

O FIM DO TRÁFICO NEGREIRO (1850) e o contrabando de escravos em Itapemirim

Laryssa da Silva Machado¹

Resumo

O presente artigo pretende abordar o tráfico de escravos na região de Itapemirim-ES, mesmo após a promulgação da lei Euzébio de Queirós, que colocava fim ao tráfico internacional de escravos. De acordo com Relatórios dos Presidentes Provinciais do Espírito Santo, por várias vezes o Porto de Itapemirim, um dos mais importantes da Província neste período, recebeu por vezes, navios suspeitos de transportarem escravos africanos. Isso acontecia porque, Itapemirim era uma região importante economicamente, devido suas lavouras de cana de açúcar e café, exportados para outras regiões do Brasil, dinamizando a economia capixaba no período.

Palavras-chave: Tráfico de Escravos, Escravidão em Itapemirim, Porto da Barra de Itapemirim.

Abstract

16

This article aims to address the slave trade in the region of Itapemirim-ES, even after the enactment of the Euzébio de Queirós law, which put an end to the international slave trade. According to Reports of the Provincial Presidents of Espírito Santo, Itapemirim Port, one of the most important in the province during this period, has sometimes received ships suspected of transporting African slaves. This happened because, Itapemirim was an economically important region, due to its sugar cane and coffee plantations, exported to other regions of Brazil, stimulating the economy of the state of Espírito Santo in the period.

Keywords: Trafficking of Slaves, Slavery in Itapemirim, Barra de Itapemirim Port.

¹ Licenciada em História (2007), Especialista em Psicopedagogia Clínica e Institucional (2009), Especialista em Educação Profissional e Tecnológica (2016). Mestranda do Programa da Pós-graduação em História da UFES. Docente da Rede Municipal de Ensino de Maratáizes-ES. E-mail: assyrall@gmail.com.

Introdução

Desde as primeiras civilizações, a mão de obra escrava era utilizada, servindo como base para construção de grandes cidades. Gregos e Romanos, dentre outros povos, utilizaram a escravidão como base trabalhadora na construção de seus Impérios. Estes escravos eram obtidos, principalmente como pagamento de dívidas, ou eram prisioneiros de guerra, e tinham uma vida social que em muito se assemelhava aos homens livres daqueles povos.

Até os Impérios da Costa do Atlântico, no continente africano, escravizavam seus prisioneiros de guerra e seus devedores, podendo, estes, adquirirem com o passar do tempo, a maioria dos direitos dos não escravos, e até receberem heranças e acumularem propriedades. Mary Del Priori e Renato Pinto Venâncio afirmam que

Entre os escravos, os mais privilegiados eram os prisioneiros nobres, usados em atividades militares. Ai podiam ver destacadas suas características de coragem e iniciativa. Eles podiam participar da divisão do espólio de guerra e aspirar a possuir seus próprios soldados. A seguir vinham os que trabalhavam nas famílias de camponeses; estes podiam chamar o senhor de “pai” e trabalhar com seus filhos e filhas, freqüentar sua casa e desfrutavam um padrão de vida muito semelhante ao de seu senhor. (DEL PRIORE & VENÂNCIO, 2004, p. 17-18).

Sendo assim, percebe-se que a escravidão existente em alguns povos africanos assemelha-se bastante a escravidão greco-romana, e diferencia-se muito da existente na América a partir do século XVI. Esta diferença se dá, devido à comercialização do escravo. Durante a Antiguidade, na Grécia e em Roma e

até mesmo na África, a escravidão fornecia mão de obra e aumentava a população dos povos que dela se utilizava, não existindo distinção de cor. Qualquer um poderia se tornar escravo bastava não ter condições de pagar seus credores, ou então, ter seu território conquistado e se tornar um prisioneiro de guerra.

Já durante a Modernidade, o conceito de escravidão se modifica. O tráfico de escravo trazia lucro aos que o praticavam, transformando seres humanos em meras mercadorias. E, além disso, a escravidão estava destinada aos negros. “A diferença da escravidão na Grécia e na Roma antiga, o escravismo moderno reforça o estatuto legal do cativo com a discriminação racial: o escravo só podia ser preto ou mulato, nunca branco.” (ALENCASTRO, 1997, p. 88).

Dessa forma, as regiões envolvidas neste novo conceito de escravidão muito lucraram, tendo em vista que, onze milhões de escravos foram enviados para o Novo Mundo, sendo quatro milhões para o Brasil (DEL PRIORE & VENÂNCIO, 2004), e durante três séculos, seres humanos foram comercializados e transformados em coisas. Um escravo poderia ser “tributado, vendido, herdado, hipotecado” (ALENCAS- TRO, 1997, p. 16), ou seja, tornou-se um objeto, coisa sem vida. Vendido a um proprietário de escravos, este ficaria a mercê do mesmo, sendo mais importante o direito de posse dos senhores sobre seus escravos, tratados juridicamente como simples mercadorias.

A Igreja também apoiava a escravidão moderna, utilizando de passagens bíblicas para legitimar este sistema. No livro de Gênesis, existe uma passagem onde Cã, filho de Noé, gabou-se diante de seus irmãos por ter visto seu pai nu, enquanto este estava bêbado. Como

castigo, Noé amaldiçoou o filho de Cã, Canaã, que veria sua descendência se tornar servidor de seus irmãos.

Estes migraram para o sul, e para cidade da sexualidade maldita, Sodoma, atingindo depois a Gomorra. Lendas dizem que os filhos amaldiçoados de Canaã foram viver em terras iluminadas pelo sol que queimava a pele destes, tornando-os negros. Além dessa passagem, São Paulo, condena a fuga de cativos em suas epístolas, pois Jesus libertara a alma e não os corpos. Para Santo Agostinho e São Tomas de Aquino, a escravidão era uma forma de castigar pecadores e hereges (DEL PRIORE E VENÂNCIO, 2004). Enfim, a Igreja legitimava a escravidão de inúmeras formas possíveis, aceitando que um homem fosse cativo de outro homem.

Seguindo esta tendência a historiografia brasileira, durante muitos anos, foi dominada por uma corrente que marginalizou a escravidão, e consequentemente, o negro, tratando-os como promíscuos e imorais. A promiscuidade era destacada nos trabalhos realizados no Brasil até a década de 1970, estando presente no dia-a-dia dos cativos. Os negros tiveram sua humanidade soterrada pelo regime escravista. Isto justifica a falta de participação do negro na abolição da escravatura. Percebe-se que estes autores tratam os negros não como seres humanos, mas como objetos sem vida, mercadorias apenas e, ainda hoje, se está longe de uma historiografia que questiona a existência de relações familiares entre cativos e muitos continuam a afirmar um decorrente comportamento sexual promíscuo.

Essa promiscuidade se devia ao sistema que retirou o negro de seu ambiente social e familiar, colocando-o junto a pessoas estranhas ou, ainda, porque as

condições do cativo eram adversas. Além disso, é preciso se considerar o desequilíbrio entre os sexos, já que, eram transportados mais homens que mulheres, pois aqueles tinham maior atrativo comercial, e a formação de famílias escravas era desinteressante ao senhor, pois dificultava a venda dos mesmos.

Porém, ao longo dos anos, esta historiografia foi sendo revista, pretendendo compreender de um modo mais denso o funcionamento desta sociedade, procurando reconstruir estas relações, e esta será a linha interpretativa seguida no decorrer deste trabalho. Segundo FLORENTINO e GÓES, novas fontes passaram a ser utilizadas a partir da década de 1970, e estas mostraram que os cativos eram capazes de “criar e viver sob normas intrínsecas ao humano (...) e a escravidão e o parentesco não são experiências excludentes; o cativo não abortou a família escrava” (FLORENTINO E GÓES, 1995, p. 1). Segundo FARIA, em seu livro, “A Colônia em Movimento”,

apesar de o escravo ser identificado nos escritos oficiais e relatórios de cronistas e viajantes como mercadoria, sinônimo de “coisa”, eles próprios não se viam assim e nem mesmo os que com eles conviviam cotidianamente. Nesta nova abordagem, o escravo deixa de ser um agente passivo e se transforma num agente ativo. Ele foi, também construtor de sua história, muitas vezes à revelia do senhor. (FARIA, 1998, p. 291).

Desse modo, o escravo era gente, não um escravo por natureza. Era um ser humano que se encontrava cativo, mas não porque isto fazia parte obrigatória de sua vida, mas devido a interes-

ses econômicos desta sociedade a qual foi inserido.

Não foi escolha do próprio homem africano a mudança para a América. Após transformar-se efetivamente em escravo, ou seja, responder socialmente ao que lhe era imposto, criou laços de parentesco (...) dos mais variados graus. Isto deve ter sido importante como forma de construção de nova identidade. (FARIA, 1998, p.338).

Portanto, é preciso que se acabe com essa imagem preconceituosa do escravo alienado, e sem consciência de seus interesses, que tanto é difundida pela historiografia brasileira. Deve-se analisar o escravo como um agente histórico, com desejos e vontades, que, apesar de nem sempre serem atendidas, lutava para que pudesse realizar os mesmos.

A grande lavoura e a escravidão no Espírito Santo

Desde os primórdios da colonização do solo espírito-santense, a cana-de-açúcar foi cultivada com relativo sucesso. Em 1545, o Espírito Santo possuía sete engenhos, que produziam mil arrobas, e o excedente do açúcar capixaba era exportado diretamente para Lisboa, mesmo com uma população branca bastante reduzida e heterogênea, sendo este, o principal produto da capitania. Neste período, regiões como Rio de Janeiro e Ilhéus possuía três engenhos cada, e a Paraíba apenas um. Pernambuco e Bahia se destacavam na produção de açúcar, tendo, respectivamente 66 e 36 engenhos. Sendo assim, o Espírito Santo tinha certo destaque, se forem comparadas às outras regiões coloniais (BITTENCOURT, 1989 e BITTENCOURT, 1987).

O pau-brasil e o açúcar eram os principais produtos de exportação da capitania do Espírito Santo, sendo este último a mercadoria de maior valor. Porém, os números de produção de açúcar deveriam ser efêmeros, já que por vários fatores adversos, como a localização exclusivamente no litoral e a frequente ameaça indígena, estagnou a produção do açúcar no território capixaba. Além disso, o capital direcionado a esta produção dirigia-se ao Nordeste, uma vez que lá se desenvolveram os maiores engenhos produtores de açúcar da colônia (BITTENCOURT, 1989).

A pequena propriedade açucareira não se desenvolveu no Espírito Santo, já que, como este produto destinava-se a exportação, era necessário um grande contingente de capital e mão de obra, para que houvesse êxito na produção do mesmo, o que não ocorreu. Além disso, o açúcar fazia parte do setor secundário da economia, sendo um produto rural complexo, que necessitava de maquinários específicos para sua fabricação, requerendo assim grandes investimentos, que necessitaria de cento e cinquenta a duzentos trabalhadores (BITTENCOURT, 1987).

Assim, poucas propriedades se consolidam em solo espírito-santense. No entanto, o grande engenho açucareiro foi o principal transformador do Espírito Santo, dinamizando a Capitania, já que em alguns engenhos existiam olarias, ferrarias, carpintarias, serrarias e artesanato têxtil. Essas produções provavelmente estavam voltadas à subsistência do próprio engenho, uma vez que a comunicação entre eles era dificultada pela mata fechada e o ataque dos índios presentes na Capitania (BITTENCOURT, 1987). Plantavam-se também alimentos como mandioca, algodão, milho, feijão e arroz, que era utilizado para alimentação dos morado-

res de cada propriedade (OLIVEIRA, 1975).

“O Espírito Santo, que já nascera sob a égide da agroindústria açucareira, apesar das adversidades, criara tradição no setor. Em 1820, contavam-se na província cerca de 60 engenhos e 66 destilarias (engenhocas, talvez). Nessa mesma época, produzia-se ainda: algodão, feijão, arroz, café, milho e legumes diversos, sendo a farinha de mandioca um dos principais componentes da sua base alimentar”. (BITTENCOURT, 1989, p. 36).

A mão de obra utilizada nos grandes engenhos era a escrava, como nas demais regiões açucareiras do Brasil. Segundo CAMPOS “a mão de obra escrava configurava um ativo bastante difundido na colônia brasileira, incluindo até mesmo centros de pequeno porte como a Capitania do Espírito Santo.” (CAMPOS, 2006, p. 577). Assim, o Espírito Santo recebeu muitos escravos oriundos da África, e outros vindos de outras regiões do Brasil, podendo ser encontrados escravos africanos de diversas partes, e outros negros transferidos, principalmente da Bahia, Rio de Janeiro, Minas Gerais, e outras regiões do Nordeste (MACIEL, 1994).

Sendo assim, segundo Cleber Maciel:

Documentos da história capixaba dão indicações de que por volta de 1550 já existiam, nesta terra, escravos negros, talvez trazidos de Portugal pelos conquistadores. Embora, oficialmente, a importação de força de trabalho diretamente da África só tenha ocorrido após 1561 (MACIEL, 1994, p. 11).

Podiam ser encontrados em território capixaba, negros saídos do porto de

Guiné, além de muitos Bantos, Congos, Angolas, Benguelas, Cabindas, dentre outros povos africanos. Segundo Gabriel Bittencourt, “nos primórdios da colonização, estabeleceu-se um triângulo comercial entre Vitória – Portugal – Angola e criou-se a Alfândega da Capitania”. Pode se dizer então, que o Espírito Santo recebia escravos diretamente da África, e, com a criação de uma alfândega, produtos vindos diretamente da Europa também adentravam a região.

Os grandes engenhos tinham uma grande quantidade de escravos, já que a produção de cana-de-açúcar necessitava de um grande número de trabalhadores. A princípio, a mão de obra utilizada foi à ameríndia, mas que logo foi deixada de lado, uma vez que o tráfico internacional de escravos estava crescendo, e a coroa portuguesa lucrava muito dinheiro exportando pessoas para trabalharem no Brasil. Embora fossem mais caros, se adaptavam melhor ao trabalho que os índios, sendo assim mais lucrativos.

O Espírito Santo também importou uma quantidade significativa de escravos, uma vez que aqui foi realizado o mercado triangular diretamente com Angola. É certo afirmar então que, boa parte da construção das riquezas do estado do Espírito Santo atual se deu através da mão de obra escrava, ou dos livres que também cooperaram:

O Espírito Santo era, durante o período escravista, uma Província essencialmente agrícola e totalmente apoiada a força de trabalho dos escravos. Neste caso, é necessário destacar que os negros exerceram todos os tipos de pesados trabalhos rurais e urbanos existentes. Mas é importante destacar que muitas dessas atividades requeriam inteligência iniciativa e conhecimento técnicos. (MACIEL, 1994, p. 38).

Porém, até a metade do século XIX, poucas embarcações trazendo africanos aportavam em solo espírito-santense. Assim “para a Capitania do Espírito Santo, em fins do século XVIII e início do século XIX, a reposição de escravos africanos raramente ocorria pelo abastecimento direto de navios negreiros vindos da África” (CAMPOS, 2006, p. 580). A reposição se dava através de embarcações vindas do Rio de Janeiro. Porém, “os produtores espírito-santense permaneceram necessitando de braços servis, aumentando, inclusive, os números de cativos por meio de importação de africanos.” (CAMPOS, 2006, p. 581). Esse número de escravos oriundos da África aumenta consideravelmente no Espírito Santo com a implantação das lavouras de café, permanecendo elevados até o fim do tráfico negreiro em 1850. E mesmo assim, algumas regiões da província capixaba continuavam a receber embarcações clandestinas durante a década de 1850.

Percebe-se, portanto que, o Espírito Santo, desde os primórdios de sua colonização, contou com a mão de obra escrava, nos grandes engenhos de açúcar espalhados por todo território. Mesmo a produção de açúcar não sendo tão significativa como era no nordeste brasileiro, tinha certo destaque se comparado a outras regiões brasileiras. Além disso, o comércio triangular entre Vitória – Portugal – Angola, sem dúvida, trouxe um grande contingente de trabalhadores negros, que sem dúvida alguma, contribuíram muito para a construção e o enriquecimento do Espírito Santo.

Das lavouras de cana-de-açúcar às lavouras de café: a Vila de Itapemirim e sua importância para a Província do Espírito Santo

A localidade de Itapemirim – ES foi, no século XIX, uma das regiões que contou com uma das maiores concentrações de escravos de todo o Espírito Santo, devido ao cultivo de cana-de-açúcar presente na região desde o início de sua colonização, no fim do século XVIII, e existente até hoje em suas terras. “Até por volta de 1700 nada havia de concreto no Itapemirim, porém, nos anos seguintes a região virá a crescer até se tornar a segunda maior arrecadação da província, e importante pólo econômico e político”. (BRANDÃO et al, 1999, p. 1).

Portanto, por aproximadamente duzentos anos, a região de Itapemirim ficou praticamente abandonada, não sendo encontrado nenhum registro de empresas colonizadoras (BRANDÃO et al, 1999). No entanto,

em 1771, os puris atacaram as minas do Castelo, obrigando quantos ali trabalhavam a abandonar a região. A fim de assegurarem às mulheres e crianças retirada mais ou menos segura, homens monopolizaram a atenção dos atacantes em renhida resistência, destruindo – ao partirem – casas, canais e pontes, outrora construídos com enorme sacrifício. Vieram, os sobreviventes, instalar-se na barra do Rio Itapemirim (OLIVEIRA, 1975, p. 207).

Assim surgiu a localidade de Itapemirim, onde os colonos desbravando a região começam a implantar a grande lavoura de cana-de-açúcar, aparecendo em 1787, como um dos distritos pertencentes à Vila de Vitória, capital da Província do Espírito Santo (OLIVEIRA, 1975). Torna-se Vila por alvará em 27 de junho de 1815 (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA, 1868). A Comarca de Itapemirim compreendia

as Vilas de Itapemirim, de Benevente e Guarapari, e os Distritos de Meaípe, Cachoeiro e Itabapoana (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA, 1857), sendo assim, compreendia um grande território da região sul do Espírito Santo. Esta região que hoje tem tradição no cultivo da cana e fabricação do açúcar começou a ganhar destaque com este produto na província, estando entre as maiores produtoras do Espírito Santo no século XVIII, ficando entre as vilas mais importantes junto a Benevente, Guarapari, Vila Velha, Viana e Almeida (BITTENCOURT, 1989). Segundo Brandão et al(1999), a região do baixo Itapemirim crescia a olhos vistos, aumentando o número de engenhos ao longo do rio e gerando um aumento populacional”.

De acordo com os Relatórios da Província do Espírito Santo, nos anos de 1839 e 1845, a população no Município de Itapemirim, no ano de 1827 era de 2.332 pessoas, enquanto que na Província era de 35.353 habitantes, ou seja, correspondia a apenas 7% da população do Espírito Santo. Em 1833, a população de Itapemirim era de 3.051 habitantes e na Província, 27.916 habitantes, havendo assim um aumento populacional, representando 11% do total da população do Espírito Santo. Já em 1839, a população do município de Itapemirim correspondia a 2.487 habitantes, 9,5% da população da Província do Espírito Santo, que era de 26.080 habitantes. No ano de 1845 a população de Itapemirim era de 2.365 habitantes, 7,2% da população provinciana. A Comarca de Itapemirim tinha 6.799 habitantes, 20,7% da população do Espírito Santo que era de 32.720 habitantes (RELATÓRIOS DA PROVÍNCIA, 1839 E 1845). Deve-se lembrar que nestes números constam os escravos, bem como homens e mulheres brancas.

No que se refere aos gêneros produzidos na Vila de Itapemirim, segundo o Relatório da Província de 1852, possuía treze estabelecimentos direcionados ao café, com 415 braços escravos empregados no mesmo, com uma produção anual de 18.600 arrobas por ano, ou seja, 21% da produção provinciana que era de 88.790 arrobas, saíam de Itapemirim. A produção de açúcar contava com vinte dois estabelecimentos, sendo cinco motores movidos a vapor, quatorze a água, e 1.348 braços escravos empregados nestes, tendo uma produção anual de 78.700 arrobas, ou seja, das 153.790 arrobas de açúcar que eram exportadas pelo Espírito Santo, mais da metade, 51%, eram produzidos em Itapemirim. A produção de Aguardente, que devido às lavouras de açúcar também ganhara tradição na região, contava com doze estabelecimentos, sendo cinco motores movidos a vapor, sete a água, com uma produção anual de 622 pipas de aguardente, equivalentes a 51% da produção anual provinciana que era de 1200 pipas, ou seja, mais da metade da produção de cachaça saía de Itapemirim (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA, 1852).

Além de uma grande produção de açúcar, Itapemirim contava com plantações de alimentos, como mandioca, cebola, feijão, entre outros produtos, que eram exportados para as outras províncias brasileiras:

Era a região do Itapemirim, junto com Vitória e São Mateus (Cricaré), uma das mais importantes do Espírito Santo, contando inúmeras fazendas de açúcar, importantes plantações de mandioca e cebolas, cuja produção, junto com o açúcar, escoado para a cidade de Campos e do Rio de Janeiro, via Porto da Barra. (BRANDÃO et al, 1999, p. 13).

A Receita do Município de Itapemirim no ano de 1841-1842 era de 11,3% - 4:189\$ - (quatro contos e cento e oitenta e nove mil réis) da receita provincial que era de 36:916\$000 (trinta e seis contos e novecentos e dezesseis mil réis), ficando atrás apenas de Barra de São Mateus com 7:561\$ (sete contos e quinhentos e sessenta e um mil réis) e da Cidade da Vitória com 19:586\$ (dezenove contos e quinhentos e oitenta e seis mil réis). No ano de 1843 sua receita correspondia a 10% - 6:595\$364 - (seis contos e quinhentos e noventa e cinco mil réis e trezentos e sessenta e quatro réis) da receita provincial. Em 1844 a 11% - 4:922\$240 - (quatro contos e novecentos e vinte e dois mil réis e duzentos e quarenta réis), em 1842 a 16% - 5:062\$605 - (cinco contos e sessenta e dois mil réis e seiscentos e cinco réis), em 1846 à 18%, - 6:063\$746 - (seis contos e sessenta e três mil réis e setecentos e quarenta e seis réis) em 1847 à 13% - 6:679\$671 - (seis contos e seiscentos e setenta e nove mil réis e seiscentos e setenta e um réis) em 1848 à 10% - 5:329\$889 - (cinco contos e trezentos e vinte e nove mil réis e oitocentos e oitenta e nove réis), em 1849 à 17% - 7:352\$404 - (sete contos e trezentos e cinqüenta e dois mil réis e quatrocentos e quatro réis) em 1850 à 30% - 14:367\$036 - (quatorze contos e trezentos e sessenta e sete mil réis e trinta e seis réis), em 1851 à 16% - 7:555\$498 - (sete contos e quinhentos e cinqüenta e cinco mil réis e quatrocentos e noventa e oito réis) e em 1866 à 28% - 33:368\$582 - (trinta e três contos e trezentos e sessenta e oito mil réis e quinhentos e oitenta e dois réis) da receita provincial (RELATÓRIO DA PROVINCIA, 1841-1852-1866). Deve se levar em consideração que menos de 20 municípios aparecem nestes dados da Receita da Província do Espírito Santo.

No ano de 1851, 11 % do café - 24:216\$600 - (vinte e quatro contos e duzentos e dezesseis mil réis e seiscentos réis), 55% do açúcar - 59:692\$520 - (cinqüenta e nove contos e seiscentos e noventa e dois mil réis e quinhentos e vinte réis), sendo o maior exportador deste item da província, e 100% da aguardente - 3:181\$200 - (três contos e cento e oitenta e um mil réis e duzentos réis) exportados da província saiam do porto de Itapemirim, tendo este um total de exportações equivalente a 20% - 88:138\$990 - (oitenta e oito contos e cento e trinta e oito mil réis e novecentos e noventa réis) do total de exportações provinciais, que era de 423:719\$020 (quatrocentos e vinte e três contos e setecentos e dezenove mil réis e vinte réis), dentre todos os gêneros exportados (café, açúcar, madeira, algodão, aguardente, miúncas).

Em 1857, o Porto de Itapemirim exportava 17% do café (23, 287 arrobas), 63% do açúcar (15, 401 arrobas) e 98,5% da aguardente (9,720 medidas) de todo o Espírito Santo, tendo uma importância arrecadada correspondente a 14,3% - 8:382\$172 - (oito contos e trezentos e oitenta e dois mil réis e cento e setenta e dois réis) da provincial.

No ano de 1861, a Estação de Itapemirim exportou 28% do café da província (62,813 arrobas), 86% do açúcar (18,807 arrobas) e 94% da cachaça (4,810 medidas); tendo o total de exportações equivalentes a 30% - 356:752\$416 - (trezentos e cinqüenta e seis contos e setecentos e cinqüenta e dois mil réis e quatrocentos e dezesseis réis) dos valores oficiais da província que eram de 1.181:005\$830 (mil cento e oitenta e um contos e cinco mil réis e oitocentos e trinta réis); em 1862 exportou 26% do café (59,621 arrobas), 60,5% do açúcar (18,170 arrobas) e 78% da cachaça provincial (36 medi-

das), tento 26% - 386:196\$866 – (trezentos e oitenta e seis contos e cento e noventa e seis mil réis e oitocentos e sessenta e seis réis) dos valores oficiais que eram de 1.481:254\$115 (mil quatrocentos e oitenta e um contos e duzentos e cinquenta e quatro mil réis e cento e quinze réis); e em 1863 exportou 27% do café (37,561 arrobas), 63% do açúcar (20,541 arrobas) e 59% da cachaça (3,600 medidas) com um total de valores oficiais equivalentes a 23% de toda a província (RELATÓRIOS DA PROVÍNCIA 1852-1858-1864). Percebe-se que ao longo da segunda metade do século XIX, a produção de café foi aumentando, superando a produção do açúcar em arrobas e valores exportados. Porém, a região de Itapemirim continuou a exportar grandes quantidades de açúcar, e também de aguardente, sendo responsável por mais da metade da exportação do açúcar e da cachaça provinciana.

No início do século XIX, mais especificamente desde 1811, a cafeicultura começa a ser desenvolvida na província do Espírito Santo, tornando-se mais lucrativa que a lavoura de cana-de-açúcar, havendo um decréscimo da produção daquela em detrimento a produção desta. Muitas lavouras de cana foram substituídas pelo café, e pequenas propriedades que se destinavam a cafeicultura. Produzir café era mais barato, pois necessitava de uma quantidade menor de mão de obra e também de menos capital empregado, trazendo assim, mais lucros para os que o produziam (BITTENCOURT, 1989).

Na região sul da província, em localidades como Castelo, Alegre, Muqui e Cachoeiro do Itapemirim, dentre outros o café foi instalado obtendo grande sucesso. Na Vila de Itapemirim a cafeicultura não obteve sucesso, continuando a produção açucareira do

princípio de seu povoamento. Porém, todos estes locais citados pertenciam a Comarca de Itapemirim.

Tudo isso gerou uma nova era de prosperidade para a Província, cujas rendas baseavam-se, quase que essencialmente, na agricultura, registrando os primeiros superávits do período. As vilas canavieiras, entretanto, que não conseguiram substituir a produção tradicional, iniciaram um trajetória de franca decadência, como a Vila de Itapemirim. (BITTENCOURT, 2002, p. 191).

A produção do café dinamizou a região sul do Espírito Santo. Segundo Brandão et al, “O crescimento da produção do açúcar, o café que já surge como uma rica opção e o comércio tiram à região do Itapemirim do secular abandono”. (BRANDÃO et al, 1999, p. 14). A navegação a vapor pelo Rio Itapemirim tornou-se de extrema importância para o escoamento do café, sofrendo melhorias significativas, possibilitando a navegação por diversas regiões litorâneas, chegando até o Porto da Barra, em Itapemirim, onde as mercadorias eram encaminhadas até o porto do Rio de Janeiro, para serem exportadas (BITTENCOURT, 1989).

Apesar da decadência citada por Gabriel Bittencourt, a Vila de Itapemirim continuou tendo sua importância, já que, a produção do café de Castelo, Alegre, Cachoeiro de Itapemirim, dentre outros era exportada para o Rio de Janeiro pelo Porto da Barra, localizado na foz do Rio Itapemirim, sendo este o porto mais importante da região sul. “Nesse período, grandes navios a vapor ancoravam no porto da Barra (...) em Itapemirim”. As vias fluviais e ferroviárias desembarcavam toneladas de sacos de café que seguiam para outras regiões.

O porto marítimo mais importante do sul da costa era o de Itapemirim (...). A importância do Porto de Itapemirim derivava de dois fatores fundamentais para o comércio da época: primeiro, a sua localização em uma região grande produtora de café; segundo, a proximidade do Rio de Janeiro. Deve-se observar que os exportadores remetiam o café para o Rio de Janeiro, de onde era embarcado para o exterior. (HESS, FRANCO, 2005, p. 34).

O rio Itapemirim, tem seu destaque desde o princípio da colonização capixaba. Desde 1537, já se tem registros do Rio Itapemirim como limite entre as capitanias do Espírito Santo e de São Tomé Perogóis (BRANDÃO et al, 1999). Porém, ganha maior importância a partir do momento que suas terras são colonizadas pelos fugitivos das Minas de Castelo, e 1771.

Com o passar dos anos, a região floresceu, surgindo inúmeros vilarejos e fazendas, tornando-se importante na política e na economia provincial. Percebe-se, portanto que, a Vila de Itapemirim, cresceu em torno do rio, que era de fundamental importância para o comércio local, exportando a produção da região, e recebendo os produtos oriundos de outras províncias e até mesmo do exterior.

Ao longo do rio (...) multiplicam-se as fazendas de cana-de-açúcar e na mesma medida ia aumentando a importância política e econômica do município, que em meados do século XIX era o mais importante tributário da província, além da cana-de-açúcar, o café já contribuía para este fato (BRANDÃO et al, 1999, p. 14).

Pertenciam ao Município de Itapemirim além do porto da Barra de Itapemirim formado pelo Rio Itapemirim, o porto de Itabapoana formado pelo rio Itabapoana. Nas marés grandes cheias, o rio tinha doze palmos de fundo, nas marés grandes vazias, quatro palmos. Já nas marés pequenas cheias eram oito palmos de profundidade e nas marés pequenas vazias quatro palmos. Este era navegável para os pequenos barcos até a distância de 314 léguas; e para as canoas até oito léguas, onde começavam as cachoeiras (RELATÓRIOS PROVINCIAIS, 1856).

Percebe-se portanto que a Vila de Itapemirim tinha um grande destaque para a província do Espírito Santo, tanto pelo seu contingente populacional que para época era bastante significativo, quanto para os produtos que eram exportados das propriedades, engenhos e engenhocas existentes nesta região. Além disso, a Comarca de Itapemirim era de grande destaque, compreendendo uma série de municípios, que muito significavam economicamente para o Espírito Santo, sendo uma das maiores e mais importantes comarcas da província.

1850: O fim do tráfico internacional de escravos e sua repercussão em Itapemirim.

A Lei Euzébio de Queirós, promulgada em 1850 deu fim ao tráfico internacional de escravos, que há muito tempo havia sido prometido pelo governo brasileiro, visando atender os interesses externos, já que “a revolução industrial, em marcha, vê nessa forma de trabalho um entrave a expansão do mercado.” (DEL PRIORE & VENÂNCIO, 2004, p. 174). O Brasil foi um dos últimos países a acabar com este tipo de comércio, o que acabou

também com o abastecimento externo de negros no território brasileiro. Assim, “após o fim do tráfico internacional em 1850, houve um tráfico interno, em que os escravos das cidades, do norte, nordeste e até do sul, passaram a ser vendidos para as zonas rurais do centro-sul.” (ALENCASTRO, 1997, p. 92)

Em algumas regiões do país, houve uma diminuição do número de escravos, pois estes passaram a ser vendidos para outras províncias. Isso fez aumentar o tráfico interno de escravos, onde as regiões que estavam fracas economicamente ficaram responsáveis de suprir a demanda de mão de obra das regiões de economia aquecida. Esse crescimento do tráfico interno, principalmente em meados do século XIX, intensificou a “criolização” dos cativos, trazendo consigo a possibilidade de generalizar a ideia de “cativo justo”, reforçando a legitimidade da dominação escravista. Sendo assim, segundo FARIA,

após 1850, tal “criolização” se acentuou, o que interferiu sem dúvida, no comportamento dos escravos em relação à vida e à morte. Africanos ou crioulos, escravos do Brasil conviveram de perto com o homem branco, o que os diferenciava de algumas áreas escravistas da América. Aqui, portanto, houve possibilidade de intercâmbio ou, melhor dizendo, maior “circularidade” de culturas: Africanos se “europeizaram” e colonos brancos se “africanizaram.” (FARIA, 1998, p. 293).

Assim, as comunidades que haviam se consolidado nestas regiões, nos períodos anteriores, foram sendo separadas, pois seus membros eram, paulatinamente, vendidos para essas regiões economicamente mais dinâmicas. Porém, a lei Euzébio de Queirós não foi cumprida

da imediatamente pelos portos brasileiros. E o Espírito Santo não fugiu a essa regra. Assim, negros continuaram a desembarcar clandestinamente nas costas dos litorais capixabas, sendo este muito visitado por navios negreiros, continuando assim o contrabando de escravos, apesar da vigilância, que muitas vezes, era conivente com o tráfico (MACIEL, 1994). Segundo CAMPOS et al, que estão realizando uma pesquisa junto aos processos da Comarca de Itapemirim na segunda metade do século XIX, “não foram poucos os casos em que escravos, arrolados em inventários, continham, em seus registros, sua origem africana, em datas de entrada posteriores ao ano de 1859.” (CAMPOS, et al, 2007, p. 44).

O cultivo do café fez com que a região sul da província recebesse um grande contingente de escravos oriundos da África, principalmente, na primeira metade do século XIX. E mesmo com o fim do tráfico de escravos, “depois de 1850, apesar do fim do tráfico de escravos, os portos das regiões de Itapemirim, de Vitória, de São Mateus e de Guarapari ainda receberam muitos escravos, via contrabando.” (MACIEL, 1994, p. 28). A região sul era a mais visada pelos navios negreiros, por ter uma das maiores lavouras de café da província, tendo um policiamento ativo em sua costa, contando às vezes com unidades da Marinha de Guerra (OLIVEIRA, 1975).

Os Relatórios da Província do Espírito Santo dos anos de 1854, 1855, 1856 relatam a preocupação com a região de Itapemirim, no que diz respeito ao tráfico de africanos, sempre pedindo às autoridades reforço para esta região. No relatório de 1855, o então presidente da Província Dr. Sebastião Machado Nunes, descreve a seguinte situação:

Contrabando de Africanos

Nem—um fato tem dado na província do desembarque de africanos boças (sic), ou de tentativa desse crime. Em fins de setembro do ano próximo passado apareceu nas costas desta província para o lado de Itapemirim urna embarcação suspeita. Imediatamente o delegado do termo, Dr. Rufino Rodrigues Lapa, deu parte desta ocorrência ao Dr. Chefe de polícia, temendo desde logo as mais enérgicas providências. Pedia auxílio a guarda nacional, da qual lhe foi prestado imediatamente um contingente comandado pelo tenente Joaquim Marcellino da Silva Lima. Com esta força e com a do destacamento de 1ª linha, que ali existe a mando do tenente José Caetano de 'Oliveira Rocha, pôs-se em segurança a costa de modo a tornar impossível um desembarque naquele ponto, caso fosse tentado. Quando aqui chegaram estas notícias achava-se surto no porto o brique (sic) escuna de guerra Xingu: imediatamente o 2º tenente Manoel Antonio da Rocha Faria desempenhou perfeitamente esta Comissão, saindo com toda a diligência e voltando depois de obter a convicção de que se não corria o risco de um desembarque de africanos naquele ponto. A embarcação suspeita, tendo-se afastado para o lado do Sul, foi apreendida em Itabapoana pelo comandante do destacamento pertencente à província d'Rio de Janeiro, e depois relaxada pela autoridade competente em consequência de ter verificado que se não empregava no comércio de africanos. Não faço menção deste fato, e suas circunstâncias, senão para pôr patente o espírito das autoridades da província, com a da mesma população a cerca do comércio ilícito de africanos; e sinto não ter presentes os nomes de todos os cidadãos guardas nacionais, que compuseram o contingente, para fazer deles aqui especificada menção. Todo mundo compreende hoje que, para se não comprometer o futuro do país, é indispensável que a cessação do tráfico de africanos seja uma realidade.” (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1855, p. 7-8).

Já em 1856, o então presidente da Província, o Dr. José Maurício Fernandes Pereira de Barros, apresentou na Assembléia Legislativa o seguinte fato ocorrido:

“Tráfico

Depois da apreensão do palha bote Maty Smith em 20 de janeiro ultimo pelo brigue escuna Olinda na Barra de São Matheus, duas milhas distantes da terra, nenhum mais outro fato de semelhante natureza teve lugar em todo o extenso litoral desta província, nem no seu interior. Todavia Srs. parece que os traficantes tem lembrado de escolher alguns pontos da costa desta província, sobretudo Itapemirim e S. Matheus, para alvos de suas temerárias e criminosas tentativas: mas é de esperar que a ação vigilante do cruzeiro e das autoridades e força de terra consigam frustrar esses planos imorais. E a presidência Srs. por sua própria convicção fiel observadora das ordens terminantes e altamente conveniente do governo imperial em tão grave objeto, saberá rastrear os menores vestígios desse crime e promoverá a sua repressão com todo o rigor da lei.” (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1856, p. 7).

Até o próprio Barão de Itapemirim, Joaquim Marcellino da Silva Lima, um dos maiores escravocratas de toda a província, e apontado como negociante de escravos (OLIVEIRA, 1975), escreveu alertando sobre o perigo que o tráfico de escravos representava para o Espírito Santo:

“Tráfico de Africanos

Suposto seja muito conhecida a extensão das praias desta província, a falta de força pública e o quanto se prestam certos lugares para um fácil desembarque de africanos, nenhum

se tem dado desde 1851, em que se motogrou (sic) a ultima empresa , graças aos esforços e dedicação do então delegado de polícia Dr. Rufino Rodrigues Lapa, que em Itabapoana apreendeu cento e tantos africanos, e bem assim, toda a tripulação do barco que os trazia ; e pois se pode considerar extinto na província esse ominoso (sic) comércio . Todavia essa presidência não tem cessado de recomendar a todas as autoridades a maior vigilância a tal respeito, com especialidade às de Itapemirim, e seria para desejar-se que o governo imperial assumindo, aos pedodos (sic) ultimamente feitos, houvesse de facilitar certos meios indispensáveis para profligar os traficantes, se por ventura ousarem reaparecer nesta província.” (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA DO ESPÍRITO SANTO, 1856, p. 14).

Percebe-se assim que, a região de Itapemirim no período após a promulgação da Lei Euzébio de Queirós continuou recebendo navios negreiros em sua costa, o que gerava preocupação dos presidentes da província, que acatando ordens do governo imperial, deveria proibir o tráfico de escravos em seu litoral. Sendo assim, um grande número de escravos, tanto oriundos do comércio interno quanto do externo que, apesar de ilegal, continuava a chegar à província, no intuito de abastecer as lavouras de café, que estavam em crescente produção na província. Portanto, este trabalho pretende analisar a população escrava da região de Itapemirim após a promulgação da lei Euzébio de Queirós, nos anos de 1860 a 1870, através do levantamento de dados realizado com registros de batismo e óbito.

Conclusão

Este trabalho deixa claro que, regiões de pequeno destaque dentro da economia imperial, como Itapemirim, no interior da Província do Espírito Santo, também foram influenciadas pelas consequências das leis brasileiras, como a Euzébio de Queirós, que proibia o tráfico de escravos vindos da África. Por ser uma região com economia em plena expansão, graças ao cultivo da cana e do café, muitos fazendeiros burlavam as leis imperiais, recebendo navios que transportavam escravos africanos. As denúncias presentes nos relatórios provinciais são provas desse tráfico.

Isso deixa clara a importância econômica de Itapemirim na segunda metade do século XIX, destacando seu porto como fundamental para a economia capixaba nesse período. Além de ser o ponto de embarque de mercadorias, principalmente do café e da cana, principais produtos exportados no Espírito Santo nesse período, era o local de chegada de mercadorias exportadas, incluindo aí os escravos.

O tráfico internacional de escravos então, fonte de mão de obra para as lavouras brasileiras, não foi interrompido com as leis promulgadas para esse fim, como a lei Euzébio de Queirós. Muitos fazendeiros continuavam adquirindo escravos oriundos da África, abastecendo suas lavouras com esta mão de obra e enriquecendo traficantes de escravos em todo o território brasileiro, não apenas nos grandes centros comerciais, mas também nas pequenas vilas.

Referência bibliográfica

RELATÓRIOS da Província do Espírito Santo nos anos de 1839; 1845;

1852; 1855; 1856; 1857; 1858; 1859; 1864; 1867 e 1868. Disponível em < <http://zip.net/bqtNfF>>.

BITTENCOURT, Gabriel. **Formação Econômica do Espírito Santo: O Roteiro da Industrialização. Do Engenho às Grandes Indústrias (1535 – 1980).** Rio de Janeiro/ Vitória: Livraria Editora Cátedra em convenio com Departamento Estadual de Cultura do Estado do Espírito Santo, 1987.

BITTENCOURT, Gabriel (org). **Espírito Santo: Um Painel da Nossa História.** Vitória: Secretaria de Estado da Cultura e Esportes do Espírito Santo, 2002.

BITTENCOURT, Gabriel. **Notícias do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: Cátedra, 1989.

BRANDÃO, Ana Maria. et al. **Itapemirim/ Marataízes. Resgate Histórico, Cultural e Econômico.** Cachoeiro de Itapemirim: S. E., 1999

CAMPOS, Adriana Pereira. *A Escravidão e Creolização: A Capitania do Espírito Santo, 1790-1815.* IN: FRAGOSO, João. et al. (org's.) **Nas Rotas do Império: Eixos Mercantis, Tráfico e Relações Sociais no Mundo Português.** Vitória: EDUFES; Lisboa: II C T, 2006.

CAMPOS, Carlos Roberto Pires. et al. **Sob a Poeira dos Tempos. Alguns momentos da História Social Sulcapixaba. Cadernos Camilliani.** Centro Universitário São Camilo – Espírito Santo, v.8, n.1, p. 37-50, set-dez, 2007

DEL PRIORE, Mary, VENÂNCIO, Renato Pinto. **Ancestrais: Uma Introdução a História da África Atlântica.** Rio de Janeiro: Elsever, 2004.

FARIA, Sheila de Castro. **A Colônia em Movimento.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

FLORENTINO, M. GÓES, J. R. *Parentesco e Família entre os Escravos no Século XIX: Um Estudo De Caso.* **Revista Brasileira de Estudos de População.** Vol.12, n.1/2, 1995.

HESS, Regina Rodrigues & FRANCO, Sebastião Pimentel. **A República e o Espírito Santo.** 2ed., Vitória, ES: Multiplicidade, 2005.

MACIEL, Cleber da Silva. **Negros no Espírito Santo.** Vitória. Departamento de Cultura, Secretaria de Produção e Difusão Cultural/UFES, 1994.

NOVAIS, Fernando A. (coord.) & ALENCASTRO, L. F. (org.) **História da Vida Privada no Brasil: Império.** São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

OLIVEIRA, José Teixeira. **Historia do Estado do Espírito Santo.** Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1975.