

Consolidação da cafeicultura e a escravidão no município de Campinas (1850-1888)¹

Mário Danieli Neto²

Resumo

Este artigo trata da penetração da cafeicultura na região do atual município de Campinas durante o século XIX, e sua consolidação, na segunda metade do mesmo. Buscou-se investigar as vicissitudes da ofensiva inglesa contra o tráfico escravista para a crescente cafeicultura paulista, e a constituição de um comércio interprovincial de escravos, através dos impostos de meia-siza coletados pela cidade de Campinas no período em questão. Em especial, mostrou-se como Campinas constituiu-se num importante centro deste comércio, recebendo escravos de outras províncias e revendendo-os para as zonas da expansão cafeeira.

Em meados do século XIX em São Paulo, o café despontava como produto de grande valor comercial, oferecendo à muitos fazendeiros e pequenos proprietários a oportunidade de lucros avultados para os que investissem nesta cultura. Anteriormente dominante na região do Vale do Paraíba fluminense e parte do paulista, o café começava a atingir a região do “oeste paulista”, área, até pelo menos 1830, mais conhecida pela produção de açúcar e alimentos. Campinas, localizada na região do “quadrilátero do açúcar”, entre Itu e Mogi-Mirim, começa entre as décadas de 1830 e 1840 a empreender um processo de substituição gradual da produção açucareira pelo café.³ O açúcar havia sido o fundamento da economia da região praticamente desde a restauração administrativa da capitania de São Paulo em 1765, e os proventos oriundos desta cultura foram de grande importância para a implementação, em curto espaço de tempo, da mudança para a economia cafeeira.

1 Este artigo é parte da Dissertação de Mestrado do autor. Ver Danieli Neto (2001).

2 Mestre – Unicamp. Instituto de Economia (IE).

3 Cf. Pellicciotta (1997). “Entre as décadas de 1830 e 1840 iniciam-se os processos de substituição da cana-de-açúcar pelo café, introduzindo-se originalmente como atividade conjunta, para, em seguida, se formar fazendas extensivas desta nova cultura. Por volta de 1850, são 117 fazendas produtoras de 335.550 arrobas de café, estimando-se a produção de açúcar em 62.290 arrobas – invertendo-se portanto a ordem anterior” (p. 103).

Embora tivesse presença importante na economia regional, e de Campinas em particular, a cana-de-açúcar não deve ser entendida como única atividade produtiva no período anterior a 1850. Na realidade, desde o início do pequeno núcleo de povoamento que mais tarde se transformaria em Campinas, esse espaço geográfico era conhecido pela forte presença de uma agricultura de gêneros de abastecimento, que pouco a pouco, formou uma intrincada rede interna de comercialização e transporte (em tropas de mulas), integrando a região do oeste paulista ao porto de Santos e à outras províncias do Sudeste e do Sul.⁴

Portanto, ao lado do açúcar, em grande parte exportado, havia uma produção diversificada (feijão, milho e toucinho, por exemplo), cuja importância econômica deve ser considerada, embora a cana-de-açúcar tenha sido fundamental para o crescimento populacional e produtivo da região.

“Percebe-se que o nome e a definição política da região mencionada modifica-se, a medida que começa a traçar-se um determinado crescimento populacional e uma pequena diversificação da produção, mesmo que de forma incipiente. Chama-nos atenção a esse respeito o censo de 1775. Ora, se temos para o recenseamento de 1767 produtos de caráter de subsistência, para o ano de 1775 os elementos de subsistência não estão ausentes, mas cresce-se as atividades ligadas ao plantio de algodão e a cana para aguardente. Este último produto, a cana, tão timidamente usada nesses primeiros tempos, alcançará produções de cifras tão importantes, que será responsável pelo estímulo da agricultura paulista e o açúcar tomará vulto como produto exportável da capitania de São Paulo” (Celia, 2000: 67).

Antigas fazendas de cana-de-açúcar, passaram a produzir café em maior quantidade, aproveitando-se da riqueza e disponibilidade de terras ainda intocadas, expandindo-se cada vez mais, a economia cafeeira do oeste paulista, que traria junto de si, problemas de várias ordens para as pequenas cidades e vilas da região. Mesmo antes do período de auge da produção cafeeira,

“em Campinas, como no quadrilátero de açúcar de um modo geral, a expansão da agricultura comercial após 1790 não trouxe apenas homens e mulheres livres, mas também (...) um grande número de migrantes cativos. Entre 1779 e 1829, a população escrava cresceu de 156 para quase 4.800. Em 1872, já com o café como força motriz da economia ela atingiria 14 mil. A maior parte do aumento desde 1829 se deu antes do final do tráfico africano” (Slenes, 1997: 249).

4 Sobre a produção açucareira em São Paulo, a referência básica é o clássico trabalho de Petrone (1968). Trabalhos recentes sobre a região de Campinas no início do século XIX destacam a importância do açúcar, mas caminham para a análise de uma agricultura de alimentos, com presença significativa de pequenos agricultores e empregando poucos escravos, no período anterior ao café. Sobre essa temática são importantes os trabalhos de Fuller (1995); Martins (1996) e Bacelar (1997).

Portanto, a expansão econômica do oeste paulista, desde finais do século XVIII, trouxe consigo o aumento da população escrava, utilizada em sua maioria na grande lavoura, proveniente, no período anterior a 1850, do tráfico atlântico, com uma porcentagem bastante elevada da taxa de escravos africanos entre esta população (Slenes, 1997: 249).

O crescimento da lavoura cafeeira demandava muitos trabalhadores cativos nesta área e, além disso, o aumento também da população livre exigia maior quantidade de alimentos para consumo e uma melhor infra-estrutura nas áreas urbanas.

O café, tomando espaço das outras culturas, inclusive a de alimentos, provocava uma grave carestia de gêneros de subsistência, praticamente em toda a província nos meados do século XIX, que pode ser sentida no relato desanimado do presidente da província, senador José Joaquim Fernandes Torres que escreve em 1858:

“A carestia de gêneros de primeira necessidade, que se tem manifestado em vários pontos do Império, já se faz sentir nesta província.

Felizmente não somos ainda vítimas do – pauperismo – esse cancro das sociedades modernas, contudo é certo que entre nós existem classes pouco favorecidas pela fortuna e que muitos sofrerão a continuar o mal”.⁵

O presidente, no entanto, tinha a certeza que a carestia de alimentos se agravaria, caso não se lhe combatesse as causas mais importantes. A primeira causa para essa situação o presidente atribuiu ao fim do tráfico de escravos, que “diminuindo os braços empregados na lavoura devia trazer, como resultado necessário a carestia dos víveres”.⁶ Uma segunda causa seria o interesse quase exclusivo dos grandes proprietários em cultivar apenas gêneros de exportação (nesta época, o café já era o principal produto de exportação em vários pontos da província) e agravando o problema, que os incipientes núcleos coloniais não podiam minorar, pois os imigrantes, em sua grande maioria, introduzidos na província por grandes proprietários, destinavam-se à lavoura de café, “acresce ainda mais que a essa mesma produção aplicam-se hoje muitos escravos que anteriormente se empregavam na pequena cultura, e que pelos preços fabulosos a que chegaram tem-se acumulado em poder dos fazendeiros opulentos”.⁷

5 Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo presidente Senador José Joaquim Fernandes Torres. São Paulo: Tipografia de Antonio Louzada Antunes, 1858. p. 23-24.

6 Ibidem, idem.

7 Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo presidente Senador José Joaquim Fernandes Torres. São Paulo: Tipografia de Antonio Louzada Antunes, 1858. p. 23-24.

De fato, o preço dos escravos, com o fim do tráfico, elevou-se desmesuradamente. Este é um ponto que trataremos mais adiante. Por ora, vale lembrar que, através do relato acima, a lavoura de exportação, impulsionada pelo café, havia tomado conta da produção agrícola da província, ocasionando o problema da carestia de alimentos em muitos municípios, problema este que agravou-se mais após a cessação do tráfico negroiro.

Em Campinas, zona de expansão do café na década de 1850, a Câmara Municipal escreve no ano de 1858 respondendo ao presidente da província, possivelmente o mesmo senador José Joaquim Fernandes Torres, a respeito da indagação sobre a questão dos víveres neste município. Após descrever longamente os vários gêneros produzidos na cidade, e a forma como eram produzidos, os edis campineiros descrevem também a situação de penúria de alimentos no município, e atribuem tal fato, novamente, ao grande interesse dos proprietários de terras e escravos em cultivarem o café em detrimento de outros gêneros alimentícios de primeira necessidade.⁸ Como observou Slenes,

“Nessa década [1850], os preços dos gêneros alimentícios dispararam no Sudeste, ultrapassando os do café e em especial os do açúcar, e ainda o preço do escravo. Analistas da época atribuíam o fato à decisão dos senhores de plantation (em face do aumento do preço após o fim do tráfico africano) de concentrar, mais do que antes a força de trabalho cativa na grande lavoura” (Slenes, 1997: 242).

Embora Slenes mostre que o cultivo de gêneros de primeira necessidade fosse um interessante negócio neste período, e que muitos proprietários a ele se dedicassem, parece que tal produção, que em grande parte era comercializada com outras regiões da província e fora dela também, não era suficiente para atender a demanda por alimentos originada pelo aumento de população livre, pela chegada constante de novos plantéis de escravos e pela introdução mais volumosa de imigrantes para os núcleos coloniais nas fazendas da região.

Portanto, nas décadas iniciais da expansão da lavoura cafeeira, este produto trouxe consigo o aumento da população livre e, principalmente, do número de escravos. Por outro lado, a partir de 1850, quando a cultura do café já havia suplantado a do açúcar, ela trouxe problemas como a falta de víveres por toda a província, que, se em épocas anteriores já era sentida pela

⁸ Livro de Posturas da Câmara Municipal de Campinas, 1858. Registro de um ofício da Câmara ao Presidente respondendo a Portaria do mesmo de 19 de outubro sobre víveres (p. 23-25).

população paulista, neste período a crise parece ter se tornado mais aguda, se considerarmos relevantes as descrições dos contemporâneos expostas acima.

No ambiente urbano, a carestia de gêneros alimentícios agravava mais ainda o problema da escravidão. De acordo com Maria Odila S. Dias (1985):

“Um aspecto importante, à espera de um estudo mais pormenorizado, é o impacto da carestia dos gêneros alimentícios no Rio, em Salvador e em São Paulo a partir de meados do século passado, sobre os custos de manutenção dos escravos, a ponto de se tornarem onerosos para a maior parte dos pequenos proprietários, que tendiam a alugá-los por jornais cada vez mais altos ou a procurar delegar o sustento ao próprio escravo, permitindo que ele mesmo se alugasse para terceiros, sintoma de desagregação que se tornou bastante comum” (p. 95).

Para essa autora, “nas cidades, sob certos aspectos a crise da escravidão já se adiantara às décadas abolicionistas” (Dias, 1985: 95).

Trata-se aqui de dois movimentos históricos distintos: se, de um lado, o início da produção de café trouxe consigo o problema da carestia de gêneros essenciais, aos poucos a economia cafeeira se consolidaria, modificando a paisagem produtiva da região.

As transformações na economia e nas atividades urbanas, no Oeste Paulista desde meados do século XIX, podem ser entendidas nos termos de formação e expansão do denominado “complexo cafeeiro”, que, na realidade, dá-se a partir da interligação de vários fatores. Vale dizer, as condições para o surgimento de uma economia cafeeira são, conforme Wilson Cano, a própria atividade produtora de café, a agricultura de alimentos e matérias-primas, que atende a produção de café e o mercado em geral, o surgimento da incipiente indústria (subsidiária do café), o desenvolvimento da malha ferroviária, a expansão do sistema bancário, o incremento do comércio de importação e exportação, a consolidação da infra-estrutura produtiva (armazéns, portos, comunicações, etc.) e urbana, e a atividade do Estado na esfera do investimento público (Cano, 1983: 21-22).

Neste sentido, a importância da produção cafeeira no oeste paulista deve ser considerada não apenas nos termos da efetiva modernização e expansão urbana da região, da qual Campinas é exemplo bastante significativo, mas também nos efeitos contraditórios dessas transformações, ao elevar o número de escravos e ao mesmo tempo pleitear a solução imigrantista para o problema da mão-de-obra. A consolidação da cafeicultura no oeste paulista foi importante também no sentido de direcionar os

investimentos oriundos dos negócios com o café para vários setores, desdobrando-se essa economia no setor de transportes (ferrovias), infraestrutura urbana (bancos, casas de negócios, armazéns) e mão-de-obra (escravos e imigrantes).

Na realidade, a introdução da ferrovia foi fundamental para que o ritmo da expansão cafeeira se tornasse mais veloz. A estrada de ferro, juntamente com a infra-estrutura urbana criada em torno dela, propiciou à economia do Oeste Paulista a redução dos custos de transporte e a integração da produção agrícola com os mercados consumidores, facilitando o escoamento do produto para exportação (Silva, 1986: 50).

O desenvolvimento da economia cafeeira no oeste paulista, deu-se ao mesmo passo em que ocorreu o fechamento do tráfico atlântico de escravos para o Brasil. O problema da abolição do tráfico negreiro e da escravidão começou a ser discutido, com maior preocupação, após a Independência. Porém, as iniciativas internacionais para que esse comércio fosse extinto datam dos anos iniciais do século XIX, precisamente, em 1808, quando a Inglaterra proibiu seus súditos de participarem dessa atividade.

O tráfico negreiro combatido internacionalmente pela Inglaterra começa a gerar discussões entre os políticos e estadistas brasileiros, após a Independência, seguindo-se daí, uma boa quantidade de leis, decretos e acordos com a Inglaterra que permaneceram inoperantes até que, em 1850, a lei Eusébio de Queiroz promovesse a extinção definitiva do tráfico de escravos para o Brasil.⁹

Mesmo ao longo deste período, em que sucediam-se tratados visando abolir o tráfico e com a pressão inglesa tornando-se cada vez mais cerrada, a disposição dos políticos, da sociedade e, principalmente, dos traficantes brasileiros (ou luso-brasileiros) em nada tendia para o efetivo funcionamento da supressão deste comércio, declarado ilícito desde 1831 – mas que na

⁹ Os acontecimentos históricos envolvendo o fim do tráfico africano para o Brasil, serão tratados aqui muito resumidamente, pois tal assunto extrapola os objetivos desse trabalho. Para uma síntese sobre a extinção do tráfico negreiro, com a respectiva cronologia dos eventos ver Prado Jr. (1995). A respeito do conteúdo da legislação antitráfico ver Bandecchi (1980: 39-45). Estudos detalhados sobre a extinção do tráfico africano de escravos são encontrados, por exemplo, em Bethell (1970) e Eltis (1987). Sobre o comércio negreiro entre África e Brasil existe uma copiosa bibliografia. Análises ricas sobre o tema podem ser lidas em Curtin (1969) e Conrad (1988). Entre autores brasileiros destacam-se os trabalhos de Alencastro (2000); Florentino (1995) e Goulart (1975).

verdade aumentava cada vez que um novo acordo com a Inglaterra era firmado. O volume do comércio de escravos para o Brasil durante o período de lutas pela extinção mostra a importância deste mercado para a economia da colônia e depois império. Segundo Alencastro, foram introduzidos no Brasil durante o período de tráfico clandestino (1831-1850), mais de 500 mil escravos, configurando o tráfico negreiro um setor bastante organizado do comércio colonial, cujas raízes na sociedade brasileira, fincadas anteriormente pelo comércio lícito de escravos e outras mercadorias com a África, prolonga-se pelo século XIX adentro, não obstante o espanto e os esforços ingleses para suprimir esse comércio, que “foi um importante elemento de estruturação do Estado brasileiro” (Alencastro, 1997: 11).

Portanto, durante o período em que a Inglaterra buscava acabar com o tráfico negreiro, O Brasil permaneceu, ao lado de Cuba, como o maior mercado escravista ao longo do século XIX, e recebia novas importações de cativos mesmo que as constantes investidas da marinha inglesa contra os negreiros fizessem “os preços de novos escravos importados para o Brasil e Cuba subirem mais do que o dobro do que eles seriam sem tal interferência” (Leveen, 1975).

Tem-se então que os interesses dos traficantes negreiros no Brasil foram um dos mais sérios obstáculos enfrentados pelo governo inglês para a supressão do tráfico. Além disso, aliava-se o desenvolvimento da agricultura brasileira e as pressões de fazendeiros sobre o governo imperial que obstavam ainda mais a efetiva aplicação das leis antitráfico que eram constantemente sancionadas.

Sendo o tráfico negreiro um dos componentes mais importantes da economia brasileira no século XIX, evidencia-se porque esta forma de comércio resistiu por tanto tempo frente à disposição inglesa de impor tratados que pusessem fim neste mercado altamente organizado, ainda que o peso da pressão inglesa acirrasse as discussões sobre o fim do tráfico entre os governantes brasileiros, que mostravam-se pouco dispostos a renovar os acordos estabelecidos no início do século com os ingleses.

A situação arrasta-se ainda indefinida ao longo da década de 1840, quando a Inglaterra começa a exercer mais efetivamente seu poderio naval sobre os traficantes do Brasil, gerando protestos por parte dos próprios traficantes, mas também originando debates no parlamento brasileiro sobre

questões de soberania territorial, já que os cruzeiros ingleses, neste período, não hesitavam em avançar em águas brasileiras e apreender navios que muitas vezes, nem sequer destinavam-se ao tráfico, estando apenas realizando a navegação de cabotagem entre portos brasileiros. Porém, para os ingleses, a simples presença de escravos a bordo justificava a apreensão de tais embarcações – contudo, naquela sociedade que empregava o negro escravizado em todos os setores do comércio e do trabalho, a utilização de escravos nos navios era praticamente inevitável.

Nesta última década do tráfico clandestino de escravos para o Brasil, a situação começa a ficar insustentável para os dois lados em litígio. Os tratados anteriormente firmados com a Inglaterra estavam por expirar, aumentando a pressão inglesa para que um novo tratado fosse assinado, com cláusula que permitisse a continuidade das atividades de busca, apreensão e julgamento dos negreiros. Diante do impasse instaurado pela recusa do governo brasileiro em firmar novos acordos neste sentido, o parlamento inglês aprova em 1845 o chamado *Bill Aberdeen*, ato que confere à marinha inglesa o direito de apreender qualquer embarcação que realizasse ou fosse suspeita de tráfico de escravos, julgando ainda os infratores por ato de pirataria.

Essa nova investida, desta vez atropelando qualquer respeito à soberania brasileira como nação, causou grande indignação no governo brasileiro, que efetivamente, nada pode fazer para revogar tal disposição inglesa, e o ato prevaleceu, oferecendo à Inglaterra uma poderosa arma contra os navios que realizavam o tráfico, promovendo um verdadeiro estado de guerra contra as embarcações brasileiras, tornando a situação muito mais tensa diante da recusa terminante da Inglaterra em arrefecer a pressão militar sobre o comércio negreiro (Prado Jr., 1995: 151-152).

Diante da situação insustentável em que se encontrava o governo brasileiro frente à Inglaterra, não houve outra alternativa a não ser ceder e em 4 de setembro de 1850 promulgar a lei Eusébio de Queiroz que, esta sim, marcaria o fim do comércio atlântico de escravos para o Brasil.

A partir da década de 1850, seguindo-se até 1852, as importações de escravos para o Brasil diminuem sensivelmente. Caio Prado Júnior afirma que já em 1852 as importações cessaram completamente, com casos

esporádicos de tráfico clandestino em 1855 e 1856, mas que foram rapidamente descobertos e punidos (Prado Jr., 1995: 152-153).

O fim do comércio negreiro coincide com a conjuntura histórica de expansão da economia paulista onde um grande número de escravos era introduzido na província, para atender a demanda crescente pelo produto de exportação principal da região, o café. Nas primeiras décadas do século XIX, quando predominava o cultivo do açúcar e gêneros de abastecimento, há o registro de 1.852 escravos na então Vila de São Carlos. Em 1854, já com o café substituindo o açúcar e o encerramento do tráfico atlântico de escravos, Campinas registrava aproximadamente 8.149 cativos, 57,38% da população do município, que era de 14.201 habitantes (Semeghini, 1988: 96; Bittencourt, 1990: 64).

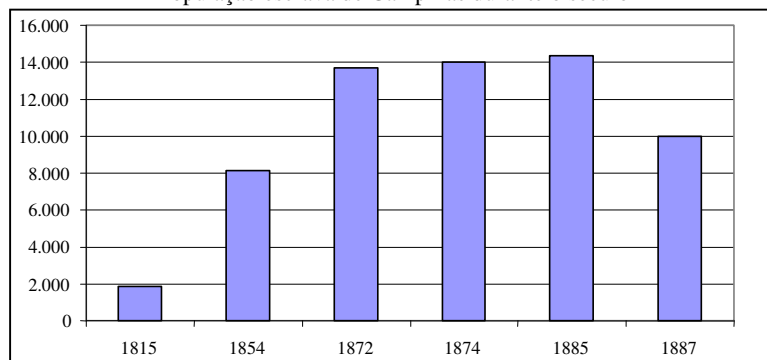
Vinte anos depois (1874) essa população já atingia a cifra de 14.028 escravos, representando 44,67% dos habitantes do município (Semeghini, 1988: 96; Bittencourt, 1990: 64). No penúltimo ano da escravidão (1887), eram 9.986 escravos, sendo que Campinas ainda detinha o maior número de escravos da província, superando a capital (com número bastante reduzido de escravos – 493) provavelmente devido a grande imigração e ao incremento do trabalho livre, assim como ultrapassando áreas onde o café desenvolvia-se bastante, como Ribeirão Preto, com 1.379 escravos, que por ser região nova e em expansão apostava mais no imigrante (Relatório..., 1888; Santos, 1980).

O Gráfico 1 mostra a evolução da população escrava em Campinas em diferentes anos do século XIX. Percebe-se que o número de escravos cresceu 41,9% entre 1854 e 1874. Entre 1854 e 1885 esse crescimento foi de 2,39%. Entre 1885 e 1887, o número de escravos no município decresceu 43,92%, fruto das campanhas abolicionistas na região cafeeira, das fugas constantes de escravos que vinham ocorrendo e principalmente, das alforrias em massa nos anos finais da escravidão. Sobre as alforrias em Campinas, escreve Eisenberg:

“Se na primeira metade do século [XIX] a taxa de crescimento das alforrias parece ter sido mais ou menos igual à taxa de crescimento da população escrava, nas décadas de 1870 e 1880 as alforrias dispararam, enquanto a população escrava entrou em declínio”.¹⁰

10 Entre 1869 e 1878 foram registradas em Campinas 329 alforrias. No último decênio da escravidão (1879-1888) registraram-se nos cartórios de Campinas 1.518 com uma média anual de 161,9 alforrias. Ver Eisenberg (1989: 262).

Gráfico 1
População escrava de Campinas durante o século XIX



Fontes: Mapa Geral dos Habitantes da Vila de São Carlos (1815); Relatórios dos Presidentes da Província de São Paulo (1856, 1875 e 1888); Santos (1980).

Contudo, esses números mostram que Campinas manteve durante meio século praticamente o maior plantel de escravos da província, como pode ser visto na Tabela 1.

Tabela 1
População escrava da Província de São Paulo em diferentes municípios cafeeiros nos anos 1874, 1885 e 1887

Municípios	1874	1885	1887
Amparo	3548	4246	3524
Araraquara	1748	1627	1300
Areias	2034	1915	1140
Atibaia	1220	791	566
Bananal	8256	6464	4182
Belém do Descalvado	1307	2658	2182
Bragança	2042	1762	1331
Campinas	14028	14372	9986
Casa Branca	2260	4535	3004
Guaratinguetá	4752	4851	3165
Indaiatuba	1611	1135	769
Itu	3696	2272	1354
Jacareí	1626	1073	673
Jundiá	2105	1632	1366
Paraibuna	1758	825	471
Penha do Rio do Peixe	1335	1394	1129
Pindamonhangaba	3959	3353	2624
Piracicaba	5607	5533	3416
Piraçununga	1591	3005	1749

Continua...

Continuação			
Porto Feliz	1696	902	594
Queluz	1339	989	797
Ribeirão Preto	663	1557	1379
Rio Claro	4182	4709	3304
São Carlos do Pinhal	1392	3726	2982
São José dos Campos	1599	1575	976
Serra Negra	239	572	472
Taubaté	3976	4197	2668
Tietê	3554	2477	1915

Fonte: Santos (1980). Para o ano de 1887, Resumo geral dos escravos matriculados até 30 de março de 1887. Escravos por sexo, idade, estado e domicílio. *Relatório apresentado pela Comissão Central de Estatística* (São Paulo, Leroy King Bookwalter, Tipografia King, 1888).

Portanto, mesmo após a proibição do tráfico negreiro, o oeste paulista, e em destaque Campinas, continuaram a receber uma grande quantidade de escravos, que chegavam de outras províncias via tráfico interno. Também deve ser considerado o tráfico de escravos realizado entre os municípios vizinhos à Campinas, entre eles, a própria capital paulista (Santos, 1980).

Em 1850 e adiante, um fator relevante mostra o interesse e a capacidade de adquirir escravos que Campinas e outros Municípios da província tinham. Os preços de cativos, após o fim do tráfico subiram em pouco tempo para cifras consideravelmente altas, se comparadas com anos anteriores a 1850. Essa alta foi provocada pela maior demanda por escravos devido à expansão cafeeira, sendo que a oferta de cativos havia diminuído após o cerramento do tráfico com a África.

Mesmo com o aumento nos preços dos cativos, os proprietários e fazendeiros de Campinas continuavam e aceleravam mais a aquisição de novas “peças”. Conrad mostra em 1853 num diálogo entre o presidente da província de São Paulo e um juiz local, que este informara que em “Campinas, um crescente centro de produção de café, (...) ‘comboios’ de escravos haviam chegado recentemente, para serem vendidos por preço muito exagerado” (Conrad, 1975: 66-67).

Certamente, para os negociantes de escravos essa praça (Campinas) havia tornado-se após 1850, um atraente mercado consumidor. O mesmo documento citado por Conrad afirmava em 1853: “Presentemente, faz conta ir comprar escravos em lugares ainda longínquos para revendê-los neste Município – por causa dos preços exagerados a que têm eles aqui chegado, e

é o que ultimamente têm feito diversas pessoas indo comprá-los até em Goiás” (Conrad, 1975: 66-67).

A questão dos preços elevados de escravos após 1850 aparece também na obra de Emília Viotti da Costa, onde a autora constata que o aumento fabuloso dos preços atingia dois a três contos de réis. Comparando, a autora mostra como o preço dos escravos equiparavam-se com outras “mercadorias”, dentre elas, terras e imóveis. Cita o exemplo de uma casa no centro de São Paulo cujo preço era 1:600\$000, ou seja, dependendo das condições físicas do escravo, este superava em valor o preço do imóvel. Diz Emília Viotti: “Com menos de quatrocentos mil-réis, isto é, cerca de um quinto do valor médio de um escravo, poderia alguém arrematar quatro bois carreiros, uma junta de novilhos e duas vacas, tudo avaliado pela quantia de 338\$000” (Costa, 1982: 264-265).

Neste período, portanto, as remessas de escravos originários de outras províncias assumem um papel de relevo para a economia do oeste paulista. Aliás, o tráfico interprovincial de escravos será, após 1850, o sustentáculo do fornecimento de mão-de-obra para as zonas cafeeiras. Saídos das províncias do nordeste, onde a economia açucareira já utilizava largamente o trabalho livre e não podia competir em igualdade no mercado externo com o café cultivado no sudeste, chegavam os comboios de escravos para as lavouras de café de São Paulo, principalmente desejados no Oeste e na região de Campinas, onde, como foi dito antes, existia um mercado dinâmico para os comerciantes negreiros.

O tráfico interprovincial em Campinas pode ser melhor observado, e ter ressaltada sua importância, quando verifica-se que esta cidade, na segunda metade do século XIX, mantém contato, através do comércio de escravos, com várias outras províncias do Império, como mostrou Amaral Lapa.¹¹ Falando do comércio interprovincial de escravos na região de Campinas, Conrad também mostra a sua importância e o volume do tráfico. No documento citado por este autor onde o juiz de Campinas responde ao presidente da província, o primeiro informa sobre um negociante de escravos que chegara há pouco tempo na cidade, trazendo um grupo de 23 escravos, homens e mulheres, de idades variadas, “em quase sua totalidade de crioulos da Bahia, Alagoas e Sergipe, e foram por ele [negociante] escolhidos e comprados no Rio de Janeiro” (Conrad, 1975: 66-67). Possivelmente, como

11 Cf. Lapa (1991: 14). Examinando os anúncios publicados no jornal *Gazeta de Campinas* principalmente, Lapa faz uma lista das cidades e províncias de onde saíam escravos para Campinas, desde o Maranhão, até Santa Catarina, passando por Mato Grosso, Minas Gerais, Espírito Santo, Alagoas, Bahia, entre outras.

revela o caso acima, os proprietários de escravos do nordeste vendiam seus escravos no Rio de Janeiro, onde outros negociantes arrematavam parte da “mercadoria” para revenderem na região cafeeira de São Paulo.

A importância econômica que o tráfico interno de escravos assumiu para Campinas pode ser percebida também pelo número de traficantes de escravos que neste município tinham seus negócios. Como foi dito anteriormente, na segunda metade do século XIX Campinas constituía-se talvez na mais importante praça para comércio de escravos na província de São Paulo. O mercado de escravos era, logicamente, alvo de tributação por parte da municipalidade. Incidia sobre os negociantes de escravos, na cidade, um imposto no valor de 1:000\$000 (um conto de réis). No segundo trimestre de 1875, a cobrança deste imposto revela os nomes de alguns dos principais traficantes que atuavam no mercado de escravos de Campinas. Eram eles: Manoel Francisco Mendes, João Mourtheé, Lino Plácido Soares, Tomás Maria Fernandes Valença, José Justino Gomes de Azevedo, Tomás Gonçalves Gomide Sobrinho, Manoel Antonio Vitorino.¹²

Em obra fundamental para o estudo da escravidão em Campinas, Robert Slenes identifica, utilizando-se do imposto de meia-siza cerca de vinte traficantes atuando na cidade. Esclarece Slenes: “‘Traficantes de escravos’ são definidos aqui como aqueles que conduziam mais de uma transação, cada uma envolvendo dois ou mais escravos (...) Havia vinte homens que se encaixam nesta categoria. Entre esses, contam-se 54 vendas e 248 escravos, sobre metade do número total (456) que foram vendidos durante este período [1878-79]” (Slenes, 1976: 680-684).

Esses traficantes eram bastante procurados e realizavam negócios não apenas com grandes e conhecidos fazendeiros do município, mas também comerciavam com pequenos proprietários urbanos, como pode-se perceber pela pesquisa realizada com outra forma de tributação sobre a propriedade escrava, o imposto de meia-siza que incidia sobre transferência por compra e venda de escravos e era registrado em livro próprio na Coletoria do município (Slenes, 1986).

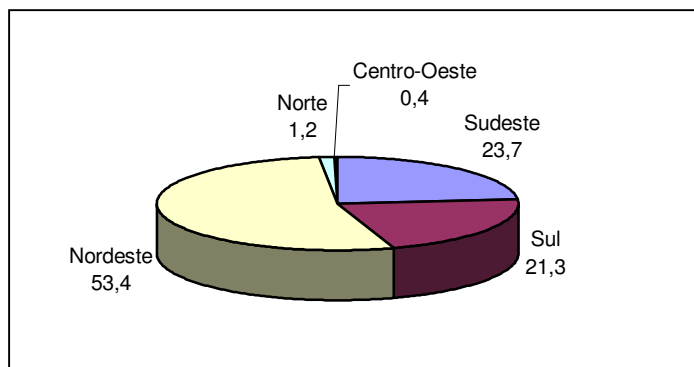
No ano de 1875 os nomes de João Mourtheé, José Justino Gomes de Azevedo e Tomás Gonçalves Gomide Sobrinho são os que mais se destacam quanto ao comércio de escravos na cidade. A maior parte dos negócios realizados por esses indivíduos neste ano caracterizam-se por um pequeno número de escravos em cada venda, raramente havendo mais de 8 escravos

¹² Coletoria da cidade de Campinas. Imposto sobre negociantes de escravos (2º trimestre de 1875, livro 53, p. 156).

negociados com um único comprador. É possível sugerir, como hipótese de interpretação, que esses traficantes atuassem mais ativamente no comércio com pequenos proprietários da área urbana, como pode ser percebido pela confrontação da arrecadação do imposto de meia-siza com o imposto predial cobrado pela prefeitura municipal no mesmo ano. Alguns proprietários de imóveis localizados nas ruas do perímetro urbano da cidade, mantinham, ou pelo menos mantiveram durante o ano de 1875, negócios com esses traficantes, comprando alguns poucos escravos.¹³

Uma análise mais detalhada desta fonte (o imposto de meia-siza), permite perceber a composição regional que assumiu o tráfico interno de escravos no município de Campinas. O registro do imposto na Coletoria sempre traz a origem (naturalidade) dos escravos negociados, o que mostra e confirma a importância do tráfico intra e interprovincial em Campinas. Tomando-se como base as estatísticas mostradas por Slenes (cuja fonte são os impostos de meia-siza), foi elaborado o Gráfico 2 a seguir, que mostra a participação da região de origem do Império dos escravos introduzidos no mercado de Campinas. Vê-se a maior presença dos escravos das províncias do Nordeste com 53,4% de participação.

Gráfico 2
Regiões de origem dos escravos introduzidos em Campinas (1875,
1877, 1878-79
(em %)



Fonte: Slenes (1976).

13 Coletoria da cidade de Campinas. Imposto de meia-siza e Imposto Predial (ou sobre proprietários) (livro 53, p. 87-88).

Quanto à origem e características dos escravos do tráfico interno que eram negociados nas regiões de café do oeste paulista, outro importante elemento de análise diz respeito ao domicílio dos mesmos. Slenes argumenta que a maior parte dos escravos deslocados pelo tráfico interno em direção ao centro-sul eram originários de áreas urbanas ou onde não predominava a agro-exportação açucareira, no caso das províncias do nordeste, mais especialmente.

Analisando os movimentos de preços de escravos na Bahia e em Pernambuco e sua correlação com os preços do açúcar na segunda metade do século XIX, Slenes constata que a tendência dos produtores de açúcar dessas províncias quanto à mão-de-obra escrava era abastecer-se no mercado de suas próprias províncias, não vendendo seus escravos para o centro-sul, mesmo em épocas de preços baixos para o açúcar. No movimento observado por Slenes quando ocorria uma alta nos preços do açúcar e os produtores viam maiores lucros nesta atividade, tratavam de adquirir mais cativos, oferecendo um bom mercado para os negociantes de escravos. Quando por outro lado, os preços do açúcar caíam e os lucros diminuía, haveria pouco interesse dos negociantes em comprar escravos das fazendas, devido ao baixo preço causado pela maior oferta dessa “mercadoria” em momentos de estagnação da produção açucareira.

Segundo Slenes (1976), os escravos negociados no tráfico interno seriam aqueles provenientes das áreas urbanas ou de áreas onde não havia *plantation*. Esclarece este autor que:

“a resposta das exportações de escravos para o preço dos escravos e exportações de açúcar pode ser interpretado de duas formas. Pode-se argumentar que quando os produtores percebiam que os lucros aumentavam, eles diminuía as vendas de seus escravos para o Centro-Sul. Quando os lucros declinavam, por outro lado, eles realizavam o inverso vendendo alguns dos seus escravos. Se essa interpretação é correta, então a maioria dos escravos vendidos para o Centro-Sul da Bahia e Pernambuco eram das áreas açucareiras. Por outro lado, pode-se argumentar que quando os produtores viam que grandes lucros podiam ser realizados aumentando a produção de açúcar, eles demandavam mais trabalhadores, e os negociantes de escravos encontravam um mercado dentro de suas respectivas províncias, como resultado, as exportações de escravos caía. Quando a margem de lucro caía, poucos trabalhadores eram necessários para os produtores, e os negociantes de escravos encontravam um pequeno mercado e preços baixos dentro das províncias; como resultado, mais escravos eram vendidos para o Centro-Sul. Se essa interpretação é correta, então a maioria dos escravos vendidos para o Centro-Sul da Bahia e Pernambuco não eram de áreas de *plantation* açucareira” (p. 206-207).

Desse modo, para Slenes as zonas de *plantation*, principalmente na Bahia e em Pernambuco, pouco contribuíram para o volume do tráfico interno de escravos para o Centro-Sul, sendo este comércio alimentado basicamente por pequenos produtores ou proprietários urbanos que os vendiam para serem negociados fora das províncias de origem. Ainda seguindo-se o argumento de Slenes, este mostra que, na Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco os municípios que mais ganharam escravos foram aqueles onde predominava a agro-exportação açucareira, em contrapartida, os municípios que mais perderam escravos, via tráfico interno, foram aqueles onde a agro-exportação era insignificante (Slenes, 1976: 206-207).

Enfatizando esta questão, conclui o autor: “No Brasil, de fato, a comunidade escrava da *plantation* era provavelmente estável. A grande maioria de cativos que eram vendidos no comércio inter e intraregional no Brasil, não vinham de *plantations*, mas de áreas urbanas ou regiões que não eram agro-exportadoras (non-*plantation agriculture*)” (Slenes, 1976: 206-207).

Seguindo esse raciocínio, pode-se argumentar que o tráfico “intraprovincial”, seguiu as mesmas características do tráfico interprovincial. Ou seja, possivelmente, os escravos naturais ou residentes em outros municípios da província de São Paulo, pertenciam a regiões onde não dominava a *plantation* cafeeira. Outra hipótese interessante a ser considerada é que, por sua forte presença econômica, Campinas atraía escravos de outras cidades.¹⁴

Os problemas históricos que envolvem a extinção do tráfico africano e o movimento do tráfico interno no Império no século XIX foram vistos aqui como importantes fatores de mudança para a economia da região de Campinas, especialmente no tocante a origem da força de trabalho. Se, como foi visto, até por volta da década de 1830 havia na região grande contingente de escravos africanos, já em 1850, e nos anos seguintes, essa característica muda com a entrada maciça de escravos oriundos das províncias do Nordeste, Sul, e Centro-Sul (Minas Gerais e Rio de Janeiro), que mudaria a composição étnica da mão-de-obra na região.

A entrada de um grande número de escravos ladinos transformaria também, conjuntamente com outros fatores, as relações de trabalho, em

14 As duas hipóteses talvez sejam corretas e complementares, mas ainda faltam estudos específicos sobre essa questão para o Oeste Paulista.

especial, nos anos finais da escravidão, quando a rebeldia dos cativos, associada ao movimento abolicionista, provocava fugas em massa das fazendas de café, causando pânico aos senhores.

Quando foi realizada a primeira “matrícula geral” de escravos do Império, no ano de 1872, Campinas tinha cerca de 14 mil escravos, sendo essa, a maior população cativa entre os municípios da província de São Paulo. Segundo Slenes, essa população era, nessa época, “predominantemente ‘crioula’”, isto é, nascida no Brasil. “A matrícula retratou uma sociedade de plantation ‘madura’, mas que ainda não estava à beira do declínio; a economia cafeeira e escravista do município continuou a crescer até o início da década de 1880, quando mudanças políticas, tornando palpável a ameaça da abolição, finalmente dissuadiram os senhores de escravos de comprar mais trabalhadores” (Slenes, 1999: 71).

Mais ainda que isso, Slenes elenca três características fundamentais da população escrava em Campinas no período: o surgimento e a expansão de uma economia de plantation, raízes africanas muito próximas na população escrava das zonas cafeeiras (devido ao intenso incremento de africanos nas décadas de 1820 e 1830) e alta razão de masculinidade da população cativa, mesmo após 1850, quando entravam escravos via tráfico interno (Slenes, 1999: 71).

Desta forma, seguindo esta argumentação, procurei traçar as pistas que permitem perceber a origem dos escravos que eram negociados em Campinas neste período, mostrando quão específica era esta população cativa.

Parece claro que a maioria dos escravos negociados em Campinas na década de 1870 era originária de outras províncias, especialmente da Bahia, Pernambuco, Maranhão e Rio Grande do Sul, sendo pequeno o número de escravos nascidos em Campinas neste mesmo período que eram negociados fora do município, já que tratava-se de um mercado importador e não exportador de trabalhadores cativos (Slenes, 1999: 71).

Sem dúvida, os efeitos da lei antitráfico de 1850 foram de grande amplidão para o Império e para a região do oeste paulista, manifestando-se em vários pontos importantes da sociedade e economia brasileiras. Em Campinas, procuramos mostrar que, após a extinção do tráfico (e apesar dela), o número de escravos introduzidos no município foi crescente pelo menos até 1870, para decair somente em 1887. Ainda mais, o fim do tráfico elevou a patamares extraordinários os preços de cativos nesta região, onde a

consolidação do café como principal produto de exportação estimulava a aquisição constante de escravos, ainda que a preços muito exagerados. Essa situação, contudo, aos poucos seria modificada nos anos finais da escravidão.

Na década de 1880, quando começa a entrada sistemática de imigrantes para o trabalho na lavoura, e o encaminhamento político para o fim da escravidão torna-se mais acirrado, os preços dos escravos passam a diminuir, quando comparados àqueles praticados entre os anos 1850-70, embora ainda estivessem acima dos preços de mercado do ano de 1885¹⁵ (Mendonça, 1999).

Contribuem para este movimento de queda nos preços as constantes fugas de escravos das fazendas, principalmente, e a propaganda e ação abolicionista na capital e no interior da província, desestimulando a especulação com a venda de escravos para o oeste paulista, pois desde a década de 1880, o comércio interprovincial ou inter-regional de escravos entre o norte e o sul do Império vinha sendo dizimado pelos impostos que sobre ele incidiam, elevando as taxas de entrada sobre novos escravos na província. No entanto, mesmo neste período crítico, na região de Campinas, onde a cafeicultura já se encontrava bastante fixada e amadurecida, o apego à escravidão era ainda bastante considerável, diferentemente das áreas mais novas recentemente incorporadas à esta economia.

“Quando a Assembléia provincial de São Paulo aprovou, em 1884, a primeira verba para o pagamento de passagens aos imigrantes, o tráfico (interno) estava praticamente morto há cerca de três anos e o comércio residual, que então se fazia sob a forma de contrabando, tinha em vista precisamente fornecer escravos às fazendas do oeste, cujos proprietários (...) haviam constituído justamente o setor da cafeicultura provincial a criticar o imposto proibitivo lançado em 1881” (Mello, s.d.: 36).

Isso evidencia a postura dos grandes proprietários de escravos e terras em Campinas nos finais do século XIX. Ou seja, havia neste município um interesse, próprio das áreas mais antigas da lavoura de exportação, em manter a escravidão ainda por mais algum tempo. Neste contexto de muitas transformações e rupturas da ordem escravista, o município de Campinas cresce nos aspectos demográfico e econômico, modernizando-se rapidamente com o impulso oferecido pelos investimentos oriundos do café, mas arrastando até os últimos momentos antes do 13 de maio a instituição agonizante da escravidão, da qual sempre relutava em desvencilhar-se. Deste

15 Muitos senhores, em suas avaliações, usaram os preços determinados pela lei de 1885 (“Lei dos Sexagenários”). Agradeço ao Prof. Robert Slenes (IFCH-Unicamp) pelas informações sobre a tabela de preços desses documentos.

modo, evidenciam-se os principais aspectos que adquiriu o tráfico de escravos para o Centro-Sul e para Campinas, mais especificamente após 1850, sendo as características desta população escrava um importante fator para o entendimento de problemas relativos tanto à escravidão nas fazendas como também em seu desdobramento na área urbana do município. É necessário compreender as origens e a dinâmica dessa contínua transferência de indivíduos escravizados de um local para outro, de uma província para outra, como um fator que dá ao estudo da escravidão em Campinas um significado próprio, que reside no fato do município ser um dos mais ativos mercados na província para o comércio de cativos.

Fontes e Bibliografia

Manuscritas e Impressas

CAMPINAS. *Atas da Câmara Municipal*. 1850 a 1888.

CAMPINAS. Câmara Municipal. Arquivo. *Livro de Correspondências, Posturas e Editais: 1856-1872; 1879-1891*.

RELATÓRIOS dos Presidentes da Província de São Paulo, 1852, 1854, 1855, 1856, 1858, 1862, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869, 1870, 1871, 1872, 1874, 1888, 1889.

Artigos

DIAS, Maria Odila da Silva. Nas fímbrias da escravidão urbana: negras de tabuleiro e de ganho. *Estudos Econômicos*, São Paulo, n. 15 (n. especial), p. 89-109, 1985.

LAPA, José Roberto do Amaral. O mercado urbano de escravos (Campinas – segunda metade do século XIX). *Primeira Versão*, Campinas, Unicamp. IFCH, n. 37, 1991.

LEVEEN, E. Phillip. A quantitative analysis of the impact of British suppression policies on the volume of the nineteenth century Atlantic slave trade. In: ENGERMAN, S. L, GENOVESE, E. D. (Ed.). *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies*. Princeton University Press, 1975.

PELLICCIOTTA, Mirza. Subsídios para o estudo da evolução urbana de Campinas. *Humanitas*, v. 1, n. 1, ago. 1997.

SLENES, Robert W. Grandeza ou decadência? O mercado de escravos e a economia cafeeira da província do Rio de Janeiro, 1850-1888. In: COSTA, Iraci del Nero da (Org.). *Brasil: História Econômica e Demográfica*. São Paulo: USP. Instituto de Pesquisas Econômicas, 1986.

SLENES, Robert W. Senhores e subalternos no oeste paulista. In: HISTÓRIA da vida privada no Brasil-Império. Coord. da coleção: Fernando A. Novais; Org. do volume Luiz Felipe de Alencastro. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Livros e Teses

ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. v. 2.

_____. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. *Os senhores da terra: família e sistema sucessório entre os senhores de engenho do Oeste Paulista, 1765-1855*. Campinas: Unicamp. CMU, 1997. (Coleção Campiniana, 13).

BANDECCHI, Pedro Brasil. *Legislação básica sobre a escravidão africana no Brasil*. São Paulo: Fundo de Pesquisas do Museu Paulista da Universidade de São Paulo. 1980. (Coleção Museu Paulista – História, v. 9).

BETHELL, Leslie. *The abolition of the Brazilian slave trade*. Cambridge: 1970.

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. *Desenho urbano de Campinas: implantação e evolução*. São Paulo: USP. FFLCH, 1990. (Dissertação, Mestrado).

CELIA, Maria Isabel Basílico. *O comércio de abastecimento em Campinas: o processo de formação da economia interna e a atuação de proprietários de terras/tropeiros na construção da cidade (1767-1830)*. Campinas: Unicamp. Instituto de Economia, 2000. (Dissertação, Mestrado).

CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888*. Trad. de Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, INL, 1975.

_____. *Tumbeiros – o tráfico escravista para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à Colônia*. 2. ed. [s.l.]: Livraria Editora Ciências Humanas Ltda., 1982.

CURTIN, Philip. *The Atlantic slave trade – A census*. Madison, Wis.: 1969.

DANIELI NETO, Mário. *A escravidão urbana em Campinas: a dinâmica histórica e econômica do trabalho escravo no município em crescimento (1850-1888)*. Campinas: Unicamp. Instituto de Economia, 2001. (Dissertação, Mestrado).

DIAS, Maria Odila da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

EISENBERG, Peter. *Homens esquecidos: escravos e trabalhadores livres no Brasil – séculos XVIII e XIX*. Campinas: Editora da Unicamp, 1989.

- ELTIS, David. *Economic growth and the ending of the transatlantic slave trade*. New York: 1987.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras – um estudo sobre o tráfico Atlântico de escravos para o Rio de Janeiro, c. 1790-1830*. Rio de Janeiro: Arquivo do Estado, 1995.
- FULLER, Cláudia. *Pequenos agricultores numa economia açucareira e exportadora – Campinas 1820-1840*. Campinas: Unicamp, 1995. (Dissertação, Mestrado).
- GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil – das origens à extinção do tráfico*. 3. ed. São Paulo: 1975.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A cidade; os cantos e os antros: Campinas 1850-1900*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996.
- MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos: os pequenos agricultores em Campinas; 1800-1850*. Campinas: Unicamp. CMU, 1996. (Coleção Campiniana, 10).
- MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império 1871-1889*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, [s.d.].
- MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Entre a mão e os anéis: a Lei dos Sexagenários e os caminhos da abolição no Brasil*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999.
- PETRONE, Maria T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1855)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968.
- PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. 42. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- SANTOS, Ronaldo Marcos dos. *Resistência e superação do escravismo na província de São Paulo (1885-1888)*. São Paulo: USP. Instituto de Pesquisas Econômicas, 1980.
- SLENES, Robert Wayne. *Na senzala, uma flor: esperanças e recordações na formação da família escrava, Brasil, Sudeste, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- _____. *The demography and economics of Brazilian slavery: 1850-1888*. Stanford University, 1976. (Thesis, Ph. D.).