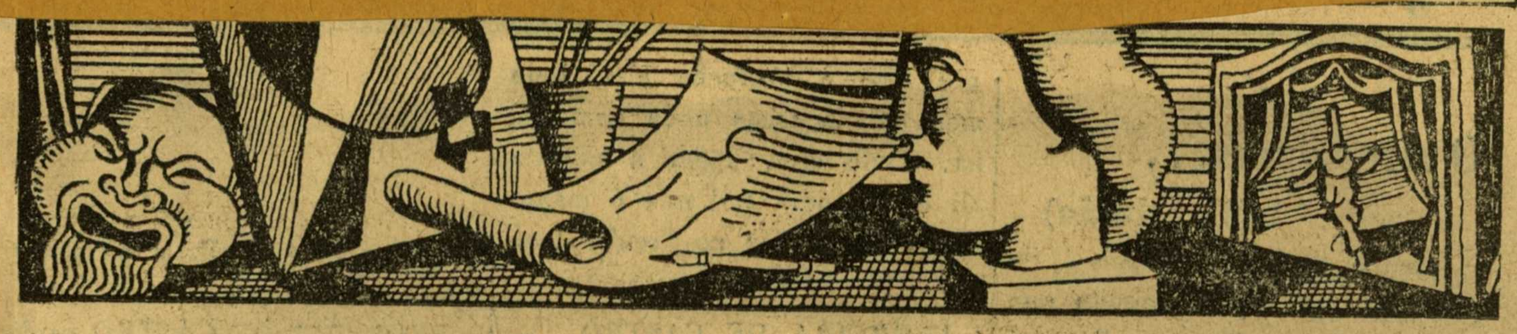
50/07/30
Diário Carioca
p. 5-6

30-07-50

SBH
Pr 75 P34 16



# NEGROS NO BRASIL

*Sergio Buarque de Holanda*

DEPOIS dos estudos sucessivos de um Calógeras, de um Simonsen, de um Taunay, entre poucos mais, sobre os números do tráfico africano para o Brasil pareciamos ter alcançado o extremo limite de exatidão possível em domínio tão naturalmente vago. O milagre do sr. Maurício Goulart, em seu livro recente sobre a *Escravidão Africana no Brasil — Das Origens à Extinção do Tráfico* (São Paulo, Livraria Martins Editora, S. A., s. d.) está em ter conseguido introduzir neste assunto algumas precisões importantes e mal suspeitadas. E também em ter podido construir um livro dos mais ricos e estimulantes que se podiam desejar, a propósito de controvérsia tão árida e, à primeira vista, tão fútil.

Em realidade essa controvérsia representa o motivo central do livro do sr. Goulart e está presente pràticamente em todas as suas páginas. Mas pretender reduzir a ela a contribuição que nos oferece para o conhecimento da história da escravidão no Brasil seria diminuir injustamente o significado dessa contribuição. Através de seu minucioso esforço para converter em termos plausíveis tudo quanto se tem dito sobre o assunto, apresentam-se novos aspectos, novas formulações do problema, que de hoje em diante deverão ser considerados pelos historiadores.

De qualquer modo, para abordar devidamente o estudo do sr. Maurício Goulart, é inevitável partir e, um pouco, participar daquela controvérsia. "Neste assunto, negros", — diz-nos ele (à pág. 98) — "têm sido desprezadas as verdades mais corriqueiras, postas de lado, sumàriamente, as conclusões de bom-senso". O bom-senso manda, por exemplo, que em toda tentativa de fixação do volume do tráfico, só se considerem os elementos comprobatórios no seu conjunto e em sua inter-relação. E' sobretudo o exame parcial e isolado de tais elementos que conduziu historiadores diversos, e dos mais ilustres, a resultados extremamente divergentes.

dente com a de Taunay, na versão final dos seus valiosos "Subsídios para a História do Tráfico", publicados no termo X dos *Anais do Museu Paulista* (o autor serve-se de versão anterior e menos completa, a dos *Anais do Terceiro Congresso de História Nacional*).

Para chegar a tal cifra ele não deixa fugir nenhum dos numerosos dados da questão, entre eles o número de escravos necessários em cada engenho; a produção média anual dos negros na lavoura do açucar, nas minas, nos cafezais; a percentagem dos que se aplicariam em outros misteres; a taxa de sobrevivência; a massa dos que se exportaram da Africa... E é a consideração atenta, bem desenvolvida e documentada, destes elementos, ainda mais do que o motivo central do estudo, que faz, no meu entender, sua admirável riqueza. Em mais de um caso pode-se mesmo lamentar que a absorvente presença deste motivo central não deixe o autor fixar-se melhor, mais livremente, naqueles aspectos parciais. Em outras palavras, seria desejável que os abordasse um pouco menos na medida em que valem como argumento e mais na medida em que pudessem constituir objeto direto da pesquisa. Pois que a ambição, justificável em si, de consertar enganos alheios pode conduzir insensivelmente a outro tipo de engano quando se torna empolgante: engano ou exagero correspondente de algum modo àquilo que na ciência linguística recebeu o nome de ultracorreção.

QUANDO, por exemplo, no enumerar os cálculos quinhentistas, naturalmente imprecisos, sobre os escravos que viveriam então na colônia, é característico de sua prudência que prefira as cifras mais modestas de um Fernão Cardim e de um Gabriel Soares, às de Anchieta, duas vezes mais altas, ou quase tanto.

Uma das razões propostas, e que me parece má, para a preferência, está em que a estimativa anchietana contraria os outros dois testemunhos, e que estes, vindos de fontes bem distintas, se harmonizariam bem entre si. A verdade, porém, é que não se harmonizam, pois Gabriel Soares apresenta mais negros para Pernambuco (4 a 5 mil contra 4 mil), Cardim mais para a Bahia (3 a 4 mil contra 2 mil). Por outro lado, o total de 10 mil, que Anchieta indica para Pernambuco (contra 3 mil para a Bahia), parece condizer melhor com a circunstância de, segundo os diferentes depoimentos, existirem mais engenhos na primeira do que na segunda dessas capitanias (66 contra 36, dí-lo o próprio Cardim, que faz avultar o número de negros da Bahia). E também com o fato das possibilidades de recorrerem os senhores de engenho ao braço indígena serem aparentemente muito menores em Pernambuco, onde Cardim já encontrou bem diminuido o número de índios em 1583 ("os índios da terra já são poucos" — escrevia na "Narrativa Epistolar"), quando no Recôncavo ainda eram fartos e densos os seus aldeamentos.

A outra razão sugerida contra o cálculo de Anchieta, de que "10 mil negros para os 55 ou 66 engenhos de Pernambuco seriam negros demais", um "esbanjamento de negros", parece relacionar-se à tendência, constante no autor, para diminuir a importância numérica dos que não se empregavam no negócio do açucar. Reiteradas

(Conclui na 6.ª página)

continua no verso

FERREIRA DE CASTRO

— Quer fazer o favor de fechar
esse seu livro de notas?
Obedeço, e ouço isto:
— "E' que quero dizer-lhe qu
é bem provável que eu vá ao Bra
sil em 1951. O grande poeta Ol
veira e Silva, meu amigo, escr
veu-me a respeito. Mas o melh
talvez é não contar isso, pois n
sei se irei mesmo".
*EU* — E não se esqueça de
ver o Amazonas.

# Negros No...

## (Conclusão)

vezes se avaliam aqui em 70 por cento do total os negros que trabalhavam em engenhos de cana (e em 80 por cento, mais tarde, os que se aplicariam na mineração). Ora, considerando que um mínimo de 20 e mesmo de 30 por cento dos pretos desembarcados da Africa seriam "peças fêmeas", alheias, por conseguinte, àqueles trabalhos, quantos pretos machos ainda ficariam para outros misteres: milícia, serviços domésticos, familiares ou caseiros, todo gênero de fábrica e manufatura, sem falar em outras lavras ou lavouras? E sem falar na parte, nada irrelevante, dos que, destinados primeiramente aos engenhos, neles não permaneciam? Dos negros já dizia em uma das suas cartas, de agosto de 1608, o governador D. Diogo de Menezes, que sendo "a maior parte da pobreza dos homens", por que em adquirí-los gastam quanto têm, "quando cuidam que têm cinquenta negros (....) acham-se com menos da metade, porque fogem e metem-se pelos matos, e são tantos os que desta maneira andam, que já fazem aldeias, e andam alevantados e ninguém pode com eles"...

COM razão opõe-se o autor à crença de Calógeras, de que das 53.053 peças saidas de Angola para o Brasil, entre 1575 e 1591, conforme o relatório de Abreu e Brito, todas, ou quase todas, se destinavam ao Brasil. Pondera bem que, nessa época, a maior parte iria para as Indias de Castela. Por outro lado não parece levar na devida conta que o relatório fala em negros embarcados e que muitos deles não terão chegado nem à América Espanhola, nem à península ibérica, nem ao Brasil. Sobre esse ponto são acordes todos os depoimentos da época: um deles ousava dizer que, dadas as más condições de transporte, onde "el mismo olor basta a matar los más", era maravilha que a vigésima parte dos embarcados pudesse chegar ao seu destino. "Não há quatro meses", exclama, "dois mercadores tiraram para a Nova Espanha, de Cabo Verde, quinhentas em uma nau, e só em uma noite amanheceram mortas cento e vinte".... Esse depoimento está na obra de Tomaz del Mercado intitulada *Tratos y Contratos de Mercaderos*, publicada em 1569 e que pode ser consultada em nôssa Biblioteca Nacional. O sr. Maurício Goulart, em outra parte de sua obra (à pág. 275), toma conhecimento, é certo, de notícias semelhantes, mas, desconfiado, por princípio, das cifras muito generosas, associa-as a exageros, líricos ou interessados, de abolicionistas e de traficantes.

Se em determinadas ocasiões, no Quinhentos, sobretudo, a América Espanhola recebeu sem dúvida mais africanos do que o Brasil, não parece exato que isso tenha ocorrido sempre, como tende a presumí-lo o autor (às págs. 51, 101, 111, 117, etc.). As restrições de caráter religioso à introdução de escravos negros, que prevaleceram de início em domínios de Castela e não em terras de Portugal, teriam contribuido, no primeiro caso, para certos escrúpulos dos reis católicos com relação ao seu comércio. E quando esses escrúpulos se afrouxaram não deixariam os soberanos espanhóis de reservar o privilégio do trato a particulares e companhias que para isso pagavam taxas consideráveis. A propósito de um dos mais antigos textos conhecidos de acordo para a introdução de negros no Novo Mundo — o acordo de 1542 entre Fernão Cortés e o Marquês del Valle, só ultimamente publicado — consta que o intermediário genovês pagava então a soma de 7 ducados para cada um dos novecentos africanos que negociasse. E em meados do século seguinte, segundo mostra o historiador Clarence Haring, os contratadores deveriam pagar à Corôa de 30 a 40 ducados por cabeça, além de uma taxa suplementar de 3 a 30 reais.

OBSERVARA o sr. Maurício Goulart, para mostrar a maior importância do tráfico com as possessões espanholas, que os assentistas tinham muito mais empenho "em amealhar proveitos com a venda de negros para as Indias de Castela" do que para o Brasil. Mas isto é claro, pois que desfrutavam no primeiro caso de um monopólio exclusivo, que não lhes era dado no segundo, monopólio que lhes custara avultadas somas. Entre nós, a introdução de negros não dependia de *asiento*. E quanto às constantes queixas dos nossos lavradores sobre a escassez de negros disponíveis, creio que essa escassez deva ser interpretada, não em sentido absoluto, mas apenas em relação às maiores exigências da lavoura.

Tudo isso nos leva a hesitar um pouco diante de alguns argumentos usados pelo autor em benefício da tese defendida. Mas as objeções que seu estudo possa merecer só atingem aspectos parciais do problema, e não modificarão sensivelmente seus resultados. No conjunto, e apesar delas, trata-se de contribuição exemplar e já hoje de consulta obrigatória para quem se disponha a estudar o mesmo problema.

*Para remessa de livros*:
Rua Haddock Logo, 1625