

As viagens do *Conceição Esperança*: tráfico de escravos entre São Paulo e Moçambique (1820-22)*

The voyages of Conceição Esperança: slave trade between São Paulo and Mozambique (1820-22)

Renato Leite Marcondes
José Flávio Motta

Universidade de São Paulo

Resumo

Este artigo utiliza como principal fonte documental um conjunto de cartas enviadas pelo negociante paulista, também traficante de escravos, Antônio da Silva Prado, mais tarde Barão de Iguape. Tal fonte nos permite a análise da montagem da operação do comércio da mercadoria humana e o seu resultado. As cartas referem-se, basicamente, às duas viagens a Moçambique de um navio negreiro. Mantendo constante diálogo com a historiografia, nossa análise demonstra a complexidade da operação e a vasta rede de relações estabelecidas para a realização do empreendimento. Por fim, tecemos alguns comentários acerca do tratamento dispensado aos escravos, da elevada mortalidade nas viagens do *Conceição Esperança*, bem como acerca dos ganhos passíveis de serem auferidos naquele grande negócio.

Palavras-chave: Tráfico de Escravos; Santos; Barão de Iguape; Mortalidade; Moçambique.

Abstract

The principal documents we use in this paper is a collection of letters written by Antonio da Silva Prado, a merchant and slave trader from São Paulo, who would be, years later, the Baron of Iguape. Based on these letters we analyze the organization of the slave trade operation. Our subject is basically the two voyages to Mozambique of a slave ship. Our analysis maintains a constant dialogue with the historiography and demonstrates the complexity of the operation and the vast network of relations established for the activity. We also make some comments about the treatment gave to the slaves, the high mortality observed in the voyages of the *Conceição Esperança*, and the potential profitability of that monumental business operation.

Keywords: Slave Trade; Santos; Barão de Iguape; Mortality; Moçambique.

* Uma versão preliminar deste texto foi publicada nos Anais do IX Congresso Brasileiro de História Econômica e 10ª Conferência Internacional de História de Empresas, ocorrido em 2011 em Curitiba e realizado pela Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (MARCONDES & MOTTA, 2011).

I n t r o d u ç ã o

O tráfico africano para o Brasil foi um dos grandes negócios dos períodos colonial e imperial. O crescimento das exportações e do próprio mercado interno demandava crescentes levas de mão de obra, que não podiam ser fornecidas pela imigração voluntária ou pela reprodução da população brasileira. Desse modo, a violência era utilizada para a obtenção desses trabalhadores. Durante toda a vigência do infame comércio de pessoas, entre doze e doze milhões e meio de escravos foram embarcados para o continente americano e as ilhas do Caribe; cerca de cinco milhões e meio destinaram-se ao Brasil, quase a metade (44,9%) do total¹. Daquele total de cativos embarcados nas principais regiões da costa africana, menos de um vigésimo (4,3%), isto é, pouco mais de 540 mil pessoas, compuseram a carga de navios zarpando do Sudeste da África. Quase dois terços (358 mil indivíduos) desse mais de meio milhão de africanos destinaram-se à América do Sul, aí incluídos os diversos portos no Brasil e no Rio da Prata. Apesar do desenvolvimento mais tardio do tráfico, principalmente por conta da distância dos mercados americanos, de Moçambique estima-se a saída de 293 mil escravos, principalmente a partir do final do século XVIII (ELTIS & RICHARDSON, 2010, p. 89-90 e p. 257). Segundo Luiz Felipe de Alencastro (2000, p. 17), “é somente em 1756 que Moçambique recebe a primeira tabela aduaneira portuguesa de cobrança de direitos de exportação sobre escravos. Ou seja, dois séculos e meio depois da entrada em vigor de pautas similares elaboradas para a Guiné portuguesa, e duzentos anos mais tarde das que entraram em vigor no Congo e em Angola. Afora remessas esporádicas, o Brasil só recebe regularmente escravos da África Oriental a partir do início do século XIX”.

Essa grande e complexa empresa do tráfico atlântico estruturou-se ao longo do século XVI, mas principalmente a partir do século XVII ganhou dimensões expressivas. Para o funcionamento do negócio, tornou-se necessária a mobilização de um conjunto bastante elevado de pessoas, desde o interior africano até os portos na costa, na travessia do Atlântico, nos portos e interior da América e também na Europa². Os recursos envolvidos na empreitada atingiram montantes substanciais, demandando a cooperação de um vasto elenco de patrocinadores e

¹ Cf. The Trans-Atlantic Trade Database (2012).

² Ver Silva (2016).

trabalhadores em terra e no mar. Os próprios navios utilizados possuíam mais marinheiros do que os navios de carga de tonelagem semelhante, em razão da necessidade de um número maior de tripulantes para a sobrevivência e segurança dos cativos. Era preciso pessoas qualificadas no tráfico para cuidar da saúde dos escravos desde a África até a América. Em geral, os valores invertidos nas embarcações carregadas para a troca por escravos na África superavam os dos navios tradicionais de carga no Atlântico, à exceção dos galeões de prata e ouro. Por essa mercadoria humana, os africanos recebiam produtos manufaturados de valor elevado, muitas vezes importados da Ásia (como tecidos coloridos de melhor qualidade), da Europa (armas, ferro, facas, machados, panos etc.) e bebidas alcoólicas e tabaco da América³.

O comércio atlântico de cativos foi considerado por muitos historiadores e mesmo por viajantes da época como uma atividade de rentabilidade elevada. De modo a ilustrar tal assertiva, podemos citar o estudo de Manolo Florentino (1997, p. 168), que analisou várias viagens de navios negreiros no início do século XIX. O autor estimou ao redor de 19,2% a dita rentabilidade, no trajeto entre o Rio de Janeiro e Angola. Entretanto, a ausência de informações e os relatos de lucros não tão extraordinários, principalmente das companhias europeias envolvidas nesse negócio nos séculos anteriores, geraram discussões sobre a efetiva magnitude dos ganhos auferidos. Não obstante, não parece haver dúvida de que era uma atividade lucrativa (KLEIN, 2004, p. 98-100)⁴.

O Brasil foi, pois, um dos principais destinos do tráfico negreiro transatlântico e, aos poucos, os residentes nas colônias tornaram-se trabalhadores e proprietários dos empreendimentos, principalmente a partir do final do século XVIII (FLORENTINO, 1997). Os produtos coloniais tornaram-se bastante apreciados na África, incrementando as transações. Corcino Medeiros dos Santos (1993, p. 160), por exemplo, escreveu: “Nas exportações do Rio de Janeiro para Benguela aparecem as seguintes mercadorias: açúcar, aguardente, tabaco, farinha de mandioca, café, arroz, algodão e fazendas da Europa. Parece serem as mesmas que eram mandadas para Angola. [...] A compra dos escravos nos portos africanos não era feita somente por gêneros do Brasil e mercadorias da Europa, mas também por dinheiro vivo e ouro em pó, barra ou em objetos”. Desses produtos, o tabaco e a aguardente foram os mais importantes entre as mercadorias brasileiras e os panos de algodão também eram oriundos das Índias.

O tráfico brasileiro concentrou-se nos principais portos coloniais: Salvador, Rio de Janeiro, Recife e São Luís. Os destinos principais dos tumbeiros oriundos destes portos foram a Costa da Mina e Angola. Na segunda metade do século XVIII, o porto do Rio de Janeiro assumiu a li-

³ Ver, por exemplo, os estudos de Klein (2004); Lovejoy (2002); Miller (1988); Rediker (2011) e Rodrigues (2005).

⁴ A essa questão, e com informações concernentes às viagens do *Conceição Esperança*, voltaremos na última seção deste trabalho.

derança desse comércio, atendendo uma vasta região do Centro-Sul da colônia. As demandas concentraram-se inicialmente nas áreas mineradoras e, mais tarde, nas agricultoras, incrementadas a partir da chegada das Cortes portuguesas em 1808. O tráfico prosperou nas áreas mais dinâmicas da colônia, onde era mais fácil amealhar os recursos necessários para sua realização.

Alice Piffer Canabrava (1984) mostrou a ativa participação dos paulistas no envio de escravos para a região do Rio da Prata ao final do século XVI e início do XVII. Contudo, verificamos os primeiros registros pontuais de portos paulistas de desembarque no banco de dados *Slave Trade* em 1718-19, mas tão somente em duas viagens francesas das quais decorreu o desembarque em Santos de pouco mais de duas centenas de escravos. Destarte, no início do século XVIII foram apenas alguns movimentos episódicos, sem contestar a predominância quase completa do porto do Rio de Janeiro naquele negócio. De fato, tais informações demonstram a profundidade e a abrangência das relações comerciais do tráfico africano no Brasil. Todavia, o desenvolvimento econômico e o crescimento demográfico do final do século XVIII e início do XIX possibilitaram um comércio negreiro regular diretamente com a África, especialmente com Moçambique.

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

Este artigo fundamenta-se nas cartas do grande comerciante paulista Antônio da Silva Prado (1788-1875), mais tarde Barão de Iguape, enviadas a diferentes pessoas relacionadas à negociação⁵. Elas referem-se, basicamente, às duas viagens a Moçambique do navio negreiro *N. S. Conceição Esperança*, ambas no início da década de 1820. Confirmamos, no banco de dados *Slave Trade*, informações da referida galera, saindo no dia 26 de julho de 1820 de Santos para Moçambique, onde aportou em setembro do mesmo ano. Contudo, no banco de dados em tela, o retorno teria ocorrido apenas em fevereiro de 1822, configurando uma única viagem; as cartas em que nos baseamos indicam ter havido de fato duas. A primeira começou em 26 de julho

⁵ Tal documentação encontrava-se no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo e atualmente está depositada no Arquivo Público do Estado de São Paulo. Utilizamos os quatro primeiros livros de correspondências (números 1, 2, 3 e 5).

de 1820 e o retorno da galera foi em janeiro de 1821; a segunda teve início provavelmente em agosto de 1821, tendo o navio retornado em 2 de fevereiro de 1822 ao Rio de Janeiro, de onde se dirigiu a Santos. Assim, estes dois casos foram computados como um só no *Slave Trade* e não estão incluídos no cálculo da participação de São Paulo, pois o desembarque foi no Rio. Como sabemos por meio das cartas, não apenas a partida, mas também a chegada deveria ser computada em Santos. Ainda segundo o banco de dados, a galera tinha 200 toneladas e seu capitão era Agostinho José de Carvalho.

Conforme escreveu Jaime Rodrigues (2005, p. 147), “as maiores embarcações destinadas ao tráfico eram as barcas e galeras — que, de acordo com os dicionários contemporâneos, eram navios de três mastros. A diferença entre ambas ficava por conta do velame: enquanto as barcas contavam com velas latinas apenas no mastro de ré e as demais eram redondas, as galeras tinham todas as velas redondas”. Marcus Rediker (2011, p. 73-74) valeu-se de informações fornecidas por “William Falconer, o compilador de um dos maiores dicionários de termos náuticos do século XVIII, o navio [termo que designava tanto um tipo específico quanto embarcações em geral] pertencia ‘à primeira classe de embarcações que navegam o oceano’. Era a maior das embarcações usadas no tráfico de escravos, combinando boa velocidade com grande espaço para carga. Tinha três mastros, cada um dos quais com um mastro real, um mastaréu e provavelmente um mastaréu de joanete. [...] como navio mercante, tinha maior diversidade de tamanhos, variando de cem até quinhentas toneladas ou até mais [...]. A média dos navios negreiros era do tamanho do primeiro visto por Clarkson [de fins do século XVIII], de duzentas toneladas, como o *Fly*”. Ainda que a galera não seja um dos tipos explicitamente mencionados por Rediker, a própria tonelagem do *Conceição Esperança* coloca-o no terceiro grupo descrito por esse autor.

Apesar da unilateralidade da correspondência por nós compulsada, o segundo e o terceiro copiadador de cartas de Antônio da Silva Prado constituem uma preciosa fonte para o estudo do tráfico, em virtude da riqueza de informações sobre a montagem da operação e acerca dos cuidados com vistas ao bom resultado dos negócios⁶. Em meio à correspondência referente aos vários interesses comerciais de Silva Prado, encontramos cerca de uma centena de cartas relacionadas ao tráfico de escravos, mas não exclusivamente. Tal volume impressiona pela profusão de destinatários e pelos detalhes da operação.

Nosso objetivo é tratar de aspectos econômicos concernentes ao tráfico negreiro na década de 1820, enfocando as principais relações mercantis necessárias para a atividade, uma vez que o autor das cartas relacionou-se com diversas pessoas desde a preparação até a conclusão do ne-

⁶ O segundo e terceiro copiadador de cartas referem-se aos anos de 1818 a 1822. Ver, também, Petrone (1976, p. 4-5).

gócio. Na próxima seção, apresentamos a dinâmica econômica e da população escrava paulista naquela época, salientando os negócios de Antônio da Silva Prado. Posteriormente, discutimos a organização do empreendimento do tráfico, compreendendo a formação da sociedade e os preparativos para a viagem. Por fim, analisamos o retorno da viagem atlântica, desde os cuidados com a alimentação e o tratamento dos escravos até os possíveis resultados auferidos.

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

Paulo Prado (1925, p. 82-83, grifos nossos), nos anos de 1920, escreveu: “Em 1748 considerações administrativas sugeridas pelo conde de Bobadella determinaram o desmembramento dos territórios de Cuiabá e Goiás da capitania de S. Paulo, extinta por alvará desse ano e sujeita ao Rio de Janeiro. Era a confirmação oficial da *decadência da gloriosa Piratininga*, que a tirania estúpida dos capitães-generais e a voracidade do fisco iriam completar de modo lastimável”. Não obstante, tem sido refutada pela historiografia a noção de decadência aplicada à Capitania de São Paulo nos meados do século XVIII⁷. Independentemente do quanto o território paulista possa ter se beneficiado dos vínculos com as regiões mineratórias nos primeiros lustros do Setecentos, assumindo uma condição da qual fosse possível “decair” em momento posterior⁸, encontra-se bastante difundida a ideia de que a administração de D. Luís Antônio de Souza (1765-1775) representou um ponto de inflexão no que respeita ao evoluir paulista⁹.

De acordo com Heloísa Liberalli Belotto (2007, p. 313), “inferimos que às diretrizes estabelecidas por Pombal [...] D. Luís Antônio teria juntado, com objetividade, a sua intuição e a sua inclinação dinâmica por realizar, na capitania que lhe cabia restaurar, um governo progressista. ‘Acréscitar as povoações, estender os domínios, fertilizar os campos, estabelecer fábricas, idear novos caminhos, penetrar sertões incógnitos, descobrir ouro, fortificar Praças, armar o Exército e fazer observar as leis’ foram os propósitos que se dispôs a cumprir, em simbiose com a determinação máxima da metrópole de combater o inimigo espanhol”. E, no *florescimento* econômico da capitania, papel de destaque, inequivocamente, coube à lavoura canavieira e à manufatura dos derivados da cana.

⁷ Sobre esse período de decadência paulista e sobre a crítica a essa ideia, ver, entre outros, Bellotto (2007); Blaj (2002); Borrego (2010) e Canabrava (2005).

⁸ Por exemplo, para o estudo do abastecimento da região das Minas Gerais, feito também a partir da capitania de São Paulo, bem como dos efeitos deletérios da ligação direta aberta entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais sobre esse mercado, ver Zemella (1990).

⁹ Sobre a inflexão a que nos referimos, por exemplo, ver a dissertação de Mont Serrath (2007).

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

Desenvolvendo-se com maior intensidade em algumas regiões do território da capitania, a exemplo do “quadrilátero do açúcar”¹⁰ a economia açucareira também foi um marco no que respeita ao emprego da mão de obra escrava africana em São Paulo. O impacto da introdução em larga escala dos cativos na lavoura canavieira foi identificado, por exemplo, por Suely Robles de Queiroz (1977, p. 20). Não obstante, as listas nominativas de habitantes, disponíveis para a capitania paulista nessa época, indicam uma expressiva presença de cativos africanos já nos inícios do governo do Morgado de Mateus. Como relatam Francisco Vidal Luna e Herbert Klein (2005, p. 45): “No final da década de 1760, os primeiros anos para os quais dispomos de dados confiáveis, a população atingiu 83.880 pessoas, das quais 23.333 eram escravos africanos; somavam-se a essa população 2.736 índios residentes em aldeamentos. Claramente, a elevada proporção de cativos era incomum para a região, refletindo uma relação mais íntima da economia local com mercados nacionais e internacionais do que no início do século”.

Em suma, na virada do século XVIII para o XIX, a capitania de São Paulo apresentava um dinamismo econômico em grande medida assentado na lavoura canavieira e na produção de açúcar e demais derivados da cana. De outro lado, a produção e comercialização de animais na capitania e oriundos do Sul movimentavam as estradas, muitas vezes destinadas a Minas e ao Rio de Janeiro, abarcando um conjunto expressivo de pessoas nessa atividade. Esse dinamismo imbricou-se a um significativo crescimento demográfico, para o qual importante contribuição foi dada pelo aumento da população escrava proveniente da África. Tal evolver econômico e demográfico conjugado, ademais, auxiliou na conformação de um contexto favorável ao desenvolvimento da cafeicultura, atividade que, a sua vez, deu continuidade e potencializou aquele evolver da província paulista ao longo do Oitocentos. O crescimento demográfico, tanto livre como escravo, ocorreu de modo bastante expressivo em São Paulo ao final do século XVIII e início do XIX, igualmente condicionado pela intensificação do tráfico transatlântico de escravos, conforme apontam Luna e Klein (2005, p. 137-138).

¹⁰ Assim denominada, segundo Petrone, a região compreendida pelo quadrilátero formado pelas vilas de Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiá. Destoou, pois, essa autora, por exemplo, de Caio Prado Jr. (1981, p. 81) e de Ernani Silva Bruno (1966, p. 117), que compõem o quadrilátero em questão com Porto Feliz em vez de Sorocaba. Escreveu Petrone (1968, p. 24): “preferimos Sorocaba a Porto Feliz [...] pois em Sorocaba o cultivo da cana-de-açúcar ainda teve relativa importância e, porque, dessa maneira, Itu, importantíssimo centro canavieiro e outras áreas produtoras de açúcar ficam decididamente enquadrados”.

Em 1817, já em São Paulo e próximo de completar trinta anos de idade, Antônio da Silva Prado escreveu: “aqui não há em que se ganhe dinheiro inda quem o tem”¹¹. O negociante paulista voltara há pouco tempo à sua capitania natal. Estivera de 1810 a 1816 em Caetité, na Bahia, e antes disso iniciara sua atividade comercial em Mato Grosso e Goiás. É certo que, ao menos em termos do crescimento demográfico, os dados de Luna e Klein (2005) sugerem certo arrefecimento no ritmo verificado nas décadas iniciais do Oitocentos. Mas o futuro Barão, que conseguira amealhar algum cabedal nos anos em que permaneceu na Bahia, apesar da afirmativa pouco encorajadora feita em 1817, manteve-se daí em diante em São Paulo. E, decerto, seus negócios beneficiaram-se do dinamismo econômico que marcaria a capitania, depois província, ao longo do restante de sua vida. Talvez sua reclamação fosse infundada, ou pelo menos condicionada pelo viés originado no contraponto com a economia baiana¹². Seja como for, estivesse ele verdadeiramente insatisfeito ou não com as oportunidades que encontrou ao chegar da Bahia, “o fato é que Antônio da Silva Prado, futuro barão de Iguape, deve ter reunido em Caetité capitais suficientes para mais tarde tornar-se, *empregando-os em São Paulo*, um dos homens mais ricos desta Província” (PETRONE, 1976, p. 6, grifos nossos).

Os negócios de Prado eram variados. No triênio de 1820 a 1822, quando o *Conceição Esperança* fez suas viagens ao continente africano, assumiu grande relevância, no conjunto daqueles negócios, a atuação como contratador de impostos e como comerciante de gado, em especial bovino. Petrone (1976, p. 9) também argumenta: “Pode-se distinguir duas fases nesse comércio de gado: na primeira, predominam os negócios de reses, e na segunda, os de bestas. A mudança de interesse deve ter ocorrido entre os anos de 1822 a 1825, cujos copiadores de cartas infelizmente foram perdidos”¹³.

Na Tabela 1 transcrevemos os informes, referentes ao aludido triênio, constantes do *Diário Geral*, documento sobre o qual Petrone (1976, p. 157) fez a seguinte ressalva: “O ‘Diário Geral’ não constitui uma contabilidade completa dos negócios do comerciante, tanto é que dele, por exemplo, não constam os negócios realizados durante a feira de Sorocaba [...], de maneira que seu aproveitamento pequena contribuição oferece”. Não obstante essa ressalva, a autora vale-se dessas quantias para enfatizar a importância da atuação de Silva Prado como contratador, pois verifica que, considerada a soma dos três anos em tela, o lucro obtido com o contrato do “novo imposto” (5:273\$000) corresponderia a quase metade do saldo total das entradas e saídas de dinheiro apresentadas no *Diário Geral* (Cf. Petrone, 1976, p. 158-159). Sobre o “novo imposto”, escreveu a

¹¹ Em documento que integra o volume da Coleção Antônio da Silva Prado intitulado *Contas correntes da loja de A.S.P. na Bahia, 1812-1818, e copiador de cartas do barão de Iguape* (Cf. Petrone, 1976, p. 7).

¹² Segundo Petrone (1976, p. 7), “mesmo em anos posteriores, Prado se queixa dos negócios em São Paulo, comparando-os com a pujança dos do sertão baiano”.

¹³ Serão essas atividades de maior relevância as selecionadas para o estudo citado. De fato, Sérgio Buarque de Holanda, no Prefácio que escreveu para o livro de autoria de sua discípula, referindo-se às transações de Silva Prado feitas em São Paulo e no Sul, observou: “tamanhas são estas e de tal variedade que, pretender abordá-las em sua totalidade, seria correr o risco de cair num emaranhado de motivos heterogêneos” (HOLANDA apud PETRONE, 1976, p. xix).

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

Tabela 1 – Entradas e saídas de dinheiro em parte dos negócios de Antônio da Silva Prado (em réis).

Ano	Entrada	Saída	Saldo
1820	111.923\$881	103.545\$385	8.378\$496
1821	170.553\$705	168.053\$705	2.500\$000
1822	75.802\$833	75.307\$287	495\$546

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

Nesses mais de cinco contos de réis auferidos com o contrato mencionado, foram computados por Petrone os dois contos recebidos por Prado “pelo seu trabalho de administração”. Transcreveu também essa autora o balanço de 1818, apresentado pelo negociante, no qual a comissão do “novo imposto” comparecia com o valor de 500\$000. É interessante observar, da perspectiva da atividade do futuro Barão de Iguape, objeto de nossa atenção neste artigo, outro item desse mesmo balanço. Assim, em 1818, a compor o lado das entradas dessa contabilidade, estava o lucro obtido com a venda de quatro negros, perfazendo 246\$470¹⁴. É certo que, numa sociedade escravista como a nossa naquele período, a comercialização de quatro pessoas não tornaria o vendedor um traficante de escravos; mas não é menos certo que essa ocupação de Antônio da Silva Prado ficaria caracterizada de forma inequívoca alguns anos mais tarde, com as viagens do *Conceição Esperança* por nós analisadas nas próximas seções. E, ao fim e ao cabo, já em 1818, não podemos deixar de notar que os valores envolvidos no negócio da mercadoria humana representaram cerca de metade do que Prado recebeu pela administração do contrato do “novo imposto”, contrato que, como bem mostrou Petrone, juntamente com o comércio de gado, figurava entre as principais atividades daquele comerciante paulista.

Montagem da empresa traficante

Como sabido, o tráfico de escravos envolveu uma rede complexa de negócios e, por conseguinte, um conjunto variado de pessoas, desde chefes africanos, administradores coloniais, comerciantes locais, pumbeiros e tripulantes, além dos agentes que participavam daquele comércio indiretamente, como os fornecedores de alimentos a serem consumidos pelos cativos, os seguradores, dentre

¹⁴ As cifras referidas neste parágrafo foram extraídas do volume da Coleção Antônio da Silva Prado intitulado *Contas correntes da loja de A.S.P. na Bahia, 1812-1818, e copiador de cartas do barão de Iguape* (Cf. Petrone, 1976, p. 159-160).

outros. Todos esses indivíduos, desempenhando suas distintas atividades, sustentavam as operações do tráfico. A análise das duas viagens do *Conceição Esperança* permitiu-nos uma observação mais detalhada dessas negociações e dos vários mecanismos para lidar com as dificuldades para a montagem da operação, como levantar o capital, dinheiro, mercadorias e riscos do empreendimento. Antônio da Silva Prado escreveu um conjunto de mais de uma centena de cartas referentes às duas negociações, apesar de a maioria não ser exclusivamente sobre o tráfico. De fato, Silva Prado lança mão de uma ampla rede de contatos mercantis constituídos anteriormente, dentro e fora da província, para construir a negociação do tráfico, seja com potenciais sócios para o empreendimento, compradores para os escravos, ou mesmo com as pessoas diretamente envolvidas no tráfico.

A primeira referência à negociação do tráfico ocorreu em maio de 1820 em carta ao Sargento Mor Manuel Moreira Lírio, do Rio de Janeiro. Este é um correspondente regular de Silva Prado em diversos negócios na corte, como nos de açúcar. Ao escrever ele em primeiro de maio desse ano, informou o interesse dele e de outros negociantes em fazer o tráfico com Moçambique e se declarou caixa do empreendimento, solicitando alguns esclarecimentos com relação às autorizações necessárias, tanto portuguesas como também inglesas:

Vários negociantes desta tentam fazer uma especulação de mandar a Moçambique o navio *Conceição Esperança* de construção americana, ora em Santos a fim de buscar escravatura, [...] de cuja negociação sou eu o caixa nesta, e por isso vou rogar-lhe queira saber nessa se não haverá dúvida em o navio ser de construção americana, posto que a nos seu proprietário é português, quais os despachos, que deve levar o navio para não sofrer alguma tortura com os ingleses, pois me asseveram tem havido exemplos, e como ignoro o preciso para evitar tais transtornos (2º COPIADOR, p. 222 verso e p. 223).

Ao que tudo indica, Silva Prado realizava pela primeira vez esse tipo de empreendimento. As cartas salientam o desconhecimento dos negociantes paulistas sobre como fazer o tráfico e a necessidade de recorrer ao Rio de Janeiro para esclarecer as dúvidas e solicitar certos bens e serviços indisponíveis, ao menos não na quantidade e tempo necessários. Em outra carta, de 25 de maio, a José Henriques Pessoa, do Rio de Janeiro, diretor de uma seguradora do tráfico (a Companhia Indemnidade¹⁵), reforçou o reduzido risco da aventura para diminuir o prêmio do navio e do dinheiro para a troca pelos cativos, pedindo informações para o consumo de 400 negros que deveriam ser trazidos na viagem:

Muito lhe agradeço as insinuações que remeteu por meu pedido a seu mano, e meu bom amigo para a pretensão que tenho de mandar o navio *Conceição Esperança* a Moçambique porém se me faz preciso saber ainda mais: o navio é de construção americana porém seu proprietário português a 8 anos é armado em guerra com 14 peças, e o comandante um 1º Tenente da Mari-

¹⁵ Sobre a dita Companhia ver a dissertação de Megliorini (2008).

nha, por isso queiro saber o menor prêmio por que o seguro faz a ida e volta de dito navio, assim como 16:000\$000 que leva em moeda metálica. Devo mais saber se as peças de 6\$400 valem em Moçambique mais de 6\$400 por que nesta tenho comprado a 7\$040, e assevero-lhe que este seguro deve ir a companhia de que vossa mercê é Diretor, mais exijo saber se é preciso o navio levar passa porte dessa pelo consulado Inglês para os mandar buscar; outro sim se 200 pipas d'água, sendo estes cascos do porto e Lisboa será bastante aguada para 400 cativos. No seguinte correio lhe ei de pedir comprar 200 arrobas de carne, e 150 machos para prender os escravos no mar, e comprar as caldeiras precisas para a cozinha de dito navio e lhe remeterei ordem para assistência do dinheiro preciso, e tirará a sua comissão por tal compra (2º COPIADOR, p. 233 e p. 233 verso).

Não apenas alimentos eram necessários para o empreendimento, pois pediu a compra de utensílios de cozinha e de aprisionamento. O valor total dos bens adquiridos no Rio somaram quase dois contos de réis (1:987\$595). Apesar da pressa para a saída do navio em tempo dos melhores ventos para a viagem¹⁶, nem tudo vinha do Rio, como informa Prado ao capitão do navio, Agostinho José de Carvalho Santos, em carta de 24 de maio de 1820, salientando o reforço do abastecimento de carne do navio e mais produtos necessários para a empresa, até mesmo a questão da água durante a travessia:

Recebi a lista que me remeteu para mandar buscar do Rio de Janeiro o que nela menciona para os preparos de sua viagem, a qual pretendo enviar para o Rio no correio de 2 a José Henriques Pessoa para este comprar o que pede e remeter-lhe com toda a brevidade para essa, e em dita lista dupliquei o número de arrobas de Carne por que assim vem a insinuação do Rio como adiante farei ver. A meu cuidado fica procurar as 4 arrobas de pólvora ordinária e remeter-lhe com a brevidade possível¹⁷. Aqui tem estado o capitão Manoel José de Paiva e certificou ao tio Jordão que não precisava do piloto, e vejo a tratar de negócio, e não queixar-se como V. S. supunha.

Tenho assim respondido ditas suas cartas, e agora o mesmo que se me oferece dizer-lhe. No correio de 30, tive resposta das 4 perguntas que fiz para o Rio a José Henriques Pessoa, o qual tem uma embarcação que anda para Moçambique, e inda agora a fez sair para aquele porto, e da cópia junta verá que diz ser preciso 200 arrobas de carne seca para sustentação de 400 escravos, as quais mandou vir do Rio, e é preciso V. S. ai aprontar 250 de farinha, 30 de feijão, 70 de arroz, duas pipas de aguardente, uma e meia de vinho (?) e tudo deve fazer aprontar com a brevidade que queremos da mesma. Cópia verá, que a arqueação é de 3 cabeças por tonelada, e na mesma menciona o seguro a 5, 10, 18, porém no correio passado fiz ver que a sua embarcação, e os sabidos fundos também pedi que se soubesse se era preciso levar Despacho do Consulado Inglês, e assim parece que estamos certos, em que não haverá coisa que nos prive do nosso firme projeto de tal especulação.

¹⁶ Em carta ao capitão em 31 de maio avisou “que se faz necessário sair o navio o mais tardar nos primeiros dias de julho para aproveitar a monção” (2º COPIADOR, p. 238). A segunda negociação também respeitará as condições marítimas para a navegação.

¹⁷ A pólvora custou 34\$000.

PS. Convém dizer-me as toneladas que supõem ter a sua Galera Conceição, e também saiba que aqui está uma pessoa que 4 anos residiu em Moçambique e diz convir que V. Sa. Leva aguada cheia desse porto, por que a dali além de ser má, as vezes custa dinheiro, e então será conveniente fazer levantar as 200 pipas que tem, e pô-las estanques (2º COPIADOR, p. 234 verso e p. 235).

A galera foi estimada em 200 toneladas; dessa forma, o número de escravos que deveria ser comprado em Moçambique obedecia à arqueação das disposições do Alvará de 24 de novembro de 1813, dado pelo príncipe D. João, a saber:

ALVARÁ. *Regula a arqueação dos navios empregados na condução dos negros que dos portos da África se exportam para os do Brasil.* I. Convindo para a saúde e vida dos negros que dos portos de África se conduzem para os deste Estado do Brasil, que eles tenham, durante a passagem, lugar suficiente em que se possam recostar, e gozar daquele descanso indispensável para a conservação deles, não devendo as dimensões do espaço necessário para aquele fim depender do arbítrio ou capricho dos Mestres das embarcações...: hei por bem determinar, conformando-me às proporções que outros Estados iluminados estabeleceram relativamente a este objeto, e que a experiência constante manifestou corresponder aos fins que tenho em vista; que os navios que se empregarem no transporte dos negros, não hajam de receber maior número deles, do que aquele que corresponder à proporção de cinco negros por cada duas toneladas; e esta proporção só terá lugar até a quantia de 201 toneladas; porque a respeito das toneladas adicionais, além das 201 que acima ficam mencionadas, permito que somente se admita um negro por cada tonelada adicional. (Cf. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL).

Silva Prado também conversou com uma pessoa que habitou em Moçambique, questionando os mantimentos existentes por lá. A resposta relatada em carta ao capitão do navio foi de apenas “muito bom trigo, caril, e milho miúdo e nada mais, e a madeira que ver pode precisar não acho desacertado leva-la”¹⁸. As evidências desse momento reforçam a ideia da reduzida disponibilidade de viveres em Moçambique. Outra demanda do capitão do navio foi a contratação de um piloto experiente no Rio de Janeiro, como podemos observar na correspondência a José Henriques Pessoa em 31 de maio:

[...] se presta a receber para seu bordo um outro piloto a bem do que já tem uma vez que possa vossa mercê descobri ai, e conseguir o ajuste de alguém que pelo menos tenha de Moçambique duas viagens, o que também lhe incumbo, justando a soldada pelo menos que puder, sem que exceda a 400\$000 pela viagem redonda, além da passagem dessa para Santos, e a encontrar pessoa suficiente deve vir na embarcação que conduzir os gêneros pedidos; confiando da sua escolha o desempenho do recomendado piloto, que convém seja mui prático daqueles portos, e se possível for também de probidade inda melhor para se lhe poder confiar a negociação no inesperado caso das ausências (2º COPIADOR, p. 238 verso e p. 239).

¹⁸ Carta a Agostinho José de Carvalho de 31 de maio de 1820.

Não dispomos de informação sobre os demais tripulantes da galera, mas ainda nessa carta Silva Prado detalhou a combinação entre ele e o capitão do navio, que não era seu o proprietário¹⁹. O trato entre eles foi de que a negociação se responsabilizaria pelos mantimentos em terra e não no mar e a remuneração do capitão seria proporcional ao número de escravos vivos entregues. O capitão ainda assumiu 4 ações da negociação no total de dois contos de réis. Apesar de não possuímos uma relação dos sócios do empreendimento, os referidos nas cartas moravam, sobretudo, em distintas partes de São Paulo, desde a região sulina, passando pelo oeste e atingindo o Vale do Paraíba. Por fim, informa que além dos 16 contos em moedas de ouro que levaram açúcar e aguardente para a permuta pelos cativos na África:

[...] observarei quanto me insinuar vossa mercê a quem não devo ocultar que as despesas da ida, estada, ali e volta da referida Galera não compete aos interessados na dita negociação e assim ao referido Caixa Carvalho, com quem justei pagar-lhe o frete dos cativos que vivos me entregar; sendo estes em toda viagem sustentados a custo do mesmo, e a negociação só obrigada ao alimento dos cativos pelo tempo que estiverem em terra antes de embarcar, e tanto lhe refiro para disto se for mister também tratar no modelo que lhe peço para a Carta de Ordem, que virá em termos de providenciar quanto for possível a vossa mercê entender preciso a bem da negociação para qual irá 6\$400 quarenta mil cruzados, e também um pouco de açúcar ensacado, e alguma aguardente se isto lhe parecer a propósito (2º COPIADOR, p. 239 e p. 239 verso).

Em carta posterior, Silva Prado detalha que serão embarcadas 275 arrobas de açúcar em sacos para a negociação, porém avaliadas em apenas 550\$000 – muito menos do que o dinheiro em ouro. A relação com os sócios pode ser descrita na carta de 1º de março de 1821, cujo destinatário era o sargento-mor João da Silva Machado, então radicado na Vila do Príncipe, no Paraná. Sobre o sargento-mor escreveu Petrone (1976, p. 1): “Na segunda fase de seu comércio de gado, baseado quase exclusivamente em muares, Antônio da Silva Prado tem um sócio: João da Silva Machado, futuro barão de Antonina [em 1820, Prado tentara interessar Machado na compra de bois nos Campos Gerais. Mais tarde ambos realizaram alguns negócios com bovinos mas, sobre essas transações, não existem mais informações]. Influyente e grande proprietário nos Campos Gerais, sargento-mor de ordenanças na vila do Príncipe, atual Lapa, Machado dedicou-se com muito interesse ao comércio de gado, além de ser também criador. Notabilizou-se, igualmente, pelas expedições que dirigiu para o reconhecimento de áreas desconhecidas, principalmente dos sertões do oeste paranaense. Várias vezes esteve ligado à abertura de estradas ou ao seu melhoramento”.

Como percebemos no trecho abaixo reproduzido, o autor da missiva faz referência tanto à primeira das viagens da galera, que retornara de Moçambique em janeiro daquele ano, como à se-

¹⁹ O proprietário era Luiz Antonio de Carvalho da cidade de Lisboa.

gunda, que ocorreria meses depois. Ele procura confirmar o prévio interesse do sargento-mor em participar do negócio (“tenho bem em lembrança o que aqui tratamos”). Essa participação dar-se-ia mediante a subscrição de ações do empreendimento. Notamos, pois, como os contatos mercantis de Silva Prado, estabelecidos em outras transações, a exemplo do comércio de animais, eram utilizados para alcançar pessoas em distintas áreas e alavancar as iniciativas do negociante, no caso, no tráfico negro:

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

Além de adquirir suas ações, o futuro Barão de Antonina difundia as informações entre os possíveis interessados na região do planalto paranaense, que naquela época pertencia à capitania de São Paulo. A aquisição de uma cota do empreendimento custava relativamente caro, pois a quantia de meio conto de réis permitia a compra de cerca de três escravos na época²⁰. Como veremos adiante, ele utiliza o resultado do primeiro empreendimento para convencer novos investidores. Por fim, os recursos deveriam ser entregues em moedas de ouro, que possuíam melhor aceitação tanto no Brasil quanto, principalmente, na África.

As moedas de ouro circulavam com ágio naquele momento, isto é, valiam mais do que o seu valor de face e em comparação com as demais moedas, de prata e principalmente cobre, e com as notas do Banco do Brasil. Na primeira negociação o ágio foi de 10%. Contudo, em carta a João Ferreira Fróes, da Bahia, Silva Prado descrevia a conjuntura para o segundo empreendimento em maio de 1821 as vésperas do embarque de D. João VI:

[...] com bem dificuldade tendo conseguido algumas peças de 6\$400 como o prêmio de 20% e no Rio tem chegado a 29% com a ida de S. Majestade para Portugal, porém se for verdade a notícia que não vai mais, pelos acontecimentos do Sábado de aleluia, e Domingo de Páscoa tornará a baixar de prêmio, pois com toda a certeza se tinha embarcado em moeda oito milhões de conta das diferentes pessoas, que acompanhavam a sua majestade. (3º COPIADOR, p. 41 verso e p. 42).

Em carta desse mesmo mês, endereçada a José Henriques Pessoa, no Rio de Janeiro, o comerciante paulista comentou a resposta do correspondente baiano:

²⁰ Em carta datada aos 29 de agosto de 1821, a João Francisco Vieira de Taubaté, Silva Prado agradeceu a venda de três escravos por 15 dobras cada, ou seja, 192 mil réis (Cf. 3º COPIADOR, p. 87).

Penso virão em conta os escravos na presente viagem que espera de Moçambique, por que dessa foram poucos navios e aquele porto, e da Bahia não pode ir nenhum por falta de peças, pois tanto me avisa o meu amigo Fróes, e assim talvez esta viagem de para o prejuízo da outra passada (3º COPIADOR, p. 84).

A restrição monetária mostrou-se elevada naquele momento, pois em carta a Antônio Soares Paiva, no Rio de Janeiro, afirmava, em 20 de outubro de 1821: “[...] mesmo eu mandei para Moçambique 5 mil peças de 6\$400 as quais consegui com o prêmio de dez, e 20 por 100, e algumas que restam existem em mãos tão apertadas que presumem que não de levar para outro mundo” (3º COPIADOR, p. 111 verso).

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

Como informado na carta a Pessoa, de 25 de maio de 1820, os preparativos para a viagem do *Conceição Esperança* incluíram a realização do seguro do navio, das mercadorias e do dinheiro embarcado. Apesar de ser a sua primeira contratação desse tipo, em carta de 9 de agosto ao sargento-mor Manuel Moreira Lírio, Silva Prado declarava o seu desgosto com a forma da contratação do seguro:

Vejo ter segurado a Galera *Conceição Esperança* por conta de Luiz Antônio de Carvalho da cidade de Lisboa na importância de 20:000\$000 que dividiu nas duas companhias denominadas Providência e Permanente, tudo por meu pedido de 30 de Maio, porém devo dizer-lhe que o seguro que fez não combina com o que me disse em sua carta de 19 de Maio do corrente ano, a qual fiz presente ao 1º Tenente Agostinho José de Carvalho, e em virtude dela foi que se mandou segurar, para dizer bem claro, que pretendião os seguros a 5% a salvo, 10 no caso de perda, e 15 no caso

de tomadia, e cuidando eu que obsequiava a vossa mercê em dirigir este seguro as companhias de seu interesse, vejo-me agora comprometido com o fazer o seguro no caso de perda, a 20% o que não tem lugar e demais apresenta vossa mercê uma conta em que quer exigir 100\$000 de comissão de ½% do dito seguro, o que devo entender ser só a título de ter assinado a letra de dito seguro. (2º COPIADOR, p. 267 verso).

De acordo com Saulo Santiago Bohrer (2008), das duas seguradoras do navio, a Companhia de Seguros Marítimos Permanente do Rio de Janeiro foi criada em 1816 Cf. Há uma referência a outra companhia denominada Providência (BOHRER, 2008, p. 121), mas talvez o autor estivesse se referindo à Providente (RJ), criada em 1814. O seguro cobria duas possibilidades de sinistro do navio: perda e “tomadia”, que se deveria à pirataria. A discordância decorreu do prêmio de 20% no caso de perda, e da comissão de meio ponto porcentual do seu correspondente do Rio²¹. O custo do seguro foi de pouco mais de um conto de réis, incluindo a comissão (1:101\$920 réis). A galera foi segurada no Rio de Janeiro onde, em função da escala do tráfico, tais operações eram mais comuns e menos custosas²². Tal discórdia não impediu a continuidade dos demais negócios com o referido correspondente, porém o restante do seguro da primeira negociação foi tratado com o José Henriques Pessoa, da companhia concorrente, como visto na carta de 1º de agosto:

[...] meus desejos em preferir para as minhas transações a Companhia de sua Diretoria, cumpre-me de novo pedir lhe, que na mesma, ou em outra que for de seu agrado, faça por minha conta, e sem demora, segurar a quantia de 4:110\$000 a todo risco de ida e volta, do capital, e prêmio que a risco em dita Galera Conceição confiei do mesmo capitão Carvalho, por meio da obrigação, ou letra que em 21 do mês findo aceitou, cujo original levo a sua presença, para que a vista do mesmo ultime como achar mais conveniente este seguro, pelo menor prêmio que puder conseguir, e de verificado se servirá dar-me o preciso aviso para minha inteligência (2º COPIADOR, p. 268 verso).

A comissão de Pessoa foi de apenas um quarto de ponto porcentual, bastante inferior à comissão de Lírio, em especial considerando que seu irmão era próximo a Silva Prado. Este último informou a Lírio o negócio com Pessoa em 19 de agosto, pois precisava prestar contas ao capitão do navio:

[...] que José Henrique Pessoa não tendo comigo motivos de amizade como a Vossa Mercê, fez o seguro por ¼ por cem, e até não quis coisa alguma ao que não assenti, e fica-me o pesar de não ter mandado a ele o seguro do navio, por que entenderá o Capitão de dita galera que foi esper-

²¹ Se houvesse a perda do navio, haveria uma franquia de 15%, recebendo liquidamente o segurado apenas 80% do valor segurado.

²² Os valores segurados no Rio de Janeiro, levantados por Manolo Florentino (1997, p. 166), variavam entre oito e trinta contos de réis, compreendendo os valores do casco, apetrechos e dos gêneros e mantimentos. O custo do seguro oscilou entre 4% e 12% da importância segurada.

teza em mim as diferenças que há de um para outro seguro, quer na comissão, como no risco, porém mostrarei as suas cartas e minhas respostas ao dito para ver que é coisa sua, e não minha (2º COPIADOR, p. 287 verso).

Finalmente, em 31 de outubro Lírio aceitou a mesma comissão de Pessoa:

Vejo estar, de acordo a rebater ¼ por cem no valor da comissão que levou pelo seguro que fez do casco e aparelho da Galera Conceição Esperança com o que me dou por satisfeito, visto que iguala ao prêmio que levou José Henriques Pessoa por fazer segurar os fundos da mesma galera, e por isso em data de 21 lhe debitei 50\$000 importante do rebate de ¼% no valor da comissão visto tanto ser seu gosto (2º COPIADOR, p. 307).

Dessa forma, o terceiro seguro também foi contratado a ele, como consta da seguinte carta de 19 de agosto:

[...] recebi a conta do seguro que fez em 20 de julho do corrente ano da quantia de 18:150\$000 por minha conta e de quem mais pertencer, valor dos objetos carregados na Galera Conceição Esperança de que Capitão o 1º Tenente Agostinho José de Carvalho, e vejo ter verificado o seguro a 5 por cem de ida e volta, dez em caso de perda e 15 no de tomaria pelos insurgentes (2º COPIADOR, p. 272).

Para a segunda viagem, todos os seguros realizaram-se com a companhia Indemnidade²³. Dessa vez, efetuaram-se quatro seguros e não apenas três, por conta talvez de alguma alteração no navio. As minutas dos seguros constaram da carta ao diretor José Henriques Pessoa, de 20 de maio de 1821, nos seguintes termos propostos, destacando as características da embarcação de origem provavelmente norte-americana²⁴:

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

²³ A Companhia de Seguros Marítimos Indemnidade do Rio de Janeiro foi criada em 1810 (BOHRER, 2008, Tabela 6).

²⁴ Leonardo Marques (2010) salienta o envolvimento norte-americano com o tráfico de escravos para o Brasil na primeira metade do século XIX. As embarcações norte-americanas eram apreciadas como melhores do que as de outras procedências, respondendo por mais da metade delas no desembarque de africanos no Brasil entre 1831 e 1850 (MARQUES, 2013, p. 4). Esses navios eram vendidos ou fretados no Rio de Janeiro e anunciados no Jornal do Comércio.

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

3º Seguro – 6:060\$000 [...] que em moeda corrente deu a risco a Luiz Antônio de Carvalho proprietário da Galera Conceição Esperança pronta [...].

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

Os valores alcançados no negócio do tráfico mostraram-se substanciais, pois o total segurado chegou a mais de 42 contos de réis nas duas negociações²⁵. Pouco mais de um terço desse total referiu-se à embarcação e o restante aos gêneros e moedas. Interessante notarmos que os termos do seguro acima descritos, os quais, no caso da embarcação, cobriam a viagem de ida e a de volta, bem como a estada em Moçambique, não fazem menção à carga humana a ser adquirida. Decerto, a definição do número de escravos embarcados e as próprias características dessas pessoas (distribuição sexual e etária, por exemplo), seriam elementos importantes a informar o ajuste dos valores segurados. Infelizmente, não temos esses informes para o caso do *Conceição Esperança*, para nenhuma das duas viagens aqui analisadas.

Assim, por exemplo, não sabemos se as elevadas perdas entre os cativos adquiridos na primeira viagem foram em alguma medida ressarcidas por conta de uma cobertura referente àquela carga. Para o caso inglês, percebemos que o seguro da carga humana propiciou margem a inúmeros conflitos entre traficantes e companhias de seguro e ao estabelecimento do correspondente aparato legal. Uma ilustração disto é dada por Rediker (2011, p. 297), ao descrever a determinação exarada em 1785 por um tribunal da Inglaterra, vinculada ao, à época, “aceso debate sobre a desumanidade dos navios negreiros” e à elevada incidência, nos registros dos médicos daquelas embarcações, de casos de suicídio de cativos: As companhias de seguro eram obrigadas a pagar por escravos que morressem em insurreições, mas não pelos que morressem de melancolia, abstinência ou desespero. Mais especificamente: “não cabia indenização nos casos em que os escravos se atiravam ao mar”. Foi ainda Marcus Rediker (2011, p. 248) quem comentou o caso do Zong, ocorrido em 1781:

O capitão Luke Collingwood navegava com sua tripulação de dezessete homens, mais uma ‘carga’ de 470 escravos apinhados, da África Ocidental para a Jamaica. Logo difundiu-se uma enfermidade no navio: sessenta africanos e sete membros da tripulação pereceram. Temendo uma ‘viagem fracassada’, Collingwood reuniu os membros da tripulação e disse-lhes que ‘se os escravos morressem de morte natural, isso significaria uma perda para os proprietários do navio; mas se fossem

²⁵ Quando Silva Prado acusou o recebimento das quatro apólices do segundo empreendimento, o total alçava-se a quase 42 contos.

jogados no mar, a perda seria da companhia de seguros'. [...] Naquela noite a tripulação atirou ao mar 54 escravos de mãos amarradas. Dois dias depois atiraram outros 42, e mais 26 pouco tempo depois. Dez escravos assistiram ao pavoroso espetáculo e se atiraram ao mar por vontade própria, aumentando o número de óbitos para 132. [...] O caso foi parar na justiça quando a companhia de seguros recusou-se a pagar o exigido, e os proprietários entraram com uma ação contra ela.

Em nota de rodapé, Rediker (2011, p. 405) contou o fim da história: “O tribunal decidiu que a seguradora não devia pagar pelos escravos assassinados”.

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

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

Retorno da viagem

Houve toda uma preparação para a chegada da galera com os escravos a bordo. Em Santos, eles seriam recolhidos à casa do Tororó (talvez posteriormente Itororó), mantendo uma quarentena a fim de evitar a disseminação de doenças. Esse local necessitou de uma reforma entre uma viagem e outra. Os cuidados com o local que receberia os escravos traficados eram uma constante. Em 10 de janeiro de 1821, portanto às vésperas do retorno do *Conceição Esperança* de sua primeira viagem a Moçambique, o negociante acusou o recebimento de notícias sobre o Tororó enviadas pelo Capitão Proost no dia 6 daquele mês: “Estimo muito o anúncio que me dá em ficar pronta a Casa do Tororó mesma coberta de palha em te fins deste [mês], pois não deve tardar aí a Galera se não lhe acontecer algum sucesso não esperado” (3º COPIADOR, p. 34).

No período correspondente à segunda viagem, Silva Prado escreveu ao governador provisório solicitando a reforma da casa. Há pelo menos duas cartas remetidas a Daniel Pedro Müller (1978) demandando a reedificação da casa e oferecendo madeiras de sua chácara. No final parece ter arcado com parte dos custos da reforma, como demonstra a missiva a Proost, em 6 de dezembro de 1821:

Respeito ao Tororó basta fazer o conserto, que me disse ser da maior necessidade, sendo necessário seja tapada a abertura que tem no oitom [?], e as janelas bastará pauapicalas evitando grande despesa, pois é a minha custa, e demais, pouca, ou nem um demora terão ai os escravos (3º COPIADOR, p. 131).

A preocupação com a alimentação e até a vestimenta dos escravos mostrou-se grande, como na carta ao correspondente em Santos, Capitão Cipriano da Silva Proost, de 19 de setembro de 1821. Silva Prado informava que o capitão do navio compraria em Moçambique os panos para as vestimentas exíguas dos escravos: “Para a chegada dos escravos nesta viagem que se espera suponho não se precisar de tangas, por que recomendei ao Capitão comprasse em Moçambique, fazendas da Índia que ali há para vir munido de tangas” (3º COPIADOR, p. 97 verso).

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

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

Percebemos, ademais, o emprego do charque para a alimentação dos cativos oriundos do Rio de Janeiro. A carne seca figurava também entre os gêneros com os quais se deveriam alimentar os escravos durante a travessia, explicitados no Alvará de 1813:

VI. Posto que o feijão seja o principal alimento que a bordo das embarcações se fornece aos Africanos, tendo-se reconhecido, pela experiência, que estes o repugnam e rejeitam passados os pri-

meios dias da viagem, convém que se reveze, dando-lhes uma porção de arroz, ao menos uma vez por semana, e misturando o feijão com o milho, alimento que os negros preferem a qualquer outro, não sendo o mendoby, que entre elles tem o primeiro lugar, e que portanto se lhes deve facilitar; fornecendo-se a competente porção de peixe e carne seca, que igualmente deverá ser de boa qualidade; e para preparo da comida se empregarão caldeirões de ferro, ficando reprovados os de cobre (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL).

Também atinente à primeira das viagens do *Conceição Esperança*, a carta de fevereiro de 1821, enviada ao sargento-mor Manuel Moreira Lírio, trazia a seguinte informação:

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

A correspondência demonstra a necessidade de uma atenção contínua durante as diversas etapas do negócio para o seu sucesso. Contudo, mesmo assim as dificuldades conjunturais, como a mortalidade elevada na viagem atlântica, poderiam onerar o empreendimento, tornando-o de retorno negativo. Silva Prado mantinha negócios na Bahia e escreveu em 2 de maio de 1821 a João Ferreira Fróes, seu tradicional correspondente naquela praça, informando que, na primeira viagem do *Conceição Esperança*, dos 461 cativos embarcados apenas 214 sobreviveram. Vale dizer, mais da metade (53,6%) faleceu na viagem ou nos primeiros dias e semanas no Brasil, assim relatado: “Em 21 de janeiro chegou a Santos a Galera *Conceição Esperança* com menos de 6 meses de viagem de ida e volta a Moçambique e comprando-se naquele porto 461 cativos apenas vendi nesta 214 por morrerem 247” (3º COPIADOR, p. 41 verso).

É possível inferir que a elevada mortalidade indicada não decorreu de uma eventual sobrecarga da mercadoria humana transportada pela galera de 200 toneladas, pois em conformidade com o Alvará de novembro de 1813, o *Conceição Esperança* poderia carregar até 500 escravos. Sua carga de 461 africanos correspondeu, portanto, a 92,2% daquele limite²⁶. De outra parte, a higiene e as provisões para a longa viagem eram muitas vezes inadequadas, com significativo impacto sobre a mortalidade entre os cativos. De acordo com Robert Conrad (1985, p. 45-46), “A viagem de Moçambique português para o Brasil [...] durava praticamente o dobro do tempo em relação à viagem dos portos africanos ocidentais (cerca de 60 dias na primeira e 34 na última). Assim, os escravos embarcados para o Brasil em Moçambique tinham muito mais probabilidades de morrer na viagem do que aqueles embarcados nas colônias africanas ocidentais como Guiné Portuguesa, Cabinda ou Angola”.

²⁶ Ver Verger (1987, p. 659-660) e Reis, Gomes e Carvalho (2010, p. 109-130).

Isto decorria também das facilidades em se burlar as exigências para a certificação das condições higiênicas das embarcações. Não obstante, a perda de mais de metade da carga do *Conceição Esperança* superou em muito as proporções entendidas à época como normais, ainda que a ultrapassagem desses índices normais estivesse longe de ser incomum. Assim, por exemplo, José Capela (2002, p. 259-260), em seu estudo sobre o tráfico de escravos nos portos de Moçambique, escreveu: “Por volta de 1820, no percurso de Moçambique para o Rio de Janeiro, tinha-se como regular uma mortandade de 25%. Mas eram frequentes as circunstâncias em que essa percentagem era ultrapassada. Não apenas em casos de naufrágios, de tempestades, e mesmo de atrasos na viagem que faziam escassear os alimentos e a água. Epidemias e acidentes eram outras tantas causas de mortandade. Numa viagem de 53 dias, de um carregamento à partida de 760 escravos, morreram 399. O armador atribuía a mortandade a um acidente à saída do porto e atraso consequente. [...] outras estimativas, para a viagem entre Quelimane e o Rio de Janeiro, apontam para uma média de 21% de mortes sobre os escravos embarcados”.

Essa cifra é muito similar à mencionada por Robert Conrad (1985, p. 46), baseado em relatórios consulares britânicos para o período de 1821 a 1825: “Durante esse tempo, entre 91.848 escravos embarcados da África ocidental para o Rio, 5.418, ou pouco menos de 6%, morreram no mar, ao passo que entre os 38.165 escravos embarcados em Moçambique, morreram no mar 7.368, ou cerca de 20%”. É interessante observar o quanto esses percentuais estimados distanciavam-se daqueles que se poderiam talvez entender como “ideais”, e cuja obtenção era, por conseguinte, estimulada pela Coroa portuguesa, conforme, uma vez mais, o Alvará de 1813:

II. [...] sou servido determinar, que sucedendo não exceder de dois por cento o número dos que morrerem na passagem dos portos de África para os do Brasil, haja de se premiar o Mestre da embarcação com a gratificação de 240\$000, e de 120\$000 o Cirurgião; e não excedendo o número de mortos de três por cento, se concederá assim ao Mestre como ao Cirurgião metade da gratificação que acima fica indicada, a qual será paga pelo Cofre da Saúde... (COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL).

A pirataria, outrossim, representava um risco significativo. No caso das embarcações carregando escravos vindos de Moçambique, havia a constante pressão de corsários franceses, que costumavam enviar os cativos pirateados para as Ilhas Maurício. O curso era tanto mais frequente quanto maior fosse a demanda por africanos, a exemplo da década de 1820, quando mais de quatro mil africanos passaram para as mãos de piratas²⁷. Destarte, esse grande risco foi a razão para o seguro contra este contratempo, porém não houve tal infortúnio na referida negociação.

Como houve naquela primeira viagem escala no Rio de Janeiro, Silva Prado tentou, na segunda expedição da galera, minimizar a estada lá para evitar prejuízo com perdas de escravos, não

²⁷ Ver Florentino (1997, p. 140-143).

necessariamente por conta da mortalidade. Dirigindo-se novamente ao sargento Lírio, em 11 de janeiro de 1822, informava a necessidade de ir até Santos para ter isenção de direitos tributários:

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

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

Quando da chegada da primeira viagem, ao final de janeiro de 1821, Silva Prado escreveu uma correspondência variada, quase toda em um único dia, endereçada a várias pessoas no interior da capitania, especialmente em Itu, Sorocaba, Piracicaba, Campinas e Taubaté, divulgando a disponibilidade de escravos novos. Não eram necessariamente sócios do empreendimento, mas possíveis compradores dos cativos. Eles deveriam difundir a informação aos interessados em suas respectivas regiões. Logo depois ele próprio seguiu para Santos, a fim de receber os escravos e verificar seu número, condições e o tratamento a eles dispensado. Alguns compradores também desejavam ver os cativos em Santos, como o Capitão Floriano de Camargo Penteado, radicado em Campinas. Assim, muitos negócios eram fechados em Santos. Evidenciamos, destarte, a importância dessa rede de relações para um resultado favorável com o tráfico.. Muitas vezes anunciavam-se em jornais a chegada de embarcação traficante, como publicado no *Diário de Pernambuco* em 7 de fevereiro de 1827, fornecendo até prazo para o pagamento:

Quem quiser comprar o brigue Santo Antônio Protetor, chegado ultimamente de Angola com escravos, com todos os pertences próprios para o mesmo tráfico, o qual é de 447 praças, e forrado de cobre, procure na rua da Guia a Antônio de Queirós Monteiro Regadas, para tratar do ajuste, que venderá a dinheiro, ou a prazos, conforme for a convenção, e quem o quiser comprar se lhe mostrará o seu inventário (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1827)

Ainda na carta de 1º de março de 1821 ao futuro Barão de Antonina, Silva Prado escreveu a fim de convencer mais interessados na nova negociação, utilizando da informação acerca do resul-

tado da primeira negociação. Apesar da grande mortalidade nessa viagem, os cativos trazidos “deram não só para o principal, e mais despesas como ainda para o pequeno lucro de 40\$000 a cada ação, e mais será se os direitos vierem livres como presumo” (3º COPIADOR, p. 11 verso)²⁸.

Cerca de um mês depois, na já relatada carta ao Fróes, de 2 de maio de 1821, Silva Prado salientou um novo resultado do primeiro empreendimento. É notável como a notícia sobre a primeira viagem do *Conceição Esperança*, nessa carta para o “amigo Fróes”, diverge do comentário presente na missiva, datada de dois meses antes, para o sargento-mor João Machado. As condições de um negócio tão instável podem ter se modificado, por exemplo, em função da elevada mortalidade entre os africanos trazidos nos seus primeiros dias e semanas na América, ou mesmo no computo de todos os custos do empreendimento. E não se pode descartar a possibilidade de que o objetivo, ao que tudo indica, perseguido na correspondência de março, de assegurar o interesse de Machado e outros eventuais investidores na próxima viagem da galera, responda em parte pela divergência apontada:

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

Mesmo a extraordinária mortalidade da primeira negociação não comprometeu o capital do negócio nessa operação, produzindo tão somente um pequeno prejuízo aos sócios. Assim, houve a possibilidade de realizar um novo empreendimento ainda nesse ano de 1821, com saída na mesma época da anterior, como relata a Lírio, em 20 de fevereiro, a brevidade da conclusão da primeira e a preparação da próxima negociação: “quase todos já vendidos, sem que isto me faça esmorecer por que pretendemos tentar nova negociação que terá efeito na próxima monção” (3º COPIADOR, p. 10).

Infelizmente, não dispomos de comentários similares do comerciante acerca da segunda viagem da galera, mas o banco de dados *Slave Trade* informa a saída de 389 escravos da África e a chegada de 265 no Rio de Janeiro, em fevereiro de 1822²⁹. Nessa última operação, comparada à primeira, a proporção das perdas (31,9%) revelou-se bastante inferior, ainda que neste último percentual não se tenha computado a mortalidade nos primeiros dias no Brasil. Apesar de a mortalidade para Moçambique mostrar-se em geral superior à dos demais trajetos, as mortalidades verifica-

²⁸ Esse comentário destoa da observação feita por Prado na carta para José Henriques Pessoa citada anteriormente. Referimo-nos a essa disparidade a seguir no texto.

²⁹ Não localizamos o Quarto copiadador de cartas.

das nessas duas operações superaram as relatadas pela historiografia para essa rota. De acordo com o banco de dados *Slave Trade*, a mortalidade durante a viagem transatlântica entre o Sudeste africano (incluindo as Ilhas do Índico) e o Brasil chegou, de 1821 a 1825, a 16,9%, fração pouco inferior à indicada por José Capela, conforme mencionamos anteriormente.

Percebemos, ademais, ter sido embarcado na África um número de cativos aproximadamente 15% menor. Talvez essa diminuição estivesse relacionada à mortalidade elevada ocorrida na viagem anterior, ou decorresse de uma eventual maior dificuldade, na segunda operação, de completar o espaço disponível nos porões do navio. Desse modo, provavelmente essa última viagem pode ter sido lucrativa, antes do mais, em função da menor mortalidade.

Os empreendimentos reportados apontam para uma grande divergência de resultados, decorrente do risco inerente ao próprio negócio, mas não contrariam a existência de retornos elevados. Tais retornos, sem dúvida, ajudavam a formar as expectativas dos participantes da empreitada. Por exemplo, Marcus Rediker (2011, p. 56-57), com a atenção principalmente voltada para o tráfico negreiro no Setecentos, tendo à frente a Inglaterra, escreveu:

Os comerciantes britânicos e americanos tentavam a sorte num negócio que exigia grandes investimentos e implicava enormes riscos. Nos primeiros tempos, pequenos investidores e investidores medianos, inclusive artesãos, podiam ganhar dinheiro adquirindo cotas-partes ou embarcando uma pequena carga num navio negreiro, mas já no século XVIII o comércio era fortemente controlado por comerciantes que tinham grandes somas de capital e, em sua maioria, experiência e conhecimento do negócio. Como escreveu John Lord Sheffield [John Baker-Holroyd, 1735-1821, à época Baron Sheffield e, em 1816, Earl of Sheffield-RL/JFM], em 1790, isso queria dizer que o tráfico era um empreendimento de 'homens de capital, e os eventuais aventureiros serão desestimulados a entrar no negócio'. Os lucros desses grandes comerciantes podiam ser extraordinários, chegando a cem por cento sobre o investimento se tudo corresse bem, mas as perdas podiam ser igualmente imensas, por causa dos riscos de doença, insurreição, naufrágio e captura por corsários inimigos. A taxa média de lucro obtida por aqueles que investiam no tráfico de escravos no século XVIII ficava entre nove e dez por cento, o que era considerável, mas não excessivo para os padrões da época.

O estudo de José Capela (2002) traz inúmeros exemplos que atestam esse retorno elevado. Um dos mais emblemáticos é o do *União Feliz*, do armador Antônio Dias Correia. Viajando de Moçambique ao Rio de Janeiro no primeiro semestre de 1819, esse navio teve uma carga comprada de 910 cativos. Um acidente na saída implicou atraso e, em decorrência da morte em terra de 130 escravos, o embarque de 760 africanos, dos quais chegaram ao destino apenas 358. Mesmo assim, a viagem teria produzido um lucro bruto superior a trinta contos de réis, estimado pelo

autor com base num custo total de pouco mais de 25 contos (valor de 28\$000 atribuído a cada um dos 910 escravos comprados)³⁰. Um lucro, portanto, muito expressivo, e “isto em um caso em que o navio chega ao destino com pouco mais de um terço da carga” (CAPELA, 2002, p. 205). As experiências vivenciadas pela galera de Silva Prado corroboram, pois, o que, numa perspectiva mais geral, afirmou o estudioso português:

No que diz respeito a Moçambique, é por demais evidente que, não obstante o curto período em que se desenvolveu³¹, o negócio era atrativo. [...] A sobrelocação dos navios, a saída dos navios fora das monções, a acumulação de escravos à espera de embarque, o tratamento a bordo, o mau estado das embarcações, se, por um lado, provocavam desastres e falências frequentes, por outro, indiciam o fascínio do negócio, o ganho aparentemente fácil. Tudo leva a crer que um carregamento de escravos, feito em condições razoáveis e normais, era um bom negócio. Outra questão, a abordar em outro lugar, é a de saber se o negócio de escravos é susceptível de funcionamento em condições “razoáveis e normais” (CAPELA, 2002, p. 201-202).

Considerações finais

Em suma, o tráfico de escravos revelou-se um grande negócio, que necessitava de uma ampla rede de pessoas e da mobilização de recursos apreciáveis para a sua operação. Desde o interior moçambicano até o planalto paulista e paranaense, analisamos alguns elos dessa rede por meio da correspondência de um controlador, Antonio da Silva Prado. As tarefas executadas por ele compreenderam a mobilização de uma rede de negociantes para a realização do empreendimento, que abarcou um grande volume financeiro dos sócios. Verificamos que a articulação de diferentes pessoas e contratos estabelecidos foi fundamental para a administração do caixa da negociação. Uma complexa e ampla rede foi utilizada para o funcionamento do tráfico africano, que se mostrou muito arriscado e sujeito a grandes instabilidades. Nesse sentido, a criação de condições para a operação do tráfico a partir do Brasil diretamente com a África revelou-se uma condição inequívoca para a continuidade do uso em larga escala do escravo africano nas lavouras brasileiras após a independência, principalmente numa área de expansão como São Paulo nessa época.

³⁰ Sobre esse valor de 28\$000 que utiliza em seu cálculo do lucro bruto escreveu ainda Capela: “Dada a quantidade é de crer que o preço médio unitário fosse razoavelmente mais baixo” (2002, p. 204).

³¹ “Há boas razões para acreditar que o tráfico transatlântico sistemático a partir de Moçambique, com envolvimento de armadores de praças portuguesas, brasileiras ou moçambicanas, não existiu antes da década de 90. Havia, no entanto, o já referido tráfico com destino a S. Domingos e a Havana” (CAPELA, 2002, p. 69).

Referências

Fontes documentais primárias:

1º COPIADOR DE CARTAS DO BARÃO DE IGUAPE. Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, fonte atualmente depositada no Arquivo Público do Estado de São Paulo.

2º COPIADOR DE CARTAS DO BARÃO DE IGUAPE. Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, fonte atualmente depositada no Arquivo Público do Estado de São Paulo.

3º COPIADOR DE CARTAS DO BARÃO DE IGUAPE. Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, fonte atualmente depositada no Arquivo Público do Estado de São Paulo.

5º COPIADOR DE CARTAS DO BARÃO DE IGUAPE. Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, fonte atualmente depositada no Arquivo Público do Estado de São Paulo.

COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1808-1889. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em fev. 2017.

DIARIO DE PERNAMBUCO. Recife: Typ. do Diario, n. 29, 7 fev. 1827. Disponível em: <http://memoria.bn.br/pdf/029033/per029033_1827_00029.pdf>. Acesso em: ago. 2017.

THE TRANS-ATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE. Disponível em: <<http://slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>>. Acesso em: 26 jan. 2012.

Referências

ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. 2.ed. rev. São Paulo: Alameda, 2007.

BLAJ, Ilana. *A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)*. São Paulo: Humanitas; FFLCH/USP; FAPESP, 2002.

BOHRER, Saulo Santiago. *“Interesses seguros”*: as companhias de seguro e a Provedoria dos seguros do Rio de Janeiro (1810-1831). 2008. Dissertação (Mestre em História) – Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda. 2008.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-*

1765). São Paulo: Alameda, 2010.

BRUNO, Ernani Silva. *Viagem ao país dos paulistas*. Ensaio sobre a ocupação da área vicentina e a formação de sua economia e de sua sociedade nos tempos coloniais. Rio de Janeiro: Livr. José Olympio Ed., 1966.

CANABRAVA, Alice Piffer. *O comércio português no Rio da Prata: 1580-1640*. 2.ed. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984.

_____. Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na Capitania de São Paulo, 1765-1767. In: _____. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec; Unesp; ABPHE, 2005. p. 169-202.

CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos Portos de Moçambique, 1733-1904*. Porto: Edições Afrontamento, 2002. (Coleção de Leis do Império do Brasil, 1808-1889). Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em: 25 set. 2011.

CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Atlas of the transatlantic slave trade*. New Haven & London: Yale University Press, 2010.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto: Funpec, 2004.

LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*. São Paulo: Edusp, 2005.

_____. *Escravidão no Brasil*. São Paulo: Edusp; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MARCONDES, Renato Leite; MOTTA, José Flávio. As viagens do Conceição Esperança (1820-22). In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 9., 2011, Curitiba. *Anais...* Campinas: ABPHE, 2011. CD-ROM.

MARQUES, Leonardo. A participação norte-americana no tráfico transatlântico de escravos para os Estados Unidos, Cuba e Brasil. *História: Questões & Debates*, Curitiba, n. 52, p. 87-113, 2010.

_____. Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil. In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL, 6., 2013, Florianópolis. *Anais...* Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2013.

MEGLIORINI, Leandro. *A companhia de seguros Indemnidade: história de empresas no Brasil Joanino (1808-1822)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda. 2008.

DOI: <http://dx.doi.org/10.20396/resgate.v25i2.8649740>

MILLER, Joseph. *Way of death: merchant capitalism and the Angolan Slave Trade (1730-1830)*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

MONT SERRATH, Pablo Oller. *Dilemas e conflitos na São Paulo restaurada. Formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007.

MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da província de São Paulo: ordenado pelas leis municipais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837*. 3.ed. facsimilada. São Paulo: Governo do Estado, 1978.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo. Expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968.

_____. *O Barão de Iguape: um empresário da época da Independência*. São Paulo: Nacional; Brasília: INL, 1976.

PRADO, Paulo. *Paulística. História de S. Paulo*. São Paulo: Companhia Graphico; Monteiro Lobato, 1925.

PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo – Colônia*. 17. ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.

QUEIROZ, Suely Robles Reis. *Escravidão negra em São Paulo: um estudo das tensões provocadas pelo escravismo no século XIX*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J. M. *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

SILVA, Filipa Ribeiro. Trans-imperial and cross-cultural networks for the slave trade, 1580s-1800s. In: ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia (Orgs.). *Beyond empires: global, self-organizing, cross-imperial networks, 1500-1800*. Leiden; Boston: Brill, 2016. p. 41-68.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. 3.ed. São Paulo: Corrupio, 1987.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1990.

