

ISBN: 978-85-02-10211-8 (aluno)

ISBN: 978-85-02-10212-5 (professor)

História - Volume único (Ensino Médio)

© Ronaldo Vainfas, Sheila de Castro Faria, Jorge Ferreira, Georgina dos Santos, 2010

Direitos desta edição:

SARAIVA S.A. - Livreros Editores, São Paulo, 2010

Todos os direitos reservados.

Gerente editorial	Marcelo Arantes
Editor	Kelen L. Giordano Amaro
Copidesque	Cecília Setsuko Oku
Editores Assistentes	Francisca Edilânia B. Rodrigues, Gláucia Teixeira M. Thomé, Luciana Nicoleti, Raquel Maygton Vicentini
Coordenador de revisão	Camila Christi Gazzani
Revisores	Lucia Scoss Nicolai (enc.), Cesar G. Sacramento, Fernando Cardoso Guimarães, Renata Palermo
Assistente de produção editorial	Rachel Lopes Corradini
Assessoria em projeto	Cândido Grangeiro
Consultoria cartográfica	Vera Caldini
Assistência pedagógica	Carlos Schneeberger, João Carlos Agostini, Tânia Mendonça
Coordenador de iconografia	Cristina Akisino
Pesquisa iconográfica	Iron Mantovanello, Cesar Atti, Angelita Cardoso
Gerente de Arte	Nair de Medeiros Barbosa
Coordenador de Arte	Vagner Castro dos Santos
Assessoria de Arte	Maria Paula S. Siqueira
Assistente de produção	Grace Alves
Projeto gráfico e capa	Casa Paulistana de Comunicação
Adaptação de capa	Gislaine Ribeiro
Imagem de capa	Montagem das obras <i>Guerra e Paz</i> (1952-1956), de Candido Portinari. (Painéis a óleo sobre madeira compensada, 14 m x 10 m aproximadamente.) Reprodução autorizada por João Candido Portinari.
Diagramação	Cristina Nogueira da Silva, Marcos Zolezi
Mapas	Mario Yoshida
Impressão e Acabamento	EGB - Editora Gráfica Bernardi - Ltda.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

História : volume único / Ronaldo Vainfas...[et al.]. – São Paulo : Saraiva, 2010.

Outros autores: Georgina Silva dos Santos, Jorge Luiz Ferreira, Sheila Siqueira de Castro Faria

"Componente curricular: história".

Suplementado pelo manual do professor.

ISBN 978-85-02-10211-8 (aluno)

ISBN 978-85-02-10212-5 (professor)

1. História (Ensino médio) I. Vainfas, Ronaldo. II. Santos, Georgina Silva dos.
III. Ferreira, Jorge Luiz. IV. Faria, Sheila Siqueira de Castro.

10-09435

CDD-907

Índices para catálogo sistemático:

1. História : Ensino médio 907

Impresso no Brasil

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

O material de publicidade e propaganda reproduzido nesta obra está sendo utilizado apenas para fins didáticos, não representando qualquer tipo de recomendação de produtos ou empresas por parte dos autores e da editora.

 **Editora Saraiva**

2010

R. Henrique Schaumann, 270 – CEP 05413-010 – Pinheiros – São Paulo-SP

Tel.: PABX (0**11) 3613-3000 – Fax: (0**11) 3611-3308

Televendas: (0**11) 3616-3666 – Fax Vendas: (0**11) 3611-3268

Atendimento ao Professor: (11) 3613-3030 Grande São Paulo – 0800-0117875 Demais localidades

Endereço Internet: www.editorasaraiva.com.br – E-mail: atendprof.didatico@editorasaraiva.com.br

Tratados entre Portugal
e Inglaterra.

1810

Congresso
de Viena.

1815

Abolição do regime
de sesmarias.

1822

Lei de extinção do tráfico de
escravos no Brasil.

1831

1 O café suplanta o açúcar

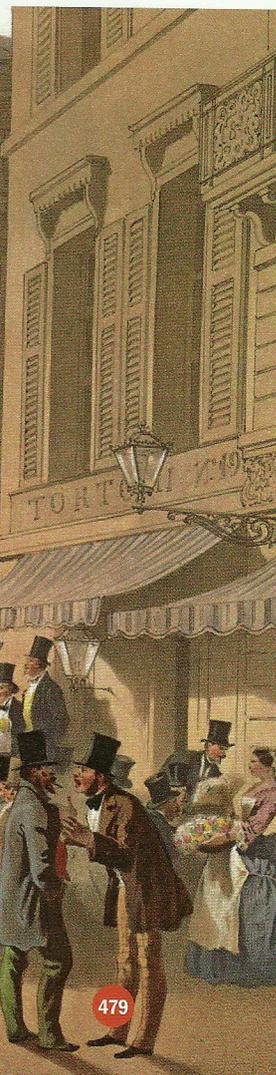
O açúcar reinou absoluto em todo o período colonial do Brasil. Era produzido, com mão de obra escrava, no sistema de grande lavoura ou de *plantation* (grande propriedade agrícola cuja produção era direcionada para o mercado externo). O senhor de engenho — proprietário de terras e escravos — ocupava a posição mais elevada da hierarquia social da colônia.

Esse quadro começou a mudar no final do século XVIII, quando o café apareceu como um novo hábito de consumo dos europeus. A França inaugurou, ainda no século XVII, cafeterias para a venda de café turco. No século seguinte, esses estabelecimentos transformaram-se em salões literários, frequentados por intelectuais e artistas, como os ilustrados Voltaire, Rousseau e Diderot. Foi um sucesso, embora o preço do café ainda fosse inacessível à maioria da população. As modas francesas tinham seus seguidores, e o café passou a ser consumido em praticamente todos os países europeus.

A crescente procura pelo café fez com que novas áreas de cultivo surgissem em várias partes do mundo. Com o aumento da oferta, o preço caiu e o consumo foi ampliado. Os países europeus estimularam a produção em suas colônias, e os portugueses não ficaram atrás. Os cafezais, assim, espalharam-se rapidamente por várias áreas do Brasil e sua produção se ampliou de maneira espetacular. Tomou a frente do valor do açúcar na pauta de exportações brasileiras nos anos de 1830, e assim se manteve por muitos anos.

Café Tortoni, em Paris, fundado em final do século XVIII. No século seguinte, tornou-se famoso e frequentado por diversos artistas, sendo referido, inclusive, em romances franceses, como os de Honoré de Balzac. Cafés como esse, espalhados por toda a Europa, foram fundamentais para divulgar o consumo da bebida. Imagem de Eugène Charles François Guérard, século XIX. (Musée Carnavalet, Paris, França.)

Foto/Agência Bulloz/Other Images



Parlamento britânico aprova a Bill Aberdeen contra o tráfico negro.

1845

Abolição do tráfico atlântico de escravos pela Lei Eusébio de Queiroz.

1850

Revolta de Ibicaba, liderada pelo colono suíço Thomas Davatz.

1856

Revolta dos mucker no Rio Grande do Sul.

1874

O café do Vale

rancho: casa de sitiante com lavoura e alimentos para viajantes.

pouso: lugar coberto para repouso de viajantes e pasto para animais.

Sobre o sistema de sesmaria, ver capítulo 18.

Comentar que a expansão do café pelo Vale do Paraíba expulsou os sitiantes e posseiros da região, por meio da força, da compra das benfeitorias aos posseiros ou por meio de estratégias judiciais.

A lavoura de café precisa de solo adequado e clima favorável, condições que existiam no Vale do Paraíba fluminense e paulista (ver mapa).

No início do século XIX, o Vale do Paraíba era uma região de passagem entre Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais — os chamados “caminhos do ouro” —, parcialmente ocupada por vários povos indígenas e por sítios de produção de alimentos e ranchos ou pousos, que abasteciam de feijão, milho e mandioca os viajantes e suas tropas.

Desde a vinda da Corte portuguesa para o Brasil, em 1808, as terras do Vale do Paraíba fluminense foram concedidas aos novos produtores cafeeiros em regime de sesmaria. Muitos comerciantes e personagens da burocracia portuguesa do Rio de Janeiro foram beneficiados com as concessões, assim como produtores e comerciantes de Minas Gerais, que para lá se dirigiram, todos solicitando porções de terras.

Detendo o título legal da propriedade da terra — a sesmaria —, esses novos cafeicultores investiram contra os antigos posseiros. As disputas judiciais foram frequentes, na maior parte das vezes com a vitória dos novos proprietários. Até mesmo os grupos indígenas foram expulsos. Formaram-se, dessa forma, grandes unidades cafeicultoras destinadas à exportação.

A mão de obra ficou por conta de milhares de escravos, oriundos do tráfico atlântico. Era, portanto, uma agricultura extensiva, que consumia vorazmente terras e trabalhadores escravos.

Cafeicultura: uma lavoura especial

Ao contrário da cana-de-açúcar — lavoura que não exaure muito o solo, podendo ser replantada por vários anos, sem descanso —, os cafezais consomem os nutrientes da terra. O cafeeiro demora cerca de quatro anos para dar os primeiros frutos. Durante 20 a 30 anos, produz muito bem. Depois desse tempo, fica velho, dando cada vez menos frutos, tornando-se improdutivo. Mesmo retirando-se os arbustos, a terra fica sacrificada: nada nasce nela, a não ser capim. Os cafezais, portanto, não podiam ser replantados no mesmo solo.



(Fonte: CALDINI, Vera e ISOLA, Leda. Atlas geográfico Saraiva, São Paulo: Saraiva, 2009.)

Cidades mortas, livro de Monteiro Lobato, publicado em 1919, trata justamente dos antigos municípios cafeeiros do Vale do Paraíba. Seria interessante realizar um trabalho interdisciplinar com o professor de Literatura, utilizando um dos contos da obra.

Comentar com os alunos que a decadência da cafeicultura do Vale do Paraíba também estava relacionada com o desgaste do solo, pontilhado de velhos cafezais.

A década de 1860 registrou o auge da produção do café do Vale do Paraíba fluminense. A partir daí, os cafezais foram envelhecendo e diminuíram as terras virgens aptas a novos plantios. Mas a produção continuou aumentando na parte paulista do Vale, que tomou a frente do Rio de Janeiro como o maior produtor de café.

Da década de 1830 até a de 1880, o café produzido no Vale do Paraíba foi o responsável pela maior parte das riquezas do Império. Os proprietários substituíram em poder e prestígio o “senhor de engenho”. Formou-se nova aristocracia rural: foi a época dos “barões do café”. Cunhou-se, então, a expressão “O Brasil é o Vale”.

No final do século XIX, pouco restava da antiga opulência da região do Vale do Paraíba, que se tornou um lugar de “cidades mortas”, de decadentes cafezais, de esplêndidas casas rurais em ruínas e de nobres falidos. O declínio do Vale e de seus cafeicultores simbolizou o próprio declínio do Império.



Marc Ferrez/Aervo Instituto Moreira Salles

A foto de Marc Ferrez, de 1882, retrata o terreiro de café de uma fazenda do Vale do Paraíba, onde todo o trabalho ainda era realizado por mão de obra escrava. A abolição, em 1888, deu o golpe fatal à economia do Vale, que se transformou em uma região de “Cidades Mortas”, na concepção do escritor Monteiro Lobato.

As novas terras do café

Com o auxílio do professor de geografia, explicar as características da terra e os motivos que deram origem ao nome.

A marcha do café, entretanto, não parou. Na segunda metade do século XIX, novas fazendas foram instaladas no “Oeste paulista”, onde existia a fertilíssima “terra roxa”, e no final do século a região superou todas as outras em produtividade. O chamado Oeste paulista se estendia, em leque, a partir da cidade de Campinas, em direção às atuais cidades de Rio Claro, Bauru e Ribeirão Preto. Todas foram grandes centros cafeicultores.

Os cafezais também chegaram a Minas Gerais e ao Espírito Santo, mas nenhuma área foi mais rica e rentável do que a do Oeste paulista.

Essa nova onda de ocupação teve características bem diferentes daquelas que marcaram a do Vale do Paraíba: ocorreu depois do fim do tráfico atlântico de escravos, em áreas ainda pouco exploradas, sem vias de comunicação, com algumas exceções, como Campinas (que conheceu um surto açucareiro na segunda metade do século XVIII). Isso estimulou a construção de ferrovias na província de São Paulo, que, em fins do século XIX, era uma das mais bem servidas pela rede ferroviária no país.

A proibição definitiva do tráfico atlântico de escravos, em 1850, gerou o tráfico inter e intraprovincial: proprietários de áreas menos dinâmicas e pequenos senhores escravistas passaram a vender seus escravos para os grandes cafeicultores, por preços muito altos.

A expansão do Oeste paulista, portanto, ocorreu num momento bem diferente da cafeicultura do Vale: com escravos crioulos (nascidos no Brasil), em vez de originados da África, e a existência de um mercado de terras, em substituição à ocupação pacífica. Mas a rentabilidade do café justificava os investimentos.

A partir de 1870, com a acelerada diminuição da oferta de escravos, os cafeicultores, principalmente os das novas fazendas de café do Oeste paulista, passaram a pressionar o governo imperial para instaurar uma política eficaz de imigração de trabalhadores livres subvencionada pelo Estado.

A relutância de D. Pedro II em atender aos cafeicultores, em especial os que formavam novas fazendas no oeste de São Paulo, ajudou a fragilizar o Império. Esse poderoso grupo econômico passou a apoiar uma solução republicana de governo.

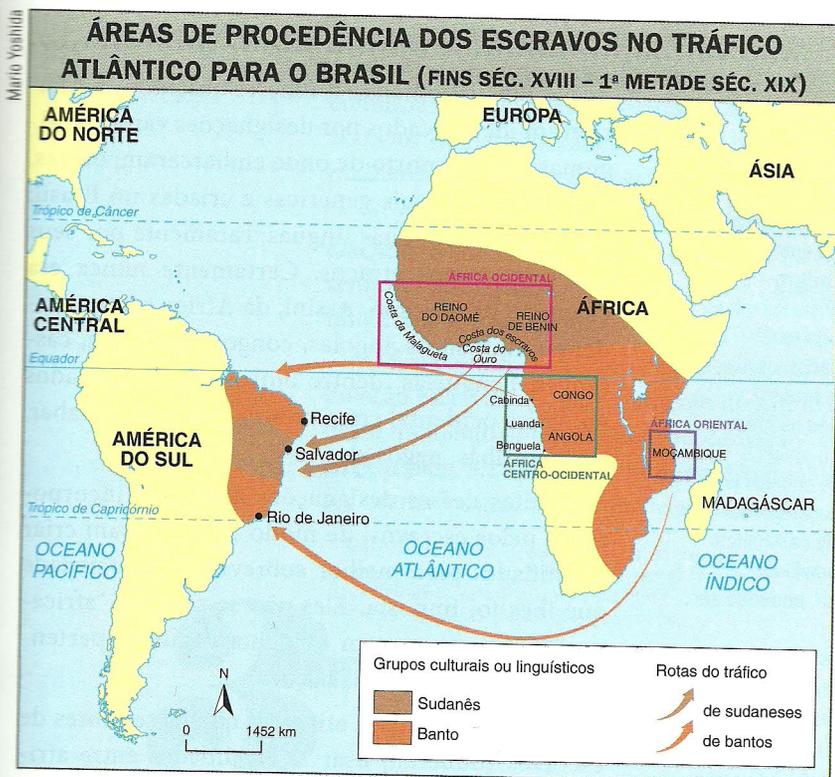
2 Os escravos do Brasil

O número exato de escravos africanos trazidos para o Brasil é impossível de ser calculado. Não há registros precisos, apenas estimativas. O único consenso entre os estudiosos é que foi nos primeiros 50 anos do século XIX que, proporcionalmente, mais entraram escravos da África em terras brasileiras. Uma das estimativas mais aceitas é a do historiador Robert Conrad, que apresenta o seguinte quadro:

ENTRADA DE ESCRAVOS NO BRASIL	
século XVI	100.000
século XVII	2.000.000
século XVIII	2.000.000
1801 a 1850 (primeira metade do século XIX)	1.500.000

(Tabela organizada segundo dados de: CONRAD, Robert E. Tumbeiros. *O tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 43.)

Nessa época, vieram para o Brasil escravos de três grandes áreas africanas: em maior número, da África centro-ocidental, onde se situavam os reinos do Congo e de Angola (hoje países com os mesmos nomes); depois, da África ocidental (golfo de Benin, hoje ocupado por países como Nigéria e Benin); por último, da África oriental (hoje Moçambique).



Os escravos eram obtidos pelos europeus pela compra junto aos comerciantes da África, muitas vezes representantes dos reis ou chefes locais. Eram as guerras entre grupos, aldeias, cidades e reinos africanos que sustentavam o tráfico de escravos. Alguns reinos africanos foram formados e se fortaleceram justamente por fomentar a guerra com a intenção de vender escravos para o tráfico atlântico, como o reino do Daomé, por exemplo. Era um círculo vicioso: mais guerras, mais prisioneiros, mais escravos, mais poder, mais guerras...

(Fonte: ALENCASTRO, Luis Felipe. *O trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia. das Letras, 2000. p. 250; *Atlas da História do Mundo*, São Paulo: Folha da Manhã, 1995.)

Sobre a escravidão na África e o tráfico de escravos, ver capítulo 20.

Em quase todas as regiões do Brasil, predominavam na primeira metade do século XIX escravos africanos vindos da África centro-ocidental. A exceção foi a Bahia, onde mais de 90% dos escravos vieram da África ocidental (na época conhecida como Costa da Mina), habitada por povos de línguas e etnias variadas. As guerras entre esses povos eram frequentes, gerando grande quantidade de prisioneiros que acabavam nas mãos dos traficantes, os “negreiros”.

Em toda a África ocidental existiam povos islamizados. Ao longo da primeira metade do século XIX, ocorreu uma maior agitação religiosa, com a expectativa de que em breve apareceria um enviado (*mahid*) por Alá para liderar o fim dos tempos. Em vários lugares onde o islamismo avançava ocorreram guerras, que acabaram resultando em um volume ainda maior de prisioneiros para o tráfico atlântico realizado nos portos do golfo do Benin, principalmente de Lagos (hoje na Nigéria) e de Ajudá (hoje no Benin). Os traficantes negreiros do Atlântico souberam tirar proveito dessa agitação. Os cativos eram vendidos pelos chefes locais aos grandes comerciantes da cidade de Salvador (Bahia), que utilizavam como moeda de troca principalmente o fumo — especialidade baiana muito apreciada pelos africanos. Assim, concentrou-se na Bahia uma população de mais de 60% de escravos nascidos na África, de etnias muito variadas e um número expressivo de muçulmanos.

Africanos do Congo e de Angola também eram de etnias variadas e guerreavam entre si. Mas, como tinham o mesmo tronco linguístico — o banto —, comunicavam-se mais facilmente (várias palavras tinham o mesmo significado em suas línguas de origem).

Identidades negras

Esclarecer aos alunos que as desigualdades dadas aos escravos, no Brasil, às vezes, eram originadas pela forma como um grupo étnico se referia ao outro.

Nomes e cores

Os termos **negro**, **preto**, **crioulo**, **pardo** e **mulato** foram utilizados no período escravista brasileiro com sentidos diferenciados, dependendo da época e da região. Também são bem diferentes do sentido em que hoje os entendemos. Desde o início da colonização, a denominação **negro** era sinônimo de escravo, de qualquer origem ou cor, nunca o livre. Assim, havia os “negros da guiné” e os “negros da terra” — os primeiros, escravos oriundos da África; os segundos, escravos índios do Brasil (também denominados “negros brasis”). O termo **preto** era sinônimo de escravo nascido na África. Filhos de pretos, ou seja, de nascidos na África, quando ainda escravos, eram **crioulos**. Já os filhos de crioulos eram **pardos**, não importando a cor da pele. Essas categorias, portanto, designam as diferenças de origem de nascimento mais do que as nuances da cor da pele dos indivíduos. Já **mulato** indicava sempre uma mestiçagem, podendo ser branco com negro ou branco com índio. Na atualidade, pode-se considerar que se classificam as pessoas pela aparência ou **cor** da pele, ou seja, pelas marcas externas, e não pelos ascendentes, como ocorre nos Estados Unidos, por exemplo.

- Faça uma pesquisa sobre o que significa hoje, na região em que você vive, os termos: negro, preto, crioulo, pardo e mulato. Alguns desses termos são considerados ofensivos? Justifique.

escravos de ganho:
escravos que ofereciam seus serviços nas cidades, dando, ao final do dia, o valor obtido ao proprietário.

Na cidade de Salvador, escravos de ganho e libertos reuniam-se em **cantos**, os locais onde os grupos de trabalho esperavam os fregueses. Cada local tinha um capitão de canto, que carregava um bastão como símbolo de autoridade. Vários cantos eram ocupados por africanos de uma mesma origem. Outros se organizavam em irmandades religiosas, formando grupos que, muitas vezes, rivalizavam entre si. Em algumas irmandades, pessoas de certas origens não eram aceitas.

Essas organizações foram espaços importantes para a socialização dos escravos, principalmente aqueles recém-chegados da África. Reuniam-se em festas, assembleias, eleições. Para ajuda mútua, criaram estratégias de solidariedade: era compromisso de todas as irmandades prestar auxílio nas doenças, na invalidez e na morte.

No Brasil, homens e mulheres nascidos na África eram identificados por designações variadas: algumas vezes, o porto de onde embarcaram; outras, denominações mais genéricas e criadas no Brasil; outras ainda por suas línguas; raramente por seus próprios grupos étnicos. Certamente nunca era chamado de africano. Assim, da África centro-ocidental vinham os angolas, congos, monjolos, caxanges, benguelas, dentre outros. Os embarcados na África ocidental eram os minas, hauçás, calabar, jejes, iorubás, nagôs etc.

Muitas dessas designações acabaram incorporadas pelos escravos, de modo que puderam criar identidades para melhor sobreviver na sociedade que lhes foi imposta. Eles não se sentiam “africanos”. Sentiam-se, com evidente orgulho, pertencentes a suas próprias “nações”.

Alguns estudiosos afirmam que os senhores de escravos souberam usar as rivalidades entre africanos em proveito próprio: enquanto as diferenças entre eles permanecessem, dificilmente se uniriam para enfrentar os senhores.



Cais das Amarras, na cidade de Salvador, Bahia. Nos casarios se instalavam as principais casas comerciais baianas na década de 1860. Nesse bairro portuário reunia-se a maioria dos “cantos”, onde negros de ganho e libertos esperavam fregueses para contratar seus serviços.

Enquanto durou o tráfico, escravos crioulos (nascidos no Brasil) eram minoria nas áreas mais dinâmicas da economia. Como aprendiam o português desde pequenos e conheciam as normas do cativeiro, eram, segundo alguns autores, preferidos como escravos domésticos. Além disso, muitos nasciam de relações entre homens livres e mulheres escravas, e acabavam, como a mãe, libertados por seus senhores.

A ampla oferta de escravos na primeira metade do século XIX permitiu que os fazendeiros do café reunissem uma mão de obra muito mais numerosa do que a dos senhores de engenho. Muitos possuíam centenas de cativos — raros senhores de engenho tinham mais de cem.

O fim do tráfico africano de escravos, em 1850, provocou uma **crioulização** da população escrava, ou seja, o aumento do número de cativos nascidos no Brasil. A partir desse momento, o termo “escravo de nação” começou a designar aqueles nascidos na África, cada vez em menor número. No final do século XIX, esses últimos passaram a ser chamados genericamente de africanos.

Sobre a caricatura, destacar para os alunos que esse tipo de ação não era comum, mas sim possível, o que representa o principal argumento antiescravista. Servia plenamente aos propósitos da propaganda abolicionista, que divulgava com muito exagero os graves problemas do sistema escravista. Esse tipo de imagem ajudou a população europeia a se posicionar cada vez mais contra o regime escravista.

3 Contra o tráfico

Utilizando muitos argumentos sobre a crueldade e desumanidade do regime escravista, os ingleses centraram esforços para abolir o tráfico negreiro realizado por seu principal aliado, Portugal.



Em 1807, a Inglaterra proibiu o tráfico em suas possessões coloniais na América e tomou como questão de Estado a repressão a todo tráfico negreiro.

Nos tratados estabelecidos com Portugal em 1810, foram delimitadas as áreas, na África, de onde ainda se poderiam resgatar escravos. Em 1815, no Congresso de Viena, foi decidido que não poderia mais haver tráfico ao norte da linha do Equador.

Nesta imagem (1791), publicada na Inglaterra por James Gilbray, um senhor joga uma escrava em um tacho fervendo com caldo de cana-de-açúcar. Outras caricaturas do mesmo autor funcionaram como propaganda antiescravista.

Razões inglesas

Os motivos que levaram os ingleses a repudiar tão duramente o tráfico de escravos são difíceis de desvendar. Afinal, durante muito tempo foram negreiros poderosos. O certo é que os ingleses combateram o tráfico durante toda a primeira metade do século XIX. A condenação moral ao tráfico e à própria escravidão só cresceu ao longo desse período.

No início do século XIX, a Inglaterra era um país de industrialização recente e crescente. A opinião pública britânica estava totalmente convencida da imoralidade da escravidão pelas associações abolicionistas e sociedades filantrópicas. Tinham enorme repercussão os discursos de parlamentares antiescravistas. No Parlamento, a luta contra o tráfico de escravos, além de motivada por razões éticas e religiosas, integrava a agenda política dos liberais contra o predomínio dos conservadores — agenda que, aliás, não tardou a incluir a defesa dos direitos dos operários.

CONVERSA DE HISTORIADOR

Os interesses do abolicionismo britânico

Alguns historiadores sugerem que o empenho inglês em abolir o tráfico de escravos para o Brasil tinha por objetivo proteger o açúcar das colônias britânicas das Antilhas. Afinal, o açúcar brasileiro produzido por mão de obra escrava seria mais barato. Também afirmam que os escravos não eram mercado consumidor dos produtos ingleses, daí o empenho dos britânicos em acabar com o tráfico e com a própria escravidão, de modo a introduzir mão de obra assalariada.

Nenhuma dessas explicações foi confirmada. Primeiro, havia os que consideravam a mão de obra assalariada mais rentável do que a escrava. Segundo, nem escravos nem

assalariados rurais se constituiriam em mercado consumidor dos caros produtos ingleses.

Independentemente dessas constatações, esse tipo de explicação reduz o grande debate britânico sobre a abolição a interesses econômicos muito específicos.

Em resumo, as razões para tal empenho britânico podem ser encontradas na industrialização crescente do país, nas primeiras décadas do século XIX; no sucesso da campanha abolicionista baseada na defesa da liberdade; na disputa entre liberais e conservadores, justamente na época em que a questão operária na Grã-Bretanha ganhava importância.

Ao longo do século XIX, a condenação moral ao tráfico e à escravidão ganhou um poderoso aliado: os interesses dos capitalistas britânicos em expandir-se pelo mundo. Para fortalecer sua economia, os vultosos capitais envolvidos no tráfico entre Brasil e Angola, por exemplo, deviam se deslocar para outros empreendimentos, a exemplo das ferrovias que a Inglaterra oferecia ao mundo.

Para reconhecer a independência do Brasil, a Inglaterra estipulou como condição a ratificação dos tratados de 1810 e de demais acordos de restrição ao tráfico negreiro. O governo brasileiro aceitou todas as exigências em 1827, prometendo que em três anos aboliria o tráfico. D. Pedro I cedeu porque o Brasil precisava do reconhecimento britânico, embora soubesse que isso lhe traria problemas. Mas boa parte da sociedade brasileira era contrária ao fim do tráfico, pois estava direta ou indiretamente envolvida com a escravidão. A classe senhorial e mercantil, em especial, temia que a produção entrasse em colapso.

D. Pedro I abdicou do trono em 1831, já depois de expirado o prazo dado pela Inglaterra para extinguir o tráfico negreiro para o Brasil. Os ingleses, mais uma vez, acionaram a diplomacia para garantir o cumprimento do acordo, forçando o Brasil a extinguir o tráfico negreiro em 7 de novembro de 1831, nos primeiros meses do governo regencial, sob pena de severos castigos aos infratores, fossem traficantes, transportadores ou compradores de cativos.

Enquanto durou o tráfico, escravos crioulos (nascidos no Brasil) eram minoria nas áreas mais dinâmicas da economia. Como aprendiam o português desde pequenos e conheciam as normas do cativeiro, eram, segundo alguns autores, preferidos como escravos domésticos. Além disso, muitos nasciam de relações entre homens livres e mulheres escravas, e acabavam, como a mãe, libertados por seus senhores.

A ampla oferta de escravos na primeira metade do século XIX permitiu que os fazendeiros do café reunissem uma mão de obra muito mais numerosa do que a dos senhores de engenho. Muitos possuíam centenas de cativos — raros senhores de engenho tinham mais de cem.

O fim do tráfico africano de escravos, em 1850, provocou uma **crioulização** da população escrava, ou seja, o aumento do número de cativos nascidos no Brasil. A partir desse momento, o termo “escravo de nação” começou a designar aqueles nascidos na África, cada vez em menor número. No final do século XIX, esses últimos passaram a ser chamados genericamente de africanos.

Sobre a caricatura, destacar para os alunos que esse tipo de ação não era comum, mas sim possível, o que representa o principal argumento antiescravista. Servia plenamente aos propósitos da propaganda abolicionista, que divulgava com muito exagero os graves problemas do sistema escravista. Esse tipo de imagem ajudou a população europeia a se posicionar cada vez mais contra o regime escravista.

3 Contra o tráfico

Utilizando muitos argumentos sobre a crueldade e desumanidade do regime escravista, os ingleses centraram esforços para abolir o tráfico negreiro realizado por seu principal aliado, Portugal.



Em 1807, a Inglaterra proibiu o tráfico em suas possessões coloniais na América e tomou como questão de Estado a repressão a todo tráfico negreiro.

Nos tratados estabelecidos com Portugal em 1810, foram delimitadas as áreas, na África, de onde ainda se poderiam resgatar escravos. Em 1815, no Congresso de Viena, foi decidido que não poderia mais haver tráfico ao norte da linha do Equador.

Nesta imagem (1791), publicada na Inglaterra por James Gilbray, um senhor joga uma escrava em um tacho fervendo com caldo de cana-de-açúcar. Outras caricaturas do mesmo autor funcionaram como propaganda antiescravista.

Razões inglesas

Os motivos que levaram os ingleses a repudiar tão duramente o tráfico de escravos são difíceis de desvendar. Afinal, durante muito tempo foram negreiros poderosos. O certo é que os ingleses combateram o tráfico durante toda a primeira metade do século XIX. A condenação moral ao tráfico e à própria escravidão só cresceu ao longo desse período.

Em 1850 o Parlamento britânico decidiu prosseguir na repressão ao tráfico Atlântico de escravos — dessa vez, de maneira violenta, perseguindo e capturando navios brasileiros suspeitos de carregar escravos, mesmo em águas territoriais brasileiras. Entre a opção de declarar guerra contra os britânicos ou abolir o tráfico, o ministério conservador, liderado por Eusébio de Queiroz, preferiu aprovar, em 4 de setembro de 1850, a lei que extinguiu de vez o tráfico de escravos africanos para o Brasil, prevendo castigos severos para os infratores e a apreensão das pessoas traficadas ilegalmente.

Porém, somente os africanos traficados depois dessa lei foram considerados ilegais, o que legitimava a escravidão dos desembarcados e negociados a partir de 1831. Eusébio de Queiroz satisfazia, assim, aos ingleses e à classe senhorial brasileira, sobretudo aos “barões do café”. A Lei de 1850 ficou conhecida como Lei Eusébio de Queiroz, em homenagem a seu autor.

Houve desembarques ilegais por mais cerca de cinco anos, mas, desta vez, as autoridades brasileiras foram inflexíveis, punindo os envolvidos. O tráfico foi extinto.

4 A era Mauá

O fim do tráfico atlântico estimulou o investimento de capitais em diversas atividades econômicas — o que, de certo modo, sinalizava a entrada do país na era industrial. Começaram a ser construídas as ferrovias, o que também fazia crescer a influência do capitalismo britânico no Brasil escravista.

A maioria das ferrovias foi construída com empréstimos tomados na Inglaterra ou com o investimento direto de ingleses.

As ferrovias brasileiras favoreciam a economia cafeeira escravista, facilitando e barateando o transporte do café do interior para os portos. As províncias açucareiras do Nordeste, sobretudo Pernambuco e Bahia, também entraram na era das ferrovias, mas em menor escala.

Os novos investimentos não se limitavam às ferrovias. Um pequeno trecho de telégrafo elétrico foi inaugurado em 1852; já em 1873, começou a funcionar a transmissão por cabo submarino, permitindo a comunicação entre Brasil e Europa e também entre diversas províncias. O Brasil entrava na era da informação rápida e a distância.

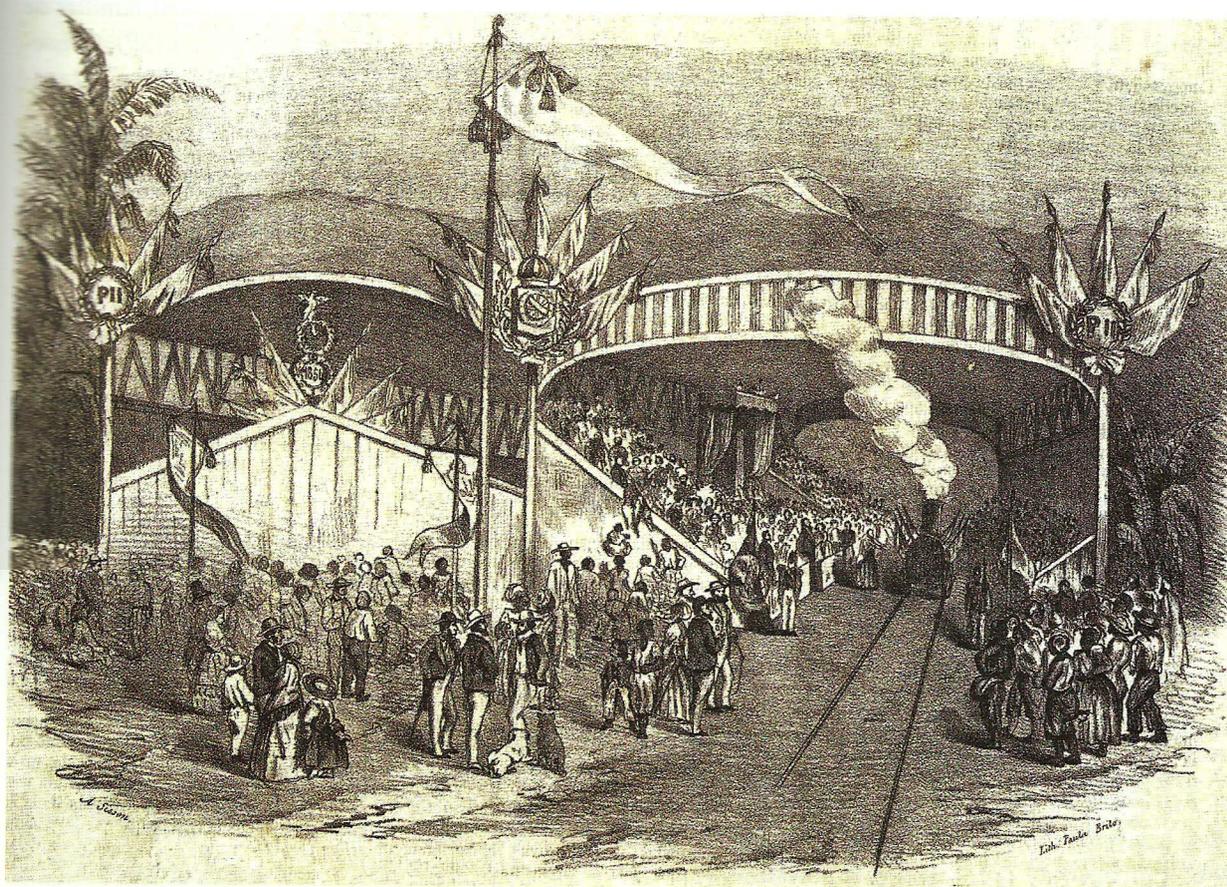
Um sistema de gás canalizado para iluminação pública foi inaugurado no Rio de Janeiro em 1854; quase duas décadas depois, 10 mil residências, 5 mil estabelecimentos públicos e 6 mil lampiões de rua utilizavam esse gás.

Essas mudanças no Brasil seriam impensáveis sem a atuação do empresário Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Na década de 1840, ele passou a se dedicar a vários empreendimentos. Depois de uma viagem à Inglaterra em 1846, por exemplo, adquiriu uma pequena fundição (a de Porto da Areia, em Niterói, RJ) e a transformou num grande estaleiro, responsável pela construção de 70 navios em apenas uma década.

Cerimônia de inauguração da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, por Irineu Evangelista de Souza (futuro barão de Mauá), em 30 de abril de 1854. Desenho de Sisson, em O Brasil Ilustrado.

Mauá inaugurou a primeira estrada de ferro do Brasil e investiu em outras ferrovias, como a São Paulo Railway. Entre 1850 e 1860, investiu em companhia de navegação, no Amazonas; instalou companhia de gás e criou a companhia de Carris Jardim Botânico (bondes sobre trilhos puxados por animais), no Rio de Janeiro.

Não por acaso, os anos 1850-1860 ficaram conhecidos como **Era Mauá**.



Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro

5 Os projetos de imigração

A mão de obra para a lavoura cafeeira tornou-se a principal preocupação de todos os envolvidos, fossem produtores ou membros do governo, desde a década de 1830. As pressões inglesas para abolir o tráfico deixavam clara a necessidade de buscar uma opção para substituir os escravos.

Uma das principais experiências foi a das colônias de parceria, mais conhecida pelo retumbante fracasso. Na década de 1840, por iniciativa do senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, centenas de imigrantes europeus foram trabalhar nas lavouras cafeeiras do Oeste paulista.

Colônias de parceria

As **colônias de parceria** seriam, em seu projeto, os “viveiros ou escolas normais agrícolas”, onde os colonos se adaptariam ao clima e aos costumes locais, aprenderiam as técnicas usadas e se mesclariam com a população, por meio do casamento. Só então estariam aptos a comprar terras com recursos de seu trabalho.

O senador Vergueiro obteve permissão para trazer, na década de 1840, famílias de imigrantes para sua fazenda de Ibicaba, no atual município de Limeira (SP). Conseguiu também um empréstimo junto ao governo para cobrir as despesas com o transporte dos trabalhadores.

No contrato, os imigrantes teriam custeadas as passagens, a hospedagem e a instalação na fazenda. Mas esses valores funcionariam como um empréstimo, com juros de 6% ao ano. Ou seja, a viagem e a manutenção dos imigrantes e de suas famílias deveriam ser pagas por eles próprios.

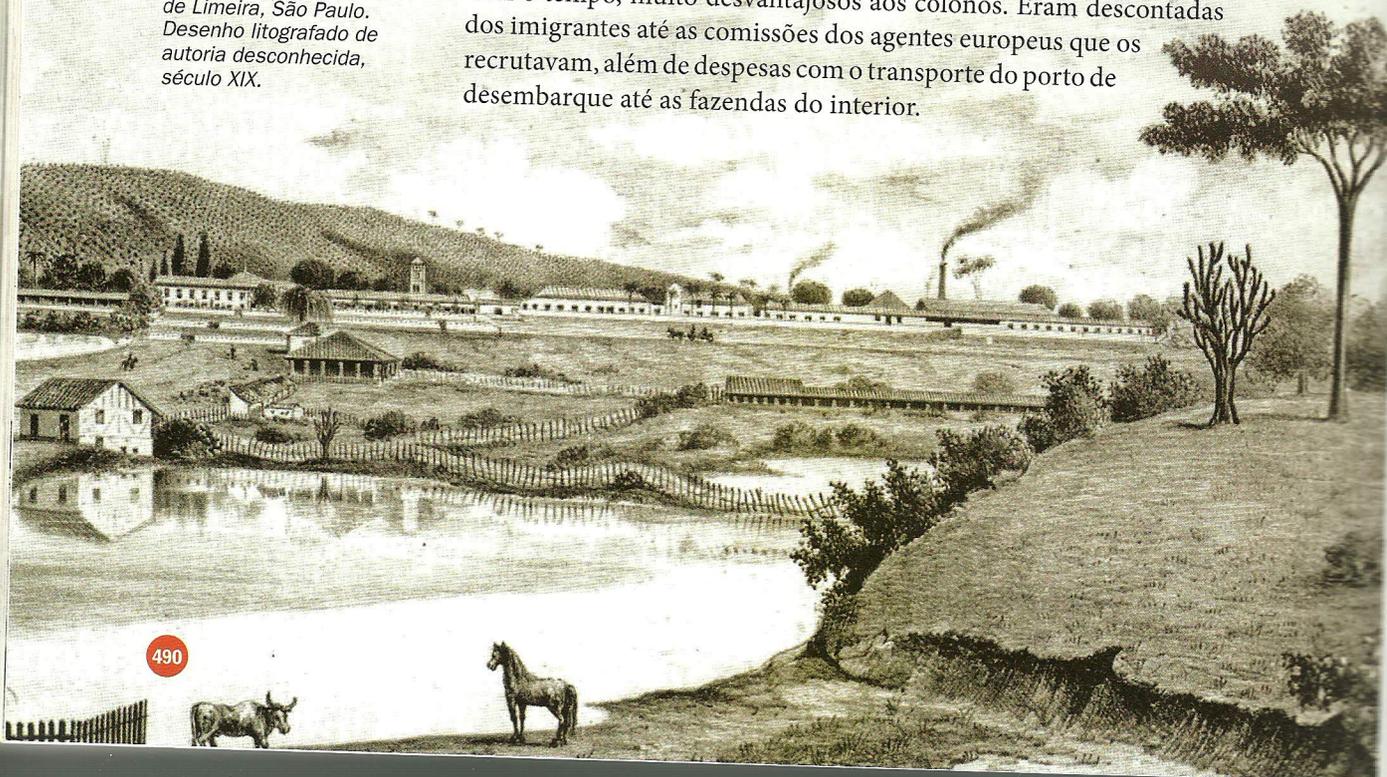
Cada família de imigrante era responsável por um certo número de pés de café, sendo permitido plantar lavouras de alimentos, como milho e feijão, para sua subsistência e venda eventual do excedente. O lucro com o café colhido seria dividido igualmente entre colonos e fazendeiros, descontando o custo do transporte, os impostos e as comissões, que deveriam ser pagos pelos trabalhadores. No final, os colonos recebiam bem menos que os proprietários.

A experiência fracassa

Em meados de 1850, já existiam na província de São Paulo mais de 60 colônias de parceria e Vergueiro, otimista, informava que tinha condições de trazer cerca de 10 mil imigrantes por ano.

A experiência, entretanto, não demorou a desandar. Os contratos se mostraram, com o tempo, muito desvantajosos aos colonos. Eram descontadas dos imigrantes até as comissões dos agentes europeus que os recrutavam, além de despesas com o transporte do porto de desembarque até as fazendas do interior.

Imagem da fazenda de Ibicaba, do senador Vergueiro, no município de Limeira, São Paulo. Desenho litografado de autoria desconhecida, século XIX.



Houve também problemas de convivência. Os colonos eram obrigados contratualmente a seguir certos regulamentos; tinham, por exemplo, de obter a permissão do fazendeiro para se ausentar da fazenda ou receber convidados. Também podiam ser punidos por embriaguez ou vadiagem. Os juízes responsáveis para resolver os litígios eram os próprios fazendeiros da região, seus parentes ou aliados, que quase sempre davam ganho de causa ao proprietário, jamais aos colonos.

Acostumados a lidar com os escravos, os proprietários ou capatazes chegaram a castigar colonos. Estes eram obrigados a comprar mercadorias nas vendas dentro das fazendas, a preços elevados, de modo que, com o tempo, tornavam-se muito endividados. Além do mais, não tinham acesso aos livros de contabilidade. Tudo ficava por conta da consciência dos proprietários.

Memórias de um imigrante

O crescimento das tensões tornou a revolta inevitável.

Um grupo de imigrantes suíços elegeu o mestre-escola (professor) suíço Thomas Davatz para liderar a comissão que levaria ao senador Vergueiro, em 1856, uma lista de reivindicações dos colonos e a solicitação de abertura de uma investigação oficial para apurar irregularidades nas contas apresentadas. No encontro, bastante conturbado, Davatz foi considerado um rebelde e ficou confinado na fazenda, incomunicável.

Os imigrantes, julgando que Davatz corria risco de vida, foram logo socorrê-lo, armados com foices e enxadas, e conseguiram resgatá-lo da sede da fazenda.

Vergueiro convocou de imediato as tropas da província, que foram recebidas com festa pelos colonos, julgando que os soldados vinham em seu socorro. De todo modo, o comandante das tropas, não se deparando com nenhum motim, enviou relatório favorável aos colonos para o presidente da província de São Paulo.

O governo do Império evitou reprimir violentamente os revoltosos de Ibicaba, receoso da repercussão no exterior. Preferiu manter a colônia sob vigilância, com soldados e sentinelas armados, enquanto negociava com embaixadores estrangeiros uma solução moderada para o impasse. Davatz teve suas dívidas perdoadas e retornou à Suíça, sendo a viagem paga pelo consulado suíço.

Após regressar à Suíça, Davatz relatou em um livro (*Memórias de um colono no Brasil*) as péssimas condições em que viviam os imigrantes e os métodos usados nas colônias de parceria de São Paulo. Seu relato desestimulou muitos europeus a emigrar para o Brasil; alguns países chegaram a proibir a vinda de famílias.

Apesar do fracasso, as colônias de parceria foram importantes para o sucesso do sistema de colonato introduzido nas últimas décadas do Império e que alcançou seu apogeu durante a Primeira República. O novo sistema buscou adequar os interesses de trabalhadores imigrantes e de proprietários.

Roteiro de Estudos

► Para organizar

1. Contextualize, no tempo e no espaço, a frase “O Brasil é o Vale”.
2. Que motivos podem ser apontados para o declínio da lavoura do café no Vale do Paraíba?
3. Justifique a afirmação: O sentimento antibritânico no Brasil chegou ao auge em 1850.
4. Como se originou a expressão “para inglês ver”, usada até hoje?
5. A abolição efetiva do tráfico negreiro, em 1850, provocou mudanças importantes na economia do Brasil.
 - a) Cite, ao menos, duas dessas mudanças.
 - b) Aplicada a Lei Eusébio de Queiroz, como os fazendeiros que montavam novas lavouras de café na região Sudeste obtinham escravos?
6. Relacione as diferenças, em relação à mão de obra, entre a produção do café no Vale do Paraíba e no Oeste paulista, no século XIX.
7. No livro do mestre-escola Thomas Davatz, publicado em 1858 na Suíça, há a seguinte afirmação:

Aqui poderia eu concluir este livro, se não tivesse dado o propósito de contribuir, na medida do possível, para aplacar a febre de emigração. (...) Eu vos peço, meus amigos, peço-vos encarecidamente e para vosso bem: meditai um momento, escutai a voz da razão, deixai que abrande a febre de partir para mundos remotos e considerai o passo que ides dar, antes que seja tarde.

(DAVATZ, Thomas. *Memórias de um colono no Brasil (1850)*. Trad. Sérgio Buarque de Holanda. São Paulo: Martins Fontes/Edusp, 1972. p. 188.)

Que experiência teve Davatz, a ponto de fazer esse apelo no final de sua obra? Que consequências teve a publicação de seu livro?

► Reflexões

O fim da legitimidade do sistema escravista

Durante séculos a escravidão foi considerada uma instituição perfeitamente legítima entre os povos do mundo. A principal fonte de escravidão foi a captura de prisioneiros nas guerras, o que, na Antiguidade Clássica, fez a glória do Império Romano. Voltaire chegou a dizer que a escravidão é “tão antiga quanto a guerra, e a guerra tão antiga quanto a natureza humana”.

A escravidão era justificada, em geral, pelo fato de os cativos serem de origem bárbara. No século IV a.C., o filósofo grego Aristóteles considerou

a escravidão compatível com o potencial dos indivíduos: uns eram nascidos para mandar; outros, para obedecer. São Tomás de Aquino retomou essa ideia no século XIII, para justificar a servidão dos camponeses medievais.

Na época moderna, a Igreja católica usou vários argumentos para justificar a escravidão, em especial a dos africanos. Alegava, por exemplo, que os africanos eram descendentes de Cam, filho de Noé, condenado por Deus à escravidão em razão de seus pecados. Dizia também que a escravidão era o único meio de retirar os afri-

canos de seu “paganismo diabólico”, por meio da conversão.

No século XVIII, os iluministas passaram a defender o direito natural de todos à liberdade. O pensamento ilustrado, assim, deu base à crítica da escravidão, em particular na América. Iniciou-se o movimento abolicionista. Daí em diante, a escravidão perdeu sua legitimidade. Vários Estados europeus e algumas ex-colônias da América aboliram o tráfico negreiro, considerado como prática infame, no início do século XIX.

- Estabeleça os principais motivos históricos que levaram à perda da legitimidade da escravidão no Brasil, principalmente na segunda metade do século XIX.