escreveu um britânico em 1823, “são para o continente espanhol” (Seeley, 1823, p. 13). “[É] bem sabido”, disse um acionista da East India Company (EIC), “que uma grande parte da produção dita como destinada ao Caribe escoou para o continente espanhol” (*Debates*, 1823, p. 8). Dos sete milhões de mercadorias em libras esterlinas despachados para o Caribe, escreveu outro publicista, “três quartos, pelo menos, têm sido exportados não para o consumo no Caribe, mas para a América do Sul espanhola” (Macaulay, 1823, p. 65). Com isso, queriam dizer que o volume comercial do Caribe britânico era conjuntural e desidratava rapidamente (como de fato desidratou) com a iminente regularização do comércio entre a Grã-Bretanha e as novas repúblicas do continente. De sua parte, o *lobby* caribenho aceita as acusações com o recato e o silêncio de quem concorda. Tinha ciência das práticas mercantis cambiantes por trás da máscara de continuidade que os números emprestam às séries históricas da balança comercial.

Isso, sobre a demanda de manufaturas. Mas e a oferta de alimentos? Uma possível ressalva à tese da oferta elástica, proposta pela Nova História Econômica, é que prover muito açúcar não é prover do melhor açúcar, e sim, do açúcar mais barato. Os investidores britânicos haviam de fato comprado terras, equipamentos e escravos, permitindo que o consumo *per capita* de açúcar na Grã-Bretanha dobrasse entre 1790 e 1810 (Tomich, 2014b; Moreno Friginals, 1987, v. 1, graf. 1, p. 20). Alavancados pelo colapso do parque produ-

tivo de São Domingos (Haiti) e pelos altos preços das *commodities* tropicais durante as guerras revolucionárias atlânticas, atenderam não apenas à Grã-Bretanha, mas também aos mercados abertos continentais europeus. Porém, em movimento sincronizado, investidores de outras colônias também montaram fazendas novas ou expandiram a capacidade produtiva das antigas numa escala sem precedentes (Parron, 2021). Sua concorrência, em especial dos senhores de Cuba e Brasil, descarregou um choque de realidade sobre os britânicos. Em tom de alarme, a Society of West India Merchants, uma das células do *lobby* caribenho em Londres, detectou já em 1799 o “rápido progresso das colônias da Espanha na produção do açúcar e os recentes e animados esforços dos portugueses” (apud Ryden, 2009, p. 239). Em poucos anos, esses ibéricos incursionistas que nos campos de batalha acumulavam derrota atrás de derrota seriam senhores incontestáveis da Europa continental e dos Estados Unidos.

Por volta de 1807, um lobista do Caribe já considerava perdida a causa da região e perguntava por que o volumoso açúcar britânico não batia os concorrentes estrangeiros nos mercados abertos do Atlântico. No seu entender, o preço das terras e a cara importação de gado, cavalo e mula nas pequenas ilhas britânicas pesavam contra, ao passo que na espaçosa Cuba havia espaço físico para integrar a produção de açúcar e a criação de animais. No lado ocidental da ilha, obtinham-se “concessões ou lotes de terra por ninharia ou nada” para os engenhos; no centro e no oriente, havia condições ecológicas para procriar animais de tiro em larga

escala (as mesmas vantagens jogavam a favor do Brasil) (Spence, 1807, pp. 55-6). Alguns também alegavam que, com o tráfico negreiro transatlântico aberto, os ibéricos “podiam estender seu cultivo e bater nossos preços em qualquer mercado” (Seeley, 1823, p. 6). Outros diziam que a renda diferencial gerada pela produtividade do solo estava por trás da desigualdade de preços (Macaulay, 1823, p. 39). Outros ainda, que o problema radicava no sistema tarifário e nos fretes de guerra da Grã-Bretanha (Bosanquet, 1807, p. 77; Ryden, 2009, p. 268). Pode-se também indagar até que ponto o encarecimento generalizado da vida no interior da Inglaterra, com salários altos e moeda valorizada, não penetrou a mais mercantilizada das suas regiões coloniais, o Caribe, contribuindo para a majoração do preço do seu açúcar (Allen, 2009; Braudel, 1985, v. 2, p. 150 e segs.). Fossem quais fossem as causas, o resultado era consensual: “Cuba e o Brasil quadruplicaram seu cultivo”, e agora os “*estrangeiros* levam açúcares *mais baratos* ao mercado”. “Cuba e Brasil estão andando a passos largos para uma competição fatal com as colônias caribenhãs”, “eles praticamente bateram seus rivais” (Seeley, 1823, pp. 36-8). Para o desespero, claro, dos britânicos.

Ao contrário do que David Eltis (1987, pp. 3-16) escreveu, as pressões competitivas dos escravistas estrangeiros atingiam os senhores das *West Indies* de duas formas. Uma, direta, expulsando-os dos mercados abertos do Atlântico que os britânicos haviam abastecido nos anos 1790. A outra, indireta, fazendo barulho na esfera pública da metrópole contra o que era cada vez mais percebido como preços abusivos e

insustentáveis do seu próprio açúcar colonial. Na Grã-Bretanha, havia muito que o açúcar tinha passado de raridade a objeto de desejo, e agora também estava passando de objeto de desejo a artigo de consumo massificado, entrando na circulação mercantil que definia tanto o custo como a sociabilidade da reprodução social do trabalho assalariado. “Não é o açúcar uma necessidade da vida e tão indispensável quanto a cerveja?”, perguntou-se prosaicamente um panfletista (Seeley, 1823, p. 13). “Os trabalhadores da Inglaterra têm vivido em aflição ultimamente; e qual a causa? Havia deficiência de comida e roupa? Não, havia abundância de ambos”, disse outro (Cropper, 1822, p. 49). O que faltava era baixar o preço: “Nada senão o preço baixo é necessário para assegurar um consumo ampliado” (*Report*, 1822, p. 44). Dizer que o Caribe abastecia a metrópole é pouco. A Grã-Bretanha não precisava de açúcar, mas de açúcar barato. O que as fronteiras mercantis emergentes da escravidão no Brasil e em Cuba mostravam é que isso o seu próprio Caribe não podia dar.

Quem lê uma balança comercial também deve resistir à tentação fácil de apagar a multiplicidade interna do tempo que o capital contém. Enquanto Drescher estima a demanda do Caribe britânico por manufaturas da metrópole no tempo presente, nas suas variações de ano para ano, os lobistas da época crescem os olhos para a tendência e a ampliação potencial dos mercados. Em vez de excluir o futuro como um tempo que não existe, tomam o futuro como pressuposto do seu raciocínio sobre o presente. O que não deverá ocorrer, perguntou-se um fabricante, “se nosso consumo [de açúcar] *continuar crescendo*” e for mantido

“o sistema presente de administração, sob o qual os escravos *não parecem aumentar em número*”? (Cropper, 1822, p. 36, grifos meus). A resposta já despontava no horizonte inquieto das expectativas: o preço do açúcar subiria, afetando a reprodução social do trabalho assalariado, e o mercado consumidor colonial estagnaria, causando desemprego na metrópole. O Caribe, continua, é o único lugar do mundo onde “a demanda por trabalho não aumenta, como alhures, o número dos trabalhadores” (Cropper, 1822, p. 30), sendo que a massa de trabalhadores era decisiva tanto para baratear a oferta de alimentos como para ampliar o consumo de manufaturas. Em contraste, queixou-se outro publicista, as “ilhas espanholas e francesas, Suriname, Brasil [...] podem produzir mais barato que nossas próprias ilhas” (Prinsep, 1823, p. 29). Não só vender mais barato, mas também comprar em maior quantidade. “Devemos manter em mente que a exportação anual das nossas manufaturas à América do Sul e ao Brasil remonta agora a 7.000.000 de libras esterlinas.” *Remonta agora*: nada indicava que não subiria a valores ainda mais redondos e polpudos nos anos seguintes (*Substance*, 1823, p. 8).

Não é preciso seguir *ad nauseam* com a coleção de queixas, inquirições, contrastes e comparações para perceber o que está em jogo nas origens do mundo pós-napoleônico. Formou-se então na Grã-Bretanha um diagnóstico cada vez mais consensual, capaz de albergar diversos grupos sociais, de que o complexo mercantil do Caribe colonial não tinha mais condições socioecológicas de acompanhar a conversão acelerada da metrópole num

espaço cada vez mais intenso de importação de alimentos e exportação de manufaturas. Longe de ser fenômeno endógeno, a percepção do hiato metabólico entre a Grã-Bretanha e suas colônias antilhanas passou pelo arranque das fronteiras mercantis escravistas externas ao Império britânico. Desde muito cedo o desempenho dos enclaves de *plantation* no Brasil e em Cuba entrou na avaliação da Grã-Bretanha sobre o seu escravismo colonial e sobre o lugar dele no conjunto da sua economia política: dotados de excedentes ecológicos, apoiados por uma política agressiva de proteção ao tráfico negreiro transatlântico, escorados de corpo e alma na propriedade escrava e nas relações sociais de dominação senhorial, eles se cacifavam para ser, e de fato foram, considerados zonas promissoras de produção barata e de consumo em larga escala. Como num movimento de gangorra, a crise do cativo nas Antilhas britânicas é inseparável do escravismo triunfante em Cuba e no Brasil. Tratar as economias agrárias escravistas das Américas como se fossem todas elas fios de um mesmo carretel, enrolados no mesmo ritmo da história (Tomich, 2015), é abstrair os espaços físicos e os espaços socialmente construídos que elas ocuparam na geografia mundial dos circuitos mercantis de alta produtividade do capital industrial. Nesse sentido, o acoplamento brasileiro e cubano aos novos ritmos sociometabólicos dos processos de acumulação ajudou a desalinhar as engrenagens imperiais da escravidão colonial caribenha. Contribuiu para torná-la politicamente vulnerável. Golpeou sua legitimidade. Até 1833, ano da emancipação escrava nas colônias de *plantation*

da Grã-Bretanha, o abolicionismo cresceria na sua própria casa tirando forças da força da escravidão em casa alheia.

TRANSCENDENDO O CARIBE: LIVRE-CAMBISMO NO OCIDENTE

Todos sabem, todos dizem a mesma coisa na Grã-Bretanha pós-napoleônica. As tensões que se formam nas relações globais de valor do capital industrial – *sub*produção de matérias-primas, *re*produção da força de trabalho, *super*produção de mercadorias – podem ser geridas pela manipulação dos circuitos mercantis. Era preciso descobrir mundos, abrir mercados para além do complexo econômico caribenho, redesenhar a constelação geográfica dos circuitos das mercadorias onde fosse possível. Mas saber o que fazer não é fazer o que se sabe. A Grã-Bretanha, esse país do Parlamento, berço das indústrias, paraíso dos banqueiros, a nação do chá, do algodão e, em breve, da rainha Vitória, essa Grã-Bretanha todopoderosa não conseguia manipular todos os mercados do mundo a seu favor. Um dos seus principais desafios estava na obstrução política sistemática dos mercados domésticos de diversas nações contra as suas manufaturas no Atlântico.

De fato, entre 1806 e 1814, o Bloqueio Continental de Napoleão tinha ceifado da Grã-Bretanha seus consumidores no Báltico, na Europa oriental e no Mediterrâneo. E, de 1815 em diante, depois que o imperador francês caiu e o bloqueio virou pó, um protecionismo tarifário se alastrou rapidamente de país em país, e isso pelas mais diversas razões. Desde a necessidade de saldar dívidas públicas assumidas durante as guerras

revolucionárias até o desejo de estimular um processo de substituição de importações, ou ainda de estabilizar a vida pós-revolucionária garantindo preços remunerativos a setores estratégicos locais, França, Confederação Germânica, Espanha e Estados Unidos elevaram suas barreiras tarifárias contra os têxteis da Grã-Bretanha (Beckert, 2014). São países que têm dinheiro, têm mercado, têm consumo, mas fazem questão de ser maus compradores para os britânicos: os barcos que partem de Havre, Nantes, Bordeaux, Cádiz, Marselha, Nápoles, Trieste e Charleston levam para a foz do Tâmisia tonéis de vinho, pipas de azeite, cargas de enxofre e fardos de algodão, mas voltam para casa comedidos em manufaturas. Não que a Grã-Bretanha fosse feita de outro barro. Também ela precisava pagar suas dívidas de guerra e apaziguar seus produtores nacionais. Seu protecionismo contra o trigo estrangeiro e o açúcar das colônias dos outros, suas *Corn Laws*, seus *Navigation Acts*, tudo isso é lendário. Seja como for, no seu conjunto, essas decisões de cada país no Atlântico Norte desenham regras tendenciais: restringir a circulação de bens que competem com suas economias domésticas (alimentos temperados, manufaturas) e estimular a circulação de bens que lhes são complementares (artigos tropicais em geral, com variações conforme a posse ou não de colônias). Antes que em qualquer outra parte, o livre-comércio realizou o seu ideal na periferia do mundo.

Diante de colônias caribenhas que *não podem* e de soberanias nacionais que *não querem* ampliar seus circuitos mercantis para manufaturas britânicas, Londres tem pela frente duas rotas de fuga. Uma consistia na adoção unilateral e irrestrita do livre-

-comércio. Como reconheciam os articulistas da época, o protecionismo pós-napoleônico afetava mais negativamente a Grã-Bretanha que as demais nações. Suas economias, afinal, tinham diferentes necessidades. “Outros países estão ansiosos por obter vantagens impondo restrições aos bens deste país. Mas nessa guerra de tarifas discriminatórias, essa taxação mútua sobre navegação e comércio, a Inglaterra vai sofrer”, pontuou Chandos Leigh nos anos 1820. Pois “o país altamente industrializado é o maior perdedor nesse cenário” (*Tracts*, 1832, p. 124). Nessas linhas quase se pode ler que a geografia mundial dos circuitos mercantis da nação industrializada é diferente da geografia das outras nações.

À necessidade de realização do valor das manufaturas se soma outra, a reprodução social do trabalho. O crescimento explosivo da população urbana inglesa entre 1780 e 1850, associado à proletarização e à sociomorfologia da separação entre casa e trabalho (Seccombe, 1995; Lefebvre, 1970; 2013), estava criando uma demanda alimentar agregada da qual o sistema de afolhamento quaternário da agricultura inglesa não conseguia dar conta, resultando no desgaste dos solos e no encarecimento da cesta básica (Tilzey, 2018; Overton, 1996). Numa sociedade em proletarização, esses sinais indicam mau tempo permanente para a economia: pois quando os salários estão se convertendo na única fonte de renda e a renda monetária está se tornando a única senha de acesso aos alimentos, o valor do salário se torna o valor da reprodução biossocial do trabalhador. Nesse quadro, o alimento deixa de ser valor de uso, um punhado de açúcar que, consumido, se põe fora da produção, e se transmuta em valor

do trabalho antes e depois de entrar no estômago que o devora: barato, aumenta o poder de compra dos salários sem mexer um centavo sequer no montante pago ao assalariado, isto é, reduz o tempo de trabalho socialmente necessário para a reprodução da mão de obra. O alimento passa rapidamente de valor de uso a uma peça-chave na acumulação de capital.

Depois de 1815, a Grã-Bretanha discutiu apaixonadamente e pôs em prática a importação virtualmente *duty-free* de alimentos na maior escala e no menor preço possíveis. Como já notaram diversos especialistas, o país desenvolveu um regime alimentar livre-cambista de implicações mundiais: uma forma de financiar, produzir, comercializar e consumir alimentos em escala planetária como ação estratégica para diminuir o valor do trabalho assalariado. Um modo, enfim, de regulação e extração do mais-valor por meio do qual a economia política dos alimentos se tornou uma biopolítica mundial de controle de classe (Friedmann & McMichael, 1989; Araghi, 2003; McMichael, 2013; Tilzey, 2018).

Mas, por mais que multiplicasse milagrosamente a cesta básica da classe operária, um regime alimentar livre-cambista não era mil maravilhas. Um dos seus efeitos colaterais é que ele tendia a agravar o desequilíbrio da balança comercial britânica no Atlântico. Enquanto uma Grã-Bretanha *free trader* compraria mais alimentos de seus parceiros, seus parceiros protecionistas não comprariam mais manufaturas da Grã-Bretanha – não pelo menos na mesma proporção. Os otimistas gostavam de acreditar que, por influência moral, o cântico liberal de Londres ecoaria nas demais catedrais financeiras e políticas do mundo. Com

“a admissão mais franca de produtos das nações estrangeiras”, escreveu um dos predicadores nos anos 1820, talvez “aqueles países que aprenderam com ela [Grã-Bretanha] a excluir também aprendam com ela a reformar suas instituições” (Prinsep, 1823, pp. 10-1). Bonita a lição desse salmo. Mas que Estado se lançaria no abismo da boavontade alheia se não tivesse uma rede de segurança material para cobrir seus próprios déficits? O sucesso do regime alimentar livre-cambista britânico só foi possível porque, antes dele, Londres já tinha estabilizado seus circuitos mercantis globais de alta produtividade controlando fisicamente a economia da Índia.

TRANSCENDENDO O CARIBE II: NEOIMPERIALISMO NO INDO-PACÍFICO

A segunda saída para o capital britânico é, na verdade, a condição da primeira: dirigir o jogo mundial das trocas manipulando as fímbrias do sistema mundial. Vimos que a Grã-Bretanha usou o seu Caribe como torre de cerco para atacar a muralha do mercantilismo na América espanhola. E sabemos que ela aprofundou sua aliança estratégica com Portugal durante as guerras napoleônicas, escancarando o mercado colonial brasileiro para suas manufaturas com os Tratados de Aliança e Amizade e de Comércio e Navegação de 1810. Como escreveu em 1807 o diplomata português acionado para iniciar essas negociações em Londres, o “motivo que induz este governo [britânico] a ser tão ansioso de começar a fazer comércio com o Brasil” é “o estado inquieto dos fabricantes de várias partes

da Inglaterra; que por causa dos obstáculos que se lhe[s] têm suscitado os mercados da Europa [Bloqueio Continental], saltam as vistas para o vasto continente do Brasil”. Além do bloqueio, continua ele, Londres “naturalmente anima esta ideia” tanto “para conservar a imediata quitação deste país” como “para rebater a pressão que uma ruptura com os Estados Unidos pode causar entre os fabricantes” (apud Carvalho, 2012, p. 89; Arruda, 2008; Guimarães, 2008). A ruptura viria de fato a estourar na Guerra Anglo-Americana de 1812.

Tudo isso frequenta a roda dos eventos familiares. O que pouco se diz é que apenas um ano depois da Guerra Anglo-Americana, quando os Estados Unidos suspenderam de vez a compra dos têxteis britânicos, a situação tornou-se mais dramática para os “fabricantes”. E o Parlamento britânico resolveu então suprimir, durante a revisão da carta-patente da East India Company (EIC), o monopólio da empresa sobre as trocas entre a Grã-Bretanha e a Índia, abrindo a carreira do Oriente para quaisquer exportadores, credores, negociantes e armadores particulares. Dessa forma, Brasil e Índia compensam, como grandes básculas continentais, os desacertos no Atlântico Norte. Mas a diferença na alíquota das tarifas de importação nessas áreas de fronteira é a diferença entre a metáfora do *status* semicolonial e a realidade do *status* colonial. Na América portuguesa, a taxa caiu para 15% *ad valorem*, cota necessária para gerar divisas fiscais, mas insuficiente para armar um contra-ataque de substituição de importações. Na Índia, onde a verdadeira base fiscal da EIC era o *diwan*, o direito de coletar impostos dos

camponeses nas áreas sob sua administração direta, a tarifa de importação era de apenas 2,5%. Sabemos do peso do Brasil no comércio exterior da Grã-Bretanha. Ele absorveu 10% das suas exportações entre 1808 e 1812, atingindo índice anual de consumo médio *per capita* de bens britânicos 50% maior que os Estados Unidos em momentos de pico (Arruda, 2008, pp. 52-58; *American State Papers*, 1808-1812). Um desempenho impressionante, sem dúvida. Mas o que aconteceu na Índia foi ainda mais espetacular.

“Com a abertura do comércio privado deste país [em 1813]”, disse um parlamentar dez anos depois, “introduziu-se uma grande revolução no sistema do comércio da Índia; foi aberto para as manufaturas deste país um mercado que nem o mais otimista tinha antecipado” (*Substance*, 1823, Whitmore, pp. 4-5). Os fatos e os números fazem fila para prestar seu apoio ao orador. As exportações da Grã-Bretanha “para aquelas paragens têm progressivamente aumentado de menos de um milhão para mais de quatro milhões”, numa invasão liderada pelo setor algodoeiro (Prinsep, 1823, p. 15). Em 1815 a Grã-Bretanha exportara para a Índia só £109 mil em artigos de algodão. Sete anos depois, vendeu £1.2 milhão. Em jardas de tecido, suas remessas saltaram de 820 mil para 20 milhões no mesmo intervalo (*Substance*, 1823, pp. 4-5; *Debate*, 1823, p. 16). Nas contas do ábaco, isso era “mais que *dez vezes* em valor e mais que *vinte e três vezes* em quantidade num período de *oito anos!!!*”. “Mal se pode acreditar que em um período tão curto”, continuam todos, “se operou uma revolução comercial tão importante em sua natureza e consequências” (Prinsep, p. 17; *Report*, 1822;

Substance, 1823, pp. 4-5). Na sua mensagem ao Parlamento, negociantes, proprietários de navios e agentes comerciais de Londres pedem que o governo ponha nos pratos da balança não só os números presentes do Caribe e da Índia, mas também o potencial de crescimento de cada região: “Ao estimar a importância dos dois ramos do comércio”, escrevem, “não se ignore a imensa diferença na população das colônias orientais e ocidentais; enquanto o comércio com as orientais deverá atender à *demanda crescente* de uma população de 100 milhões, aquela das colônias ocidentais está *confinada* a uma população de 700 ou 800 mil” (“Petition”, 1823, pp. 338-40; *Debate*, 1823, p. 16). Contrastando demanda *crescente* e demanda *confinada*, é como se dissessem, não façam hoje o que alguns estudiosos farão amanhã.

Colonizar a Índia subordinando-a aos ritmos sociometabólicos do capital industrial é uma operação cheia de contradições, pois a civilização indiana tem suas próprias espessuras, sua lógica secular. Até o fim do século XVIII, os tecidos de algodão da Índia tinham circulado nos mercados orientais, no mar da Arábia, nas trocas com a África e até mesmo nas praças atlânticas europeias e americanas (Parthasarathi, 1998; Lemire, 2006; Barendse, 2009; Riello, 2010). Por volta de 1750, a Índia tecia 25% dos panos do mundo, e ainda em 1805 suas exportações geravam uma renda de 3 milhões de libras esterlinas (Cropper, 1822, p. 45) – para se ter uma ideia, é mais que o total de exportações do café do Brasil para os Estados Unidos 40 anos depois (Parron, 2015). Grande parte desse comércio escoava pela Grã-Bretanha, onde os tecidos eram consumidos ou repassa-

dos para outros portos atlânticos. Mas, no espaço de uma geração (1795-1815), tudo muda. A mecanização da fiação (1780s), o emprego crescente do carvão no lugar da água como energia motriz (1790 em diante), a mecanização da tecelagem (1810s em diante) e a oferta massificada de algodão cru barato granjeado na agricultura comercial escravista dos Estados Unidos diminuem o custo da produção da peça de algodão em 78%, entre 1784 e 1812 (Clark, 2005; Broadberry & Gupta 2009; Harley, 2010). Além de bater os concorrentes indianos no Ocidente, os panos da Grã-Bretanha infiltram-se nos armazéns e trapiches do próprio Indo-Pacífico. “Gradualmente, estamos superando o uso dos seus panos no continente da Ásia, nas ilhas do Arquipélago do Leste [Indonésia], em toda a América, norte e sul, na Europa e na África”, resume um articulista (Macaulay, 1823, p. 97).

O coro dos lobistas alerta uma, duas, cem vezes, contra os efeitos negativos dessa nova divisão internacional do trabalho. Sem mercados externos para suas manufaturas, a Índia corria o risco de ver desarranjada a extração de renda na forma de tributos (*diwani*), perder capacidade de consumir industrializados britânicos ou deixar de prover cargas de retorno para fechar o circuito mercantil (*Report*, 1831-1832, pp. 7, 60, 275, 323). “Desde que o comércio da Índia se abriu para a empresa dos negociantes privados”, escreveram os lobistas de Manchester, “o comércio desta cidade com a Índia aumentou enormemente”. Mas com a desarticulação das exportações da colônia, “a dificuldade de obter retornos lucrativos é uma grande obstrução à extensão mais ampla do nosso comércio”. Isso

era extremamente grave porque a Índia “compensa [*makes less felt*] a demanda diminuída que temos sentido do Caribe e dos Estados Unidos da América” (MCC, 15 de maio de 1822, fo. 84-86). “Destruímos as manufaturas de algodão da Índia”, disse um acionista da EIC; “essa ferida é bem profunda; lançamos nossos artigos no continente da Índia sem pagar tarifas de sequer um centavo; não pegamos nada deles sejam lá quais forem as condições” (*Debates*, 1823, p. 40). Não é preciso acreditar de olhos fechados nessa última fala, que traz um acento incontido de exagero dramático. Seu valor está na capacidade de projetar a tendência e antever o futuro, criando uma sensação generalizada, na altura, de que era preciso compensar o processo de substituição de importações no Atlântico com uma colonização de substituição de exportações na Índia, enfim, de reprimarizar a economia indiana. É justamente aí, mais uma vez, que a escravidão negra nas Américas entra em cena.

No início do século XIX, os britânicos tentavam estivar seus grandes veleiros ancorados nos portos indianos, aquela densa “floresta de mastros” (Seeley, 1823, p. 52), com artigos maciços ou potencialmente remuneratórios, como o algodão e o açúcar. Mas essas soluções, todas à mão porque os camponeses indianos conheciam e produziam aquelas mercadorias havia séculos, na verdade muito antes dos próprios europeus, são tão fáceis de imaginar como difíceis de fazer. A EIC não tinha controle empresarial sobre os mercados locais de terra, trabalho e capital na Índia. A posse fundiária na bacia do Ganges, por exemplo, se emaranhava em direitos costumeiros partilhados entre campone-

ses menores (*ryot*), camponeses de extratos superiores (*muqaddams*) e grandes senhores (*zamindars*); o processo do trabalho, realizado pelos camponeses, costumava escapar à supervisão direta dos senhores e dos líderes das vilas rurais; e a comercialização do excedente corria por conta de negociantes nativos, não de capitalistas estrangeiros. A civilização indiana impedia a livre entrada do capital europeu, limitando severamente sua capacidade de impor a escolha da mercadoria e de coordenar o processo do trabalho conforme a escala e o gabarito de qualidade esperados, desde a limpa do terreno, o plantio e a capina até a safra, a preparação e a comercialização do produto (Habib, 2015; Bosma, 2013; Radledge, 2004; Ludden, 1990).

Mesmo que parcialmente regido pelo capital britânico, o campesinato da Índia pouco podia contra as fronteiras mercantis da escravidão negra nos Estados Unidos, em Cuba e no Brasil, montadas, segundo a lógica do valor, sobre sistemas sociais altamente coercitivos e solos de alto rendimento. O cenário é mais particularmente sensível com o algodão. Embora a Índia tivesse fornecido a fibra em larga quantidade por alguns anos depois da abertura comercial de 1813, a montagem de áreas de cultivo sobre solos espessos de calcário negro do Alabama e nas terras aluviais do Baixo Mississippi, aberto à navegação a vapor em 1817, estrangulou a oferta indiana. Devido ao preço, à qualidade, à quantidade e à regularidade da oferta norte-americana, a participação do algodão cru indiano no mercado britânico despencou de 32% para 6% entre o triênio 1817-1819 e o triênio 1820-1822 (Mann, tab. 27, 1860, p. 126). Isso bem quando

o volume das exportações de têxteis da Grã-Bretanha para a Índia passava por sua “revolução inesperada”. É para espantar que a discussão sobre o açúcar tenha explodido justamente no início dos anos de 1820? “E se o algodão não vier aqui em competição com aquele da América [Estados Unidos]?”, perguntou um parlamentar preocupado. “Nossa exportação deve ser limitada pelo valor dos retornos”, concluiu com obviedade (*Substance*, 1823, Keith Douglas, p. 12).

Que esperar da outra opção dos britânicos, o açúcar? Virtualmente barrado na metrópole pelas tarifas diferenciais a favor do Caribe, o açúcar da Índia estava autorizado a entrar em quaisquer mercados consumidores dinâmicos do Atlântico, como os Estados Unidos e os países continentais da Europa, em especial os desprovidos de colônias. Desenhando um roteiro triangular, um *East Indiaman* podia descarregar tecidos na Índia, retornar dali com açúcar nativo, revender a carga numa escala em (digamos) Hamburgo e voltar para casa com a sensação de missão cumprida. Na realidade, porém, os mercados abertos do Atlântico estavam nas mãos daqueles escravistas inconvenientes de Cuba e do Brasil. “O Continente é abastecido com açúcar estrangeiro mais barato do que podemos prover vendendo o nosso”, resumem os lobistas (Seeley, 1823, p. 40). Como sempre, a questão não é só de preço, mas também de técnica e qualidade. Os camponeses na hinterlândia de Calcutá empregavam energia humana para movimentar as moendas. Por retardar a extração do sulco da cana cortada, esse tipo de moagem gerava ácidos que destruíam partículas de sacarina, diminuindo a doçura do produto, bem como

seu rendimento durante a purificação do cristal nas refinarias do Atlântico (*East India Sugar*, 1823, p. 22). Mais uma vez, as grandes personagens escravistas do século XIX imprimem seu selo sobre o destino do colonialismo britânico. Além do que fazem, destacam-se pelo que não deixam fazer.

Mas a sorte do açúcar ainda pendia de um fio de esperança que mercadorias como o algodão não eram dadas a ter. O mercado consumidor da Grã-Bretanha estava cuidadosamente resguardado contra o açúcar brasileiro e cubano devido ao mercantilismo que protegia as *West Indies*, e tudo indicava que ele cresceria acima da capacidade de oferta das colônias antilhanas. Em cerca de 1800 o consumo britânico fora de 67 mil toneladas, em 1820 saltara para 150 mil. “Desde 1816 o consumo cresceu 30 mil toneladas, e está claro que, com a crescente população deste país, o consumo continuará a crescer” (*Substance*, 1823, pp. 1-2). Se o açúcar da Índia ganhasse a chave de acesso a esse tesouro protegido, acreditava-se que bateria o seu concorrente das Antilhas britânicas, resolvendo uma série de problemas de um só golpe. Além de gerar uma gorda fatia de lucro para os negociantes que proliferavam na carreira da Índia desde 1813, fecharia os circuitos mercantis da exportação de manufaturas para o Indo-Pacífico e baratearia uma das principais fontes de caloria na dieta da classe trabalhadora britânica. “A ampliação da venda de nossas manufaturas no Oriente criaria um aumento correspondente do emprego em casa; e essa circunstância, combinada com a diminuição do preço do açúcar, colocaria o artigo em geral ao alcance dos pobres”

(*Report*, 1822, p. 45). Industrialização, protecionismo no Ocidente, massificação do consumo no Oriente, reprodução social da força de trabalho assalariada, neoimperialismo: tudo no horizonte de uma frase. E tudo no horizonte de uma decisão: bastava eliminar as tarifas diferenciais entre o açúcar das *West Indies* e o açúcar da Índia.

De 1820 a 1833, ano da abolição da escravidão colonial, o debate sobre o açúcar entre o *lobby* caribenho e o *lobby* indiano atinge um nível de paixão desesperada. É sempre possível dizer que a “oposição deles [produtores do Caribe] era quase uma coisa dada, tendo em vista que sua economia dependia na maior parte do açúcar”, e que, “portanto, o conflito entre os interesses mercantis das duas Índias era quase inevitável” (Radledge, 2004, p. 23). Mas essa inevitabilidade, se houve, não parece intrínseca às *West Indies*; diria, antes, que ela coevoluiu com a expansão de outras fronteiras mercantis do açúcar nas Américas, as zonas da chamada “segunda escravidão” (Tomich, 2004). É como se os dois *lobbies* agissem convencidos de que os mercados abertos do Atlântico eram terras inalcançáveis, onde os concorrentes faziam sua fortuna e que o mercado cativo de açúcar da Grã-Bretanha era a sua última, a sua única tábua de salvação. Implicitamente, reconheciam que os espaços mais vibrantes do escravismo nas Américas tinham empurrado a rede dos produtores coloniais da Grã-Bretanha para uma feroz concorrência intercolonial no interior do próprio Império britânico. Nas palavras de um acionista da East India Company, “os mercados abertos parecem uma arena romana que ninguém quer pisar: quando os colonos do Caribe nos dizem,

‘vão para o mercado estrangeiro do Continente’, como [é] fácil responder: ‘vão lá vocês’” (*Debates*, 1823, p. 46). A história tem seus maravilhosos golpes de teatro, como a divisão internacional do trabalho que a Revolução Industrial criou: não é que ela refez, sob pressão das fronteiras mercantis da segunda escravidão, a divisão imperial do trabalho entre os próprios domínios da Grã-Bretanha?

A contenda sobre o açúcar colonial nunca foi sobre o açúcar colonial. Suas origens remontam às necessidades sociometabólicas do capital industrial de ampliar a geografia dos seus circuitos mercantis para baratear a produção do valor e realizar o valor produzido. E seu desenvolvimento desembocou num debate amplo sobre o destino da escravidão negra, os modelos de colonização para o século XIX e a economia política imperial da Grã-Bretanha. Aos poucos, o açúcar mais barato da Índia Oriental ia servindo de contraprova empírica para o lugar-comum, questionável porém ventilado na economia política clássica, de que “o trabalho livre custa menos que o dos escravos” (*Substance*, 1823, p. 12). Ao lado de Ricardo, Huskisson era a maior autoridade viva da economia política inglesa, e sua opinião se revestia de valor probatório intrínseco. “O açúcar do Caribe britânico”, disse outro repetindo-o, “também deve ser sempre mais caro que o do Oriente; e a razão [é] que ele [é] compelido a empregar trabalho escravo, o qual sempre foi mais caro que qualquer outro trabalho” (*Debates*, 1823, p. 10). Na escravidão, insistem, “a energia mental e a física do escravo parecem se contrair para dimensões menores” e esperar que “um sistema de escravidão [...] entre em

competição bem-sucedida com um sistema de trabalho livre é dar mostras de ignorância absoluta de todos os atributos da humanidade” (*East India Sugar*, 1823, p. 94). Essas frases sugerem que a diferença de preço – sempre objetiva, sempre mensurável – do açúcar da Índia e do Caribe estava sendo elevada à condição – nada objetiva, nada mensurável – de prova da ineficiência econômica da escravidão, apagando-se todo um universo de relações socioecológicas constitutivas do valor e dos custos de produção. Mas que importavam essas technicalidades conceituais perante a presença concreta dos preços? Com enorme eficiência performativa, o argumento guiava o coração das pessoas e as práticas institucionais. Universal e abstrato, o preço ajudou a abstrair e universalizar a mensagem do antiescravismo.

Não é um mero acaso que os pontos de vista particular e universal tenham cabido, respectivamente, ao *lobby* do Caribe e ao *lobby* do Indo-Pacífico durante uma disputa que também evoluiu para um debate sobre os padrões de colonização em jogo. Os caribenhos alegaram que o seu acesso exclusivo ao mercado metropolitano era um direito estabelecido pelo antigo pacto mercantilista, firmado no século XVII e ampliado no seguinte. Que não se podia romper o pacto sem violar aquele direito. Contra esse pano de fundo, seus adversários articularam uma visão universalista que sugeria um novo modelo de colonização. Primeiro, falaram em nome dos consumidores: “Ceder à requisição dos colonos do Caribe”, diziam, “seria sacrificar o interesse de 120 milhões de súditos britânicos ao de menos de um milhão”, pois havia uma “terceira parte interessada

na questão: [...] o consumidor” (*Report*, 1822, p. 19; Seeley, 1823, p. 9). Depois, de todos os contribuintes: “O governo das colônias caribenhas é mantido a um enorme custo coberto [...] pelos impostos cobrados do público britânico” (*Report*, 1822, p. 36; *Debates*, 1823, p. 12), ao passo que a colonização da Índia era paga pelo recolhimento dos *diwani*. A seguir, pelos colonizados da Índia: “O aumento de nosso intercurso com o Oriente significa muito provavelmente melhorar a condição, informar o espírito e por aí tender a remover a idolatria e a superstição do povo” (Cropper, 1822, p. 34). Por fim, em nome dos próprios escravos: a ruína econômica das *West Indies* melhoraria a condição deles antecipando a emancipação (Cropper, 1822; Macaulay, 1823; *Substance*, 1823). Trabalho livre, massificação do consumo, barateamento da produção e imperialismo barato, tudo convergia para o mesmo ponto. É para admirar que a Câmara de Comércio de Manchester tenha se recusado a apoiar o *lobby* do Caribe quando o Parlamento aboliu a escravidão em 1833 (MCC, 7 de abril de 1832, fo. 375-376)? Três anos depois, as tarifas de açúcar foram finalmente equalizadas.

O controle político da Índia se tornou a pedra angular dos circuitos mercantis globais da economia industrial britânica. Sozinhas, a Índia e a China, dos mais de 50 clientes que Londres servia ao redor do mundo, cobriram 48% da taxa de expansão das exportações britânicas de tecidos de algodão entre 1820 e 1852. Seu desempenho confirmava cada uma das primeiras projeções dos lobistas orientais sobre o potencial de crescimento do Indo-Pacífico

como espaço de consumo e produção de mercadorias. Enquanto em 1820 as compras da Índia e da China eram 80% das compras do Caribe, a contar de 1827 tomaram a dianteira e, em 1852, o valor de suas importações de tecidos de algodão já era 1.000% maior que o das Antilhas (*Tables*, 1820-1852). Nem tudo, porém, saiu como esperado. A exportação do açúcar indiano de fato arrancou entre os anos 1820 e 1850, mas acabaria abataida pela produção cubana quando a Grã-Bretanha abriu seu mercado para todos os provedores do mundo em 1846. Por outro lado, o próprio Indo-Pacífico jogaria seu papel decisivo. O polígono formado por Calcutá, Penang, Singapura, Batávia, Macau e Cantão compraria grande parte dos excedentes agrícolas comercializáveis da Índia (ópio, arroz, açúcar), estimulando a capacidade importadora da colônia e consolidando o chá chinês como carga de retorno para Londres.

Graças à nova geografia dos seus circuitos mercantis, a Grã-Bretanha teve condições de exercer sua conhecida hegemonia mundial nos campos da política econômica e monetária. Junto aos pagamentos invisíveis (comissões, taxas de corretagem, seguros, fretes), o superávit comercial de Londres no Oriente aliviou seu déficit crônico no Atlântico Norte. Esse movimento de compensação protegeu as reservas de ouro do Banco da Inglaterra, base da convertibilidade, da valorização e da estabilização da libra esterlina, pois dispensou Londres de usar o metal para saldar suas contas no Ocidente (Ingham, 1984; 1994). Sem a reconfiguração mundial do seu império, que baqueou a escravidão negra

no Caribe, dificilmente a Grã-Bretanha teria estabilizado a libra esterlina como dinheiro mundial e tido condições materiais para se lançar na aventura errante e sem precedentes do livre-comércio. É quase irresistível traçar um paralelo entre tempos e espaços. Se é verdade que, no século XVIII, a Grã-Bretanha não teria corrigido sua balança comercial e estimulado suas indústrias incipientes sem o complexo mercantil atlântico centrado no Caribe (Jacob Price, 1978; Inikori, 2002; Solow, 1985; Blackburn, 1997; Zahedieh, 2013; Wright, 2019), será menos verdade que, sem o Indo-Pacífico, ela teria sustentado suas indústrias maduras, corrigido sua balança de pagamentos e ancorado a libra esterlina como dinheiro mundial? Cada processo de acumulação solicita sua geografia planetária.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: O DECLÍNIO CARIBENHO COMO UM EVENTO GLOBAL

Os especialistas na história do Caribe não têm uma palavra a dizer sobre a Índia. Os especialistas no Indo-Pacífico não falam do Caribe. Quem trata dos assuntos britânicos ignora Brasil, Cuba, Estados Unidos, e quem estuda esses lugares devolve a gentileza aos britânicos. Neste ensaio, esbocei uma leitura alternativa. Da primeira à última linha, sugeri que é necessário reagrupar as geografias particulares das nações no conjunto dos circuitos mercantis que se abrem em rede sobre o mundo no início do século XIX. Pois tudo depende do espaço, tudo depende do tempo: as questões, as respostas, as dúvidas.

Como vimos, o modo por que a vida mundial se relaciona com o capital britânico determina o alcance e o poder do escravismo colonial caribenho sobre as decisões políticas de Londres. Num Atlântico protecionista contra bens manufaturados e diante de mercados abertos de *commodities* tropicais dominados por produtores escravistas (Brasil, Cuba, Estados Unidos), o ímpeto de ampliação dos circuitos mercantis da Grã-Bretanha rebate de volta para dentro do seu império e explode no Parlamento em Londres, onde se mescla com os problemas da escravidão negra e do pacto colonial mercantilista. Os sinos começam então a dobrar pelo Caribe. Sem reservas socioecológicas para nivelar o preço do açúcar com o de outras potências escravistas e expandir o seu mercado consumidor de manufaturas, o antigo centro do colonialismo britânico se provincializa, e o debate público sobre a escravidão negra se torna inseparável do debate mais amplo sobre a reprodução do capital, a economia política do Império e a geopolítica mundial da Grã-Bretanha. Abstrair a discussão sobre a escravidão negra no Caribe da discussão sobre a organização política do espaço econômico imperial que estabiliza Londres sobre a totalidade do mundo: como qualificar isso senão de violência à história?

Se a decadência da escravidão, na terminologia de Williams, é uma expressão forte que não traduz com fidelidade o dinamismo contábil das *plantations* caribenhas, não resta dúvida de que o escravismo colonial britânico vai perdendo posições para os cubanos, os brasileiros e outros produtores, num apagamento progressivo do seu brilho perante um

mundo que não controlam. Eric Williams diz ainda que, no início do século XIX, produtores caribenhos se prenderam a uma agenda mercantilista antiga quando o relógio da história já tinha mudado de turno. A afirmação vale e não vale ao mesmo tempo. Eles de fato defenderam uma pauta mercantilista. Mas não se agarraram a um arcaísmo inveterado. No século XVIII, os senhores do Caribe haviam lutado pelo direito de comerciar livremente com a república dos Estados Unidos e a Europa continental (Ryden, 2009, pp. 103-4). Só no século XIX, quando não acreditam mais na sua capacidade de capturar mercados estrangeiros, eles buscam refúgio no protecionismo. Seria errado considerar o mercantilismo caribenho do século XIX um prolongamento residual da economia política do antigo regime. Ele é, em parte, criação das

pressões competitivas do século XIX: as necessidades sociometabólicas do capital industrial, a intensificação do neocolonialismo no Indo-Pacífico, a competitividade das fronteiras escravistas emergentes nas Américas. O passadismo do Caribe é uma invenção moderna. Invenção que o torna presa fácil do abolicionismo.

A beleza da história é que os senhores dos Estados Unidos, Cuba e Brasil também foram artífices inconscientes do seu destino. Ao contribuir para a destruição dos escravistas das *West Indies*, num processo mediado por relações de mercado, pela economia política imperial britânica e por conflitos sociopolíticos locais, criaram as condições de possibilidade histórica para a ascensão do abolicionismo como força mundial dentro e fora da Grã-Bretanha. No momento do seu triunfo, abriram a antecâmara da sua própria destruição.

REFERÊNCIAS

- ADORNO, T. W. "Einleitung", in Adorno et alii (orgs). *Positivismustreit in der deutschen Soziologie*. Berlin, Neuwied, Luchterhand, 1969.
- ADORNO, T. W. "Soziologie und empirische Forschung", in *Soziologische Schriften*. Frankfurt, Suhrkampff, 1972 [1957].
- ALLEN, R. *The British Industrial Revolution in global perspective*. Cambridge, Cambridge University Press, 2009.
- AMERICAN STATE PAPERS. *Documents, Legislative and Executive, of the Congress of the United States. Commerce and Navigation*. Vol. 1: 1789-1815. Washington, Gales and Seaton, 1832.
- ANSTEY, R. "The volume and profitability of the British slave trade, 1761-1807", in S. L. Engerman; E. D. Genovese (orgs). *Race and slavery in the western hemisphere: quantitative studies*. Princeton, PUP, 1975, pp. 3-31.

- ARAGHI, F. 2003. "Food regimes and the production of value: some methodological issues". *The Journal of Peasant Studies*, 30 (2), pp. 337-68.
- AUFHAUSER, R. K. "Profitability of slavery in the British Caribbean". *Journal of Interdisciplinary History*, 5, pp. 45-67, 1974.
- BACKHAUS, H.-G. *Dialektik der Wertform: Untersuchungen zur Marxschen Ökonomiekritik*. Freiburg, Ca ira, 1997.
- BECKERT, S. *Empire of cotton: a global history*. New York, Alfred Knopf, 2014.
- BLACKBURN, R. *The making of new world slavery: from the baroque to the modern, 1492-1800*. Londres, Verso, 1997.
- BLACKBURN, R. *The overthrow of colonial slavery*. Londres, Verso, 1988.
- BLACKBURN, R. *The American crucible: slavery, emancipation, and human rights*. Londres, Verso, 2013.
- BOSANQUET, C. *Thoughts on the value, to Great Britain, of commerce in general*. Londres, Dowall, 1807.
- BOSMA, U. *The sugar plantation in India and Indonesia: industrial production, 1770-2010*. Cambridge, Cambridge University Press, 2013.
- BRENNER, N.; SCHMID, C. "Towards a new epistemology of the urban?". *City* 19 (2-3), pp. 151-82, 2015.
- BROWN, C. L. *Moral capital. Foundations of British abolitionism*. Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2005.
- BUNKER, S. G. *Underdeveloping the Amazon. Extraction, unequal exchange, and the failure of the modern state*. Chicago, Chicago of University Press, 1985.
- BURKETT, P. *Marx and nature: a red and green perspective*. New York, St. Martin's Press, 1999.
- BURNARD, T.; GARRIGUS, J. *The plantation machine: atlantic capitalism in French São Domingos and British Jamaica*. Filadélfia, Univ. Pennsylvania Press, 2016.
- CARVALHO, D. C. A. B. e M. de. *D. Domingos Antônio de Sousa Coutinho: um diplomata português na corte de Londres (1807-1810)*. Dissertação de mestrado. Juiz de Fora, UFJF, 2012.
- CICCANTELL, P. S.; SMITH, D. A. "Nature, raw materials, and political economy: an introduction", in P. S. Ciccantell; D. Smith, G. Seidman (orgs.). *Nature, raw materials, and political economy*. Amsterdã, Elsevier, 2005.
- CLARK, G. "The British Industrial Revolution, 1760-1860". Course Notes. Spring. Davis, CA, University of California, 2005.
- CROPPER, J. *Letters addressed to William Wilberforce, Recommending the encouragement of the cultivation of sugar in our dominions in the East Indies*. Liverpool, Longman, 1822.
- DEBATES at the general court of proprietors of East-India stock on the East-India sugar trade*. Londres, Cox and Baylis, 1823.
- DRESCHER, S. *Abolition: a history of slavery and antislavery*. Nova York, Cambridge University Press, 2009.
- DRESCHER, S. *Econocide: British antislavery in the era of abolition*. Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2010.
- DRESCHER, S. *The mighty experiment: free labor versus slavery in British emancipation*. Oxford, Oxford University Press, 2002.
- DRESCHER, S.; EMMER, P. *Who abolished slavery: slave revolts and abolitionis – a debate with João Pedro Marques*. Nova York, Berghahn Books, 2021.
- EAST INDIA SUGAR, or Inquiry respecting the means of improving the quality and reducing the Cost of Sugar raised by Free Labour in the East Indies*. Londres, Hatchard, 1824.
- ELTIS, D. *Economic growth and the ending of the Transatlantic slave trade*. Oxford, Oxford University Press, 1987.
- ENGERMAN, S. L. "The slave trade and British capital formation in the Eighteenth century: a comment on the Williams Thesis". *Business History Review*, 46, 1972, pp. 430-43.

- ENGERMAN, S. L.; ELTIS, D. "The importance of slavery and the slave trade to industrializing Britain." *Journal of Economic History*, 60, 1, 2000, pp. 123-44.
- FOGEL, R. W. *Without consent or contract: the rise and fall of American slavery*. Nova York, Norton, 1994.
- FOSTER, J. B. *Marx's ecology: materialism and nature*. Nova York, Monthly Review Press, 2000.
- FRIEDMANN, H.; McMICHAEL, P. "Agriculture and the state system: the rise and fall of national agricultures, 1870 to the present". *Sociologia Ruralis*, XXIX, 2, 1989, pp. 93-117.
- GUIMARÃES, C. G. "O comitê de 1808 e a defesa dos interesses dos negociantes ingleses com a corte no Brasil". *Revista de Humanidades*, UFRN, v. 9, n. 24, set.-out./2008.
- HABIB, I. *Essays in Indian history: towards a marxist perception*. Nova Delhi, Tulika, 2015.
- HARLEY, K. "Prices and profits in cotton textiles during the Industrial Revolution". *University of Oxford Discussion Papers in Economic and Social History*, n. 81, 2010.
- HARVEY, D. *The limits to capital*. Londres, Verso, 2018.
- HOBBSAWM, E. *Industry and empire: from 1750 to the present day*. Nova York, Penguin, 1999.
- HUZZEY, R. "Free trade, free labour, and sugar slave in Victorian Britain". *The Historical Journal*, v. 53, n. 2, 2010, pp. 359-79.
- INIKORI, J. E. *Africans and the Industrial Revolution in England: a study in international trade and economic development*. Cambridge, CUP, 2002.
- KOSIK, K. *Dialectics of the concrete: a study on problems of man and world*. Boston, Reidel, 1976.
- LEFEBVRE, H. *The urban revolution*. Minneapolis, The University of Minnesota Press, 2003.
- LEMIRE, B. "Plasmare la domanda, creare la moda: l'Asia, l'Europa e il commercio dei cotone indiani (XIV-XIX secc.)". *Quaderni Storici*, 46/122, 2006, pp. 481-508.
- LUDDEN, D. "World economy and Village India 1600-1900: exploring the agrarian history of capitalism", in *South Asia and world capitalism*. Ed. Sugata Bose. Nova York, Oxford University Press, 1990, pp. 159-177.
- LUXEMBURGO, R. *A acumulação do capital*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2021.
- MACAULAY, Z. *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, Lupton Relfe, 1823.
- MAJOR, A. *Slavery, abolitionism and empire in India, 1772-1843*. Liverpool, Liverpool University Press, 2012.
- MANCHESTER CHAMBER of Commerce (MCC), fundo M8, 2, 2.
- MANN, J. A. *The cotton trade of Great Britain: its rise, progress and present extent*. Londres/Manchester, Simpkin, Marshall & Co./Joseph Thompson & Son, 1860.
- MARX, K. *Grundrisse*. São Paulo, Boitempo, 2011.
- MARX, K. *O capital: crítica da economia política*. São Paulo, Boitempo, vols. 1-3, 2013-2017.
- MASSEY, D. "Imagining globalization: power-geometries of time-space", in A. Brah; M. J. Hickman; M. M. Ghail (eds.). *Global futures. Explorations in sociology*. Londres, Palgrave Macmillan, 1999.
- MATTHEWS, G. *Caribbean slave revolts and the British Abolitionist Movement*. Baton Rouge, Louisiana University Press, 2006.
- McMICHAEL, P. *Food regimes and agrarian questions*. Halifax, Fernwood, 2013.
- MINTZ, S. *Sweetness and power: the place of sugar in modern history*. Nova York, Viking Penguin, 1985.
- MOORE, J. W. *Capitalism in the web of life: ecology and the accumulation of capital*. Londres, Verso, 2015.
- VERTON, M. *Agricultural revolution in England: the transformation of the agrarian economy, 1500-1850*. Cambridge, Cambridge University Press, 2006.

- PAQUETTE, G. *The European seaborne empires: from the Thirty Year's War to the Age of Revolutions*. New Haven, Yale University Press, 2018.
- PARRON, T. "The great transformation: world capitalism and the crisis of slavery in the Americas", in D. Tomich; P. Lovejoy (orgs.). *The Atlantic and Africa: the second slavery and beyond*. Nova York, Suny, 2021.
- PARTHASARATHI, P. "Rethinking wages and competitiveness in the eighteenth century". *Past and Present*, 158, 1998, pp. 79-109.
- "PETITION from the merchants, ship-owners, and others, concerned in the trade to the East Indies". *Hansard, Parliamentary Debate*. Casa dos Comuns, 3 de março de 1823, pp. 338-40.
- PIKETTY, T. *Capital et idéologie*. Paris, Seuil, 2019.
- POLANYI, K. *The great transformation: the political and economic origins of our time*. Boston, Beacon Press, 2001.
- PRICE, J. "Colonial trade and British economic development, 1660-1775". *Lex et Scientia*, 14, 1978, pp. 101-26.
- PRINSEP, John. *Suggestions on freedom of commerce and navigation more especially in reference to the East India Trade*. Londres, Ridgway, 1823.
- REPORT of a Committee of a Liverpool East India Association, Appointed to Take into Consideration the Restrictions on the East India Trade*. Liverpool, James Smith, 1822.
- REPORT of the Select Committee on East India Company's Affairs, 1831-1832*. British Parliamentary Papers, Colonies, East Indies.
- RICE, D. "'Humanity sold for sugar!' – The British abolitionist response to free trade in slave-grown sugar". *Historical Journal*, 13, 1970, pp. 402-18.
- ROSDOLSKY, R. *The making of Marx's "Capital"*. Londres, Pluto Press, 1977.
- RYDEN, D. B. *West Indian Slavery and British Abolition, 1783-1807*. Cambridge, Cambridge University Press, 2009.
- SECCOMBE, W. *Weathering the storm: working-class families from the Industrial Revolution to the fertility decline*. Londres, Verso, 1995.
- SEELEY, J. *A few hints to the West Indians on their present claims to exclusive favour and protection*. Londres, Kingsbury, 1823.
- SOLOW, B. L. "Caribbean Slavery and British Growth: the Eric Williams Hypothesis". *Journal of Development Economics*, 17, 1985, pp. 99-115.
- SPENCE, W. *The radical cause of the present distress of the West-India planters pointed out*. Londres, Hanford, 1807.
- SUBSTANCE of a Debate in the House of Commons on the Motion of Mr. W. W. Whitmore*. Londres, Brickwood, 1823.
- SWYNGEDOUW, E. "Neither global nor local: 'glocalization' and the politics of scale", in K. R. Cox (org.). *Reasserting the power of the local*. Nova York, The Guilford Press, 1997.
- TABLES of the Revenue, Population, Commerce, etc. of the United Kingdom and its Dependences*. Londres, 1820-1852.
- TILZEY, M. *Political ecology, food regimes, and food sovereignty: crisis, resistance, and resilience*. Cham, Palgrave Macmillan, 2018.
- TOMICH, D. "Commodity frontiers, conjuncture, and crisis: the remaking of the Caribbean sugar industry, 1783-1866", in J. Laviña; M. Zeuske (orgs.). *The second slavery: mass slaveries and modernity in the Americas and in the Atlantic Basin*. LIT Verlag, Berlin and Zürich, 2014b.
- TOMICH, D. "Preface", in E. E. Williams. *The economic aspect of the abolition of the West Indian slave trade and slavery*. World Social Change. Lanham, Rowman & Littlefield, 2014.
- TRACTS, written in the years 1823 and 1828* [C. Leigh]. "On Free Trade, Pensions and Salaries, and Currency". Warwick, Merridew, 1832, p. 124.

- WALLERSTEIN, I. *Impensar a ciência social: os limites dos paradigmas do século XIX*. São Paulo, Ideias&Letras, 2006.
- WILLIAMS, E. E. "Laissez faire, sugar and slavery". *Political Science Quarterly*, 58, 1943, pp. 67-85.
- WILLIAMS, E. E. *Capitalism & slavery*. Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1994.
- WILLIAMS, E. E. *The economic aspect of the abolition of the West Indian slave trade and slavery*. World Social Change. Lanham, Rowman & Littlefield, 2014.
- WOOD, E. M. *The Ellen Meiksins Wood reader*. Leiden, Haymarket Books, 2013.
- WRIGHT, G. "Slavery and Anglo-American capitalism revisited". Working paper. Stanford University, May/2019.
- ZAHEDIEH, N. "Colonies, copper, and the market for inventive activity in England and Wales, 1680-1730." *Economic History Review* 66(3), 2013, pp. 805-25.

arte

135831

Reprodução





**A Semana de Arte
Moderna de 1922 –
cem anos depois**

Elza Ajzenberg

A Semana de Arte Moderna de fevereiro de 1922, realizada em São Paulo, continua sendo importante referencial para reflexões estéticas e para a crítica de arte do país. Essa manifestação é potencializada pelo contexto em que ocorre. As questões associadas ao nacionalismo emergente do pós-Segunda Guerra Mundial e à industrialização que se estabelece, especialmente em São Paulo, motivam intelectuais e jovens artistas entusiasmados a rever e criar novos projetos culturais.

As comemorações do Centenário da Independência do Brasil incentivam um grupo inquieto diante das possibilidades de traçar um perfil mais livre, com quebra de cânones que emperram a criatividade artística. As ideias começam a tomar corpo com vários encontros e discussões. Os debates em torno da exposição de Anita Malfatti em 1917/18 originam a organização da Semana.

No jornal *Correio Paulistano*, a 29 de janeiro de 1922, uma nota anuncia a realização de uma semana de arte no Theatro Municipal, entre 11 e 18 de fevereiro, com a participação de escritores, músicos, artistas e arquitetos de São Paulo e do Rio de Janeiro. De acordo com a notícia, a Semana organizada por intelectuais das duas cidades, tendo Graça Aranha à frente, tem por objetivo dar ao público de São Paulo “a perfeita demonstração do que havia em nosso meio em escultura, em arquitetura, em música e em literatura sob o ponto de vista rigorosamente atual” (Thiollier, s/d, p. 5).

No comitê patrocinador estão presentes, entre outros, Paulo Prado, Alfredo Pujol, René Thiollier e José Carlos Macedo Soares. E, entre os participantes, figu-



ELZA AJZENBERG é professora da Escola de Comunicações e Artes da USP e coordenadora do Centro Mario Schenberg de Documentação da Pesquisa em Artes (ECA-USP).



Theatro Municipal de São Paulo, vista externa, arquiteto Ramos de Azevedo, 1911

ram músicos como Villa-Lobos, Guiomar Novaes, Ernani Braga e Frutuoso Viana. No grupo de escritores, estão: Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Menotti Del Picchia, Guilherme de Almeida, Ribeiro Couto e Sérgio Milliet. Como diversos participantes da Semana ocupam cargos de destaque nas redações de importantes jornais da época, o evento tem desde o início grande divulgação, embora também não falte quem se oponha à sua concretização (Leite, 1979, p. 672).

Na notícia do *Correio Paulistano*, Graça Aranha é posto como autor da iniciativa. Entretanto, para alguns pesquisadores, é mais provável que essa prioridade se deva a Emiliano Di Cavalcanti, acatando uma sugestão de Marinette Prado, esposa de Paulo Prado, que se refere à possibilidade de se fazer em São Paulo alguma coisa

similar aos festivais culturais de Deauville, França. Em *Viagem da minha vida*, Di Cavalcanti chama para si a paternidade da Semana, dizendo: “Falamos naquela noite e em outros encontros, da Semana de Deauville [...]. Eu sugeri a Paulo Prado a nossa semana [...]” (Di Cavalcanti, 1955, p. 85)¹.

Seja quem for o autor da ideia, o objetivo da Semana é renovar o estagnado ambiente artístico e cultural de São Paulo e do país. Acentua-se a necessidade de “descobrir” ou “redescobrir” o Brasil, repensando-o de modo a desvinculá-lo, esteticamente, das amarras que ainda o prendiam à Europa. É verdade que os

¹ Manuel Bandeira (1954), na sua apresentação de *Poesia brasileira*, referindo-se à organização da Semana, menciona Di Cavalcanti: “pintor de quem partiu a ideia”.

jovens participantes da proposta inovadora procuram a “proteção”, a diplomacia ou a arregimentação de Graça Aranha – espécie de avalista ou de “carro-chefe” –, capaz de impor respeito a setores menos abertos à modernidade (Di Cavalcanti, 1955, pp. 112-114).

Chega-se a 1922. A ideia cresce e avança levada por Paulo Prado, figura representativa da intelectualidade e da alta camada social paulista. Os equívocos são muitos. A comissão organizadora, de cunho mais tradicionalista, está distante da sensibilidade realmente moderna de Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Di Cavalcanti, Villa-Lobos, Brecheret e Anita Malfatti.

A Semana realizou-se perante aplausos e vaias. Enquanto nos dias 13, 15 e 17 de fevereiro ocorrem, no interior do



Di Cavalcanti, cartaz da exposição, 1922



Di Cavalcanti, capa do catálogo, 1922

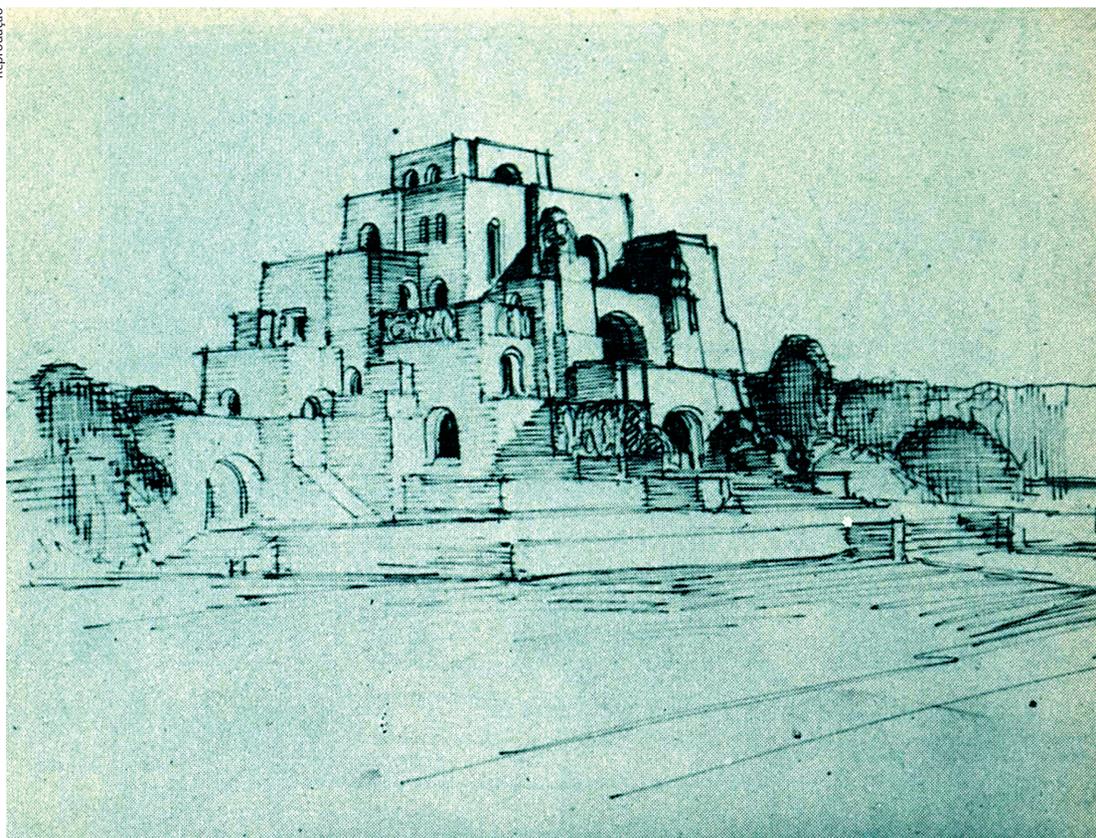
Theatro Municipal, conferências e concertos, no saguão os artistas e os arquitetos expõem seus trabalhos. Não são todos os anunciados na nota do *Correio Paulistano*, pois Regina Graz não participa. Tampouco apenas os citados no catálogo da mostra (Amaral, 1970, pp. 129 e segs.). Alguns artistas só estão representados com suas obras, mas ausentes do país.

O catálogo idealizado por Di Cavalcanti registra as participações dos arquitetos Antônio Moya e Georg Przyrembel, dos escultores Victor Brecheret e Wilhelm Haarberg, e dos pintores e desenhistas Anita Malfatti, Di Cavalcanti, John Graz, Martins Ribeiro, Zina Aita, João Fernando (Yan) de Almeida Prado, Ignácio da Costa Ferreira (Ferrignac) e Vicente do Rego Monteiro. O discutível modernismo das obras expostas e a confusão estilística em



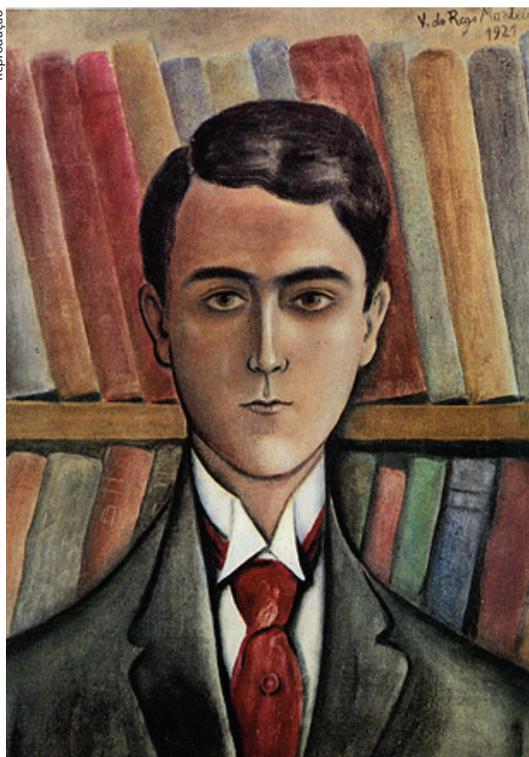
Di Cavalcanti, *Fantoques da meia-noite*, c. 1917,
guache s/ papel, 38 x 40 cm, coleção particular, São Paulo

Reprodução



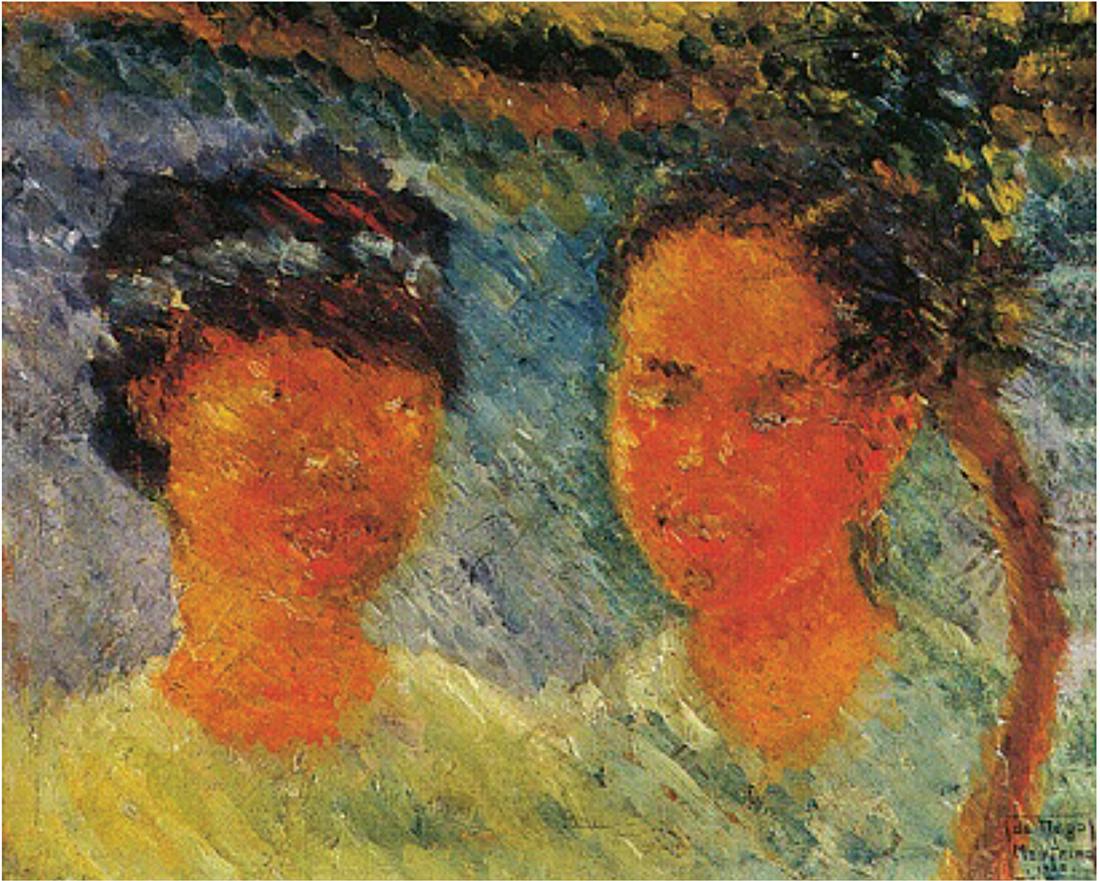
Antonio Moya, *Monumento*, 1922, desenho

Reprodução



que se debatem seus autores traduzem-se nos títulos equivocados de algumas pinturas e desenhos, tais como, *Impressão divisionista* (Anita Malfatti), *Impressões* (Zina Aita), *Natureza dadaísta* (Ferrignac) ou *Cubismo* (Vicente do Rego Monteiro). Os “futuristas” de 1922, como o público equivocado à época insiste em denominá-los, praticam de tudo um pouco, pontilhismo ou expressionismo, menos futurismo propriamente dito. O essencial é escapar

Vicente do Rego Monteiro,
Retrato de Ronald de Carvalho, 1921,
óleo s/ tela, 49 x 36 cm, coleção Gilberto
Chateaubriand, MAM, Rio de Janeiro

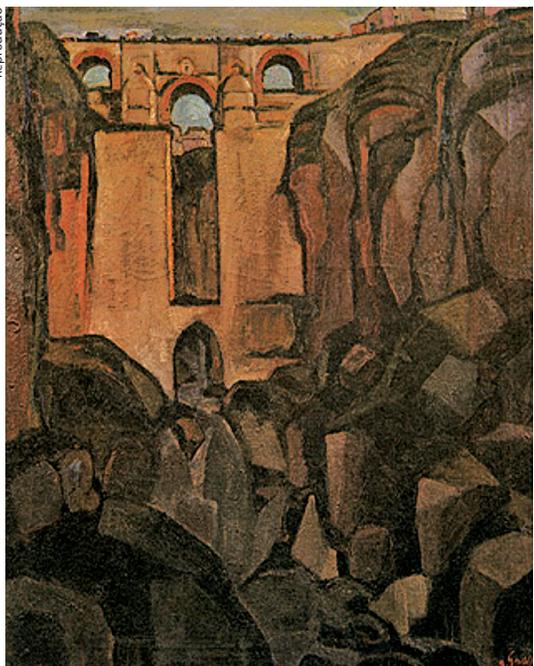


Vicente do Rego Monteiro, *Cabeça de negras*, 1920, óleo s/ tela, 41 x 50 cm, coleção particular, São Paulo

ao que é conhecido como academicismo (Andrade, 1922).

Até hoje, a Semana de 1922 é envolvida por questões como: o evento provoca choques e rupturas? Assenta um “tom festivo”, ou seja, não é um movimento sério? Alcança parâmetros mais críticos em relação à arte? É de natureza mais destrutiva ou constrói novas perspectivas para a estética do país? Os debates persistem.

John Graz, *Paisagem da Espanha - Puente de Ronda*, 1920, óleo s/ tela, 73 x 58 cm, Pinacoteca do Estado, São Paulo





Zina Aita, *Homens trabalhando*, 1922, óleo s/ tela, 22 x 29 cm, coleção particular, São Paulo

Na revisão do próprio Di Cavalcanti, a Semana segue para “um tom festivo, irreconciliável talvez com o sentido de transformação social”, que para o artista deve estar no fundo de uma revolução artística e literária (Di Cavalcanti, 1955, p. 114). Entretanto, Di Cavalcanti elabora uma versão mais positiva. Para o artista, a Semana é um acontecimento de significado e abre para o país perspectivas que, extrapolando o campo puramente cultural, têm repercussões inclusive na área política.

Alguns críticos consideram imensa a repercussão obtida pela Semana. Outros negam o fato. É o caso de Carlos Drummond de Andrade, que se encontra em Belo Horizonte, e de Rodrigo Melo Franco de Andrade, no Rio de Janeiro. Os jornais

da época assinalam que a Semana tem mais inimigos do que amigos: “inimigos inteligentes”. Entre as críticas, está que os envolvidos são barulhentos e o movimento não passa de um “estratagem” (Di Cavalcanti, 1955, p. 114).

A exposição de arte, propriamente dita, recebe alguns comentários, através das notas de Graça Aranha, Menotti Del Picchia e Mário de Andrade. Porém, considera-se que as ideias, disseminadas pelos conferencistas Graça Aranha, Menotti Del Picchia e Mário de Andrade, alcançam muito mais eco. Essas questões não impedem, contudo, que obras mostradas no saguão do Theatro Municipal suscitem à maioria do público sentimentos oscilantes entre divertimento e indignação. Os



Foto da Semana de 22: Mario de Andrade (à frente), Zina Aita (à esq., em pé) e Anita Malfatti (à dir.)

Reprodução



Victor Brecheret, *O sepultamento*,
1923, mármore, 226 x 365 cm,
Cemitério da Consolação, São Paulo
(túmulo de Olívia Guedes Penteadó,
premiado no Salon d'Automne, Paris, 1923)

Reprodução



Victor Brecheret, *Cabeça de Cristo*
(*Cristo de trancinhas*), 1920,
coleção IEB-USP, São Paulo

grandes alvos são os trabalhos de Anita Malfatti e Victor Brecheret.

Embora, hoje, o Modernismo exposto pela Semana pareça pouco moderno, que todos os fatos do contexto e artífices nem sempre sejam devidamente citados ou lembrados e ainda que as ideias estéticas de seus líderes sejam confusas, não se pode negar que a Semana de 1922 é um marco. A Semana representa para a evolução artística brasileira um verdadeiro “divisor de águas”.

Ocorrida no ano do Centenário da Independência do Brasil, a Semana difunde a ideia de renovação que, embora já tenha

ocorrido anteriormente de maneira isolada, não está consolidada num movimento organizado. Nesse sentido, escreve Paulo Mendes de Almeida que não se trata de um gesto isolado de rebeldia, “mas um clamor em coro, um movimento de grupo [...] um safanão naquele adormecido em berço esplêndido Brasil [...]” (Almeida, 1976, pp. 34-35).

Talvez não se encontre nunca um consenso na conceituação da Semana de 1922, ou de sua validade ou alcance na evolução do campo estético e das artes plásticas no Brasil. Entretanto, as constantes revisões assinalam, cada vez mais, a “lição de liber-

Reprodução



Anita Malfatti, *A ventania*, 1915-17, óleo s/ tela, 51 x 61 cm, coleção Palácio dos Bandeirantes, São Paulo



Anita Malfatti, *O farol*, 1915, óleo s/ tela, 46,5 x 61 cm, coleção Chateaubriand Bandeira de Mello, Rio de Janeiro

dade no espírito e na pesquisa plástica”, presente nos passos seguintes da arte no país. Mário de Andrade enfatiza que o artista brasileiro passa a ter “diante de si uma verdade social, uma liberdade (infelizmente, só estética), uma independência, um direito a suas pesquisas, conquistados pelos modernistas da Semana (Andrade, 1967, pp. 241-242).

As conquistas da Semana têm desdobramentos que marcam sensivelmente as buscas de um novo modo de pensar. Nesse ponto, Mário Pedrosa é incisivo e acentua aspectos: “A pintura e a escultura alargam extraordinariamente o campo de visão e

de interesse dos promotores da Semana”. Para Pedrosa, essas contribuições definem a evolução intelectual e artística do país. Nesse sentido, é lembrada a “plasticidade presente nos textos de Mário de Andrade. Através da imagem verbal, em sua projeção, o universal” (Andrade, 1967, pp. 241-2). Na linguagem atualizada, o primitivo encontra expressão sem fronteiras. Como conquista o autor de *Pauliceia desvairada* e *Macunaíma*, que alcança o objetivo duplo do Modernismo: a atualização e o nacional (Pedrosa, 1964, pp. 130-1).

Hoje ainda permanecem muitas dúvidas sobre o alcance, objetivos e as metas da

Semana de Arte Moderna de 1922. Lideranças e grupos de artistas envolvidos com os eventos enfatizam ruptura, inovação, experimentação e, de modo especial, *um olhar para o futuro*.

Nos momentos seguintes à Semana houve redescobertas sobre as raízes históricas e culturais do país. Publicações, projetos urbanísticos com participação de gestores, artistas, arquitetos e paisagistas foram desenvolvidos em várias regiões. Instituições, museus e bienais seguiram vertentes desse *olhar para o futuro*.

Os tempos continuam difíceis. Vive-se um período de grave pandemia. Multiplicam-se conflitos socioeconômicos e políticos, nacionais e internacionais. Porém, o legado da Semana não deve ser esque-

cido. Deve-se retomar a proposta de Mário de Andrade: *a busca por caminhos – a pesquisa. Não perder de vista o processo criativo inovador. Ter presente a arte como território livre ou a arte como plataforma da humanidade*.

Em síntese, o contexto que envolve a Semana de Arte de 1922 possui denso e rico acervo, envolve questões que merecem novas reflexões. Porém, as várias possibilidades de abordagem não devem perder de vista a assertiva de Mário de Andrade, pois a Semana logra atingir os seus objetivos primordiais: “o direito permanente à pesquisa estética, a atualização da inteligência artística brasileira e a estabilização de uma consciência criadora nacional” (Andrade, 1967, pp. 241 e segs.).



Tarsila do Amaral, *São Paulo*, 1924, óleo s/ tela, 67 x 80 cm, Pinacoteca do Estado, São Paulo

Reprodução



Tarsila do Amaral, *Autorretrato*, 1924, óleo s/ tela, 38 x 33 cm, Acervo Artístico-Cultural do Palácio do Governo, São Paulo



Tarsila do Amaral, *Abaporu*, 1928, óleo s/ tela, 85 x 72 cm, Museu de Arte Latino-Americana - Malba, Buenos Aires

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, P. M. de. *De Anita ao museu*. São Paulo, Perspectiva, 1976.
- AMARAL, A. *Artes plásticas na Semana de 22*. São Paulo, Perspectiva, 1970.
- ANDRADE, M. de. "A Semana Futurista: pró". *Gazeta*, 4/fev./1922.
- ANDRADE, M. de. "O Movimento Modernista", in *Aspectos da literatura brasileira*. São Paulo, Livraria Martins, 1967.
- ARGAN, G. C. *Arte moderna*. São Paulo, Companhia das Letras, 2016.
- AVILA, A. *O Modernismo*. São Paulo, Perspectiva, 1975.
- BANDEIRA, M. "Apresentação", in *Poesia brasileira*. Rio de Janeiro, Livraria Casa do Estudante do Brasil, 1954.
- BATISTA, M. R.; LIMA, Y. S. de. *Coleção Mário de Andrade – Artes plásticas*. São Paulo, IEB/USP, 1984.
- CARVALHO, A. C. (org.). *90 anos depois: a Semana de Arte Moderna. Catálogo da exposição*. São Paulo, Palácio do Governo do Estado de São Paulo, 2012.
- DI CAVALCANTI, E. *Viagem da minha vida*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1955.
- LEITE, J. R.T. "A Semana de Arte Moderna", in *Arte no Brasil*, VII. São Paulo, Abril Cultural, 1979.
- PEDROSA, M. "Semana de Arte Moderna", in *Dimensões da arte*. Rio de Janeiro, MEC/ Serviço de Documentação, Departamento de Imprensa Nacional, 1964.
- REIS, N. G. *São Paulo: vila, cidade, metrópole*. São Paulo, Fapesp/CNPq, 2004.
- THIOLLIER, R. *A Semana de Arte Moderna*. São Paulo, Cupolo, s/d.

**A *revistausp* RECOMENDA
A SEUS COLABORADORES QUE
ENVIEM SEUS TEXTOS DE ACORDO
COM AS NORMAS ABAIXO:**

1. Texto com, no máximo, 30.000 caracteres.
Textos maiores devem ter a aprovação prévia da redação e do Conselho Editorial. O artigo deve ser enviado por *e-mail* (revisusp@usp.br).
2. O autor deve mandar uma breve nota biobibliográfica que indique onde ensina e/ou pesquisa, sua área de trabalho e principais publicações.
3. Referências bibliográficas devem ser colocadas no texto (sobrenome do autor, ano, página). Os outros dados da publicação devem ser colocados na bibliografia. As notas de rodapé destinam-se a informações ou esclarecimentos adicionais que não podem ser incluídos no texto.
4. Todos os textos devem conter *resumo/abstract* (com, no máximo, mil caracteres) e *palavras-chave/keywords* (com, no máximo, cinco palavras).
5. Textos enviados espontaneamente devem ser inéditos no país. Dados a público previamente, sob forma de palestra, comunicação, etc., deve-se informar em nota à parte. Os artigos serão examinados pelo Conselho Editorial, sendo que a ***revistausp*** não se responsabiliza pela devolução dos não aprovados ou mesmo pela comunicação aos autores.
6. O autor pode enviar/indicar sugestões de ilustração para seu texto. As fotos devem ter alta resolução (300 dpi) e conter legendas e créditos. Imagens retiradas da Internet não serão aceitas.
7. Para receber os exemplares da ***revistausp*** a que tem direito, o colaborador deve enviar número de telefone, *e-mail* e endereço.

Assine

Assine e receba em casa a publicação de cultura mais completa do país. Você terá a satisfação de ler a cada volume vários textos assinados pelos mais renomados autores em suas áreas. Multidisciplinar e sem preconceitos, a **revistausp** não privilegia esse ou aquele enfoque, esse ou aquele grupo, é aberta a todas as tendências.

Para adquirir uma assinatura anual da **revistausp** (4 edições), basta fazer um depósito em conta (Banco do Brasil - agência 7009-2; c/c 130010-5) em nome da Edusp - Editora da USP, CNPJ 63.025.530/0072-06, no valor de R\$ 70,00 (+ frete). Se você for renovar sua assinatura, ela sai por R\$ 60,00 (+ frete). O preço da revista avulsa é R\$ 20,00 (+ frete). Enviar comprovante de depósito, incluindo o valor do frete, para mariacat@usp.br, juntamente com os dados do assinante (nome/razão social, nome fantasia, CNPJ ou CPF, endereço, Inscrição Estadual/Municipal, telefone, *e-mail* para envio da nota fiscal).

www.usp.br/revistausp
revisusp@usp.br
(11) 3091-4403

Nosso *site* pode ser acessado por celular utilizando-se o QR Code que consta na contracapa da revista.

A **revistausp**, publicação trimestral da Superintendência de Comunicação Social da USP, vem sendo editada desde 1989, mantendo sempre a mesma estrutura. A cada número, além da relação dos Dossiês aqui apresentada, temos as seções Textos, Livros e Arte. Abaixo, os números ainda disponíveis.

| | | | | | |
|---|---|---|---|--|---|
| 6 Europa Central | 65 20 Anos de Redemocratização | 87 Música Brasileira | 98 Memória | 109 Democracia na América Latina | 121 Artes & Letras |
| 7 Tecnologias | 66 Ano Internacional da Física | 88 Humor na Mídia | 99 Futebol | 110 Ética e Sociedade | 122 Feminismos |
| 33 Aids | 72 Ar/Fogo | 89 Ciência, Tecnologia e Inovação | 100 Educação | 111 Música Popular Brasileira na USP | 123 Histórias Culturais Transatlânticas |
| 39 Rumos da Universidade | 73 Financiamento da Pesquisa no Brasil | 90 Marketing Político | 101 Justiça Brasileira | 112 Americanistas | 124 Inteligência Artificial |
| 47 Alternativas para o Século XXI | 76 Pensando o Futuro: Ciências Exatas | 91 Catástrofes | 102 Metrópoles | 113 Amazônia Azul | 125 Saramago |
| 50 Revista Cinquenta | 78 Gestão e Política na Universidade Pública | 92 Redes Sociais | 103 Clima | 114 Interculturalidades | 126 Semiótica e Cultura |
| 51 Saúde | 80 Bibliotecas Digitais/ Bibliotecas Virtuais | 93 Caminhos do Desenvolvimento | 104 Energia Elétrica | 115 Politicamente Correto | 127 Ensino Público |
| 54 Os Sertões: Cem Anos | 83 Nabuco e a República | 94 Semana de Arte Moderna | 105 Universidade em Movimento | 116 Pós-Verdade e Jornalismo | 128 Saúde Pública |
| 55 Revolução Virtual | 84 Vinte Anos da Queda do Muro | 95 Desafios do Pré-sal | 106 Crise Hídrica | 117 Copas do Mundo | 129 Segurança Pública |
| 62 Cosmologia | 85 Balanço da Crise Mundial | 96 Alcoolismo | 107 Saúde Urbana | 119 Direitos Humanos | 130 Independências Latino-Americanas |
| 64 Brasil Rural | 86 Cibercultura | 97 Computação em Nuvem | 108 Jogos Olímpicos | 120 Religião e Modernidade | 131 Pandemia: Valores em Crise |

Já está programado o próximo volume: nº 133 – Especial Bicentenário da Independência

Você pode acessar todas as edições da **revistausp** no Portal de Revistas da USP:

www.revistas.usp.br/revusp/