

# Na tecitura do Urbano:<sup>1</sup> Rio de Janeiro e Havana na trama da escravidão (1816-1821)

DOI  
<http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320161207>

In the Urban Texture: Rio de Janeiro and Havana in the urban woof (1816-1821)

---

Ynaê Lopes dos Santos  
Escola Superior de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas – FGV  
Rio de Janeiro, RJ, Brasil.  
[ynaе.santos@fgv.br](mailto:ynaе.santos@fgv.br)

## Resumo

O presente artigo pretende analisar de como os órgãos estatais responsáveis pela administração e funcionamento do Rio de Janeiro e Havana costuraram a fina trama que viabilizou que nas duas cidades, o aumento expressivo da população escrava não representasse um perigo efetivo à segurança desses dois espaços citadinos, que tinham importância ímpar nas unidades políticas de que faziam parte. A partir da análise comparada de documentos produzidos entre 1816 e 1820 pelas autoridades responsáveis pela boa governança das duas cidades, pretende-se examinar parte da dinâmica vivida no cotidiano daquelas que se tornaram as duas maiores cidades escravistas das Américas.

## Abstract

This article aims to analyze how the state agencies responsible for the administration of Rio de Janeiro and Havana stitched the thin plot that enabled that in these two cities, that the significant increase of the slave population did not represent an danger on the security of both cities, which had unique importance in the political units that they were part. From the comparative analysis of documents produced between 1816 and 1820 by the authorities responsible for the good governance of these two cities, we intend to examine part of the dynamics experienced in the daily lives of those that have become the two largest slavery cities in the Americas.

---

## Palavras-chave

Escravidão Urbana, Rio de Janeiro, Havana, Controle, Escravos, Américas.

## Keywords

Urban Slavery, Rio de Janeiro, Havana, Control, Slaves, America.

<sup>1</sup>  
Agradeço à FAPESP pelo financiamento da pesquisa que resultou neste artigo.

“É talvez uma felicidade para os estados livres daquela parte do mundo que a América não tenha, todavia, mais do que seis cidades que cheguem a 100.000 almas, que são México, Nova York, Filadélfia, Havana, Rio de Janeiro e Bahia. No Rio de Janeiro existem 105 mil negros dentre 135.000 habitantes; em Havana, os brancos compõem 2/5 de toda a população.”

Humboldt. Ensayo político sobre la Isla de Cuba, p.45

Nos primeiros anos do século XIX, a constatação da forte presença da “população de cor” (escrava e liberta), nas cidades de Havana e do Rio de Janeiro poderia ser tomada como pura descrição demográfica de um cientista europeu polivalente que havia se lançado numa viagem exploratória pelas Américas. Mas, lida no contexto em que foi escrita, a verificação da assombrosa presença negra nas cidades de Havana e Rio de Janeiro deve ser analisada a partir da acidez irônica com a qual Humboldt comemorava o fato de poucas cidades americanas chegarem à marca dos 100 mil habitantes. Se duas delas o faziam contando com uma massa de homens e mulheres negros (escravos em sua maioria), valeria mesmo a pena ter cidades populosas nesse lado do Atlântico?

O tom sarcástico da citação acima aparece em outros momentos do Ensayo político sobre la Isla de Cuba, fazendo com o que essa obra de Humboldt possa ser tomada como interessante porta de entrada para o Mundo Atlântico que fervilhava desde 1789<sup>1</sup>. De imediato, é possível observar o choque de um homem versado em muitas ciências ao se deparar com o cotidiano escravista que assolava boa parte da América<sup>2</sup>. Crítico ferrenho da escravidão é plausível que Humboldt tenha carregado na tinta no momento de contabilizar a população do Rio de Janeiro e Havana exagerando no percentual da população negra dentro do cômputo geral de cada uma das urbes. Contudo, dentro de uma significativa margem de erro, os números de habitantes negros nas duas cidades eram dignos de nota, sobretudo para um homem que não havia convivido de perto com a escravidão, e que visitou a América num momento em que a instituição escravista era cada vez mais criticada nos debates e ações políticas.

Ferino e observador, Humboldt parecia lançar um prognóstico da relação que Havana e Rio de Janeiro estabeleceriam com a escravidão nos anos posteriores à sua visita. Em pouco tempo, as mesmas duas urbes que lhe chamaram a atenção pelo grande número de negros (boa parte deles escravos) em suas respectivas populações, tornar-se-iam as maiores cidades escravistas das Américas. Por quê? A resposta para essa pergunta é o ponto de partida deste artigo.

Na época em que Humboldt visitou Cuba, a escravidão não era uma novidade para Rio de Janeiro e Havana. Na realidade, boa parte dos grandes centros urbanos das Américas – como México, Nova York e Salvador, para citar apenas as urbes pontuadas por Humboldt - tinham um número expressivo de escravos que, desde o século XVI executavam uma série de atividades importantes para o funcionamento e desenvolvimento da vida urbana<sup>3</sup>. Todavia, desde o último quartel do século XVIII até meados do século XIX, o crescimento da população negra e escrava do Rio de Janeiro e Havana

1  
HUMBOLDT, A. Ensayo Político sobre la Isla de Cuba. (tradução de D.J. de V.Y.M.). Paris: Librería de Lecointe, 1836. ( Humboldt visitou Cuba em duas ocasiões entre os anos de 1799 e 1804).

2  
Sobre as posições de Humboldt frente à escravidão e suas análises comparativas sobre diferentes localidades das Américas ver: ZEUSKE, M. Alexander von Humboldt y la comparación de las esclavitudes en las Américas. Humboldt im Netz, Potsdam, n. 11, p. 65-89, 2005.

3  
Importantes obras que analisam (mesmo tangencialmente) a relação entre escravidão e espaço urbano em Havana e no Rio de Janeiro ante do século XIX são: DE LA FUENTE, Alejandro. Havana and Atlantic in the Sixteenth Century. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2008. KUETHE, A. Havana in the Eighteenth Century. In: KNIGHT, F. LISS, P (ed.). Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850. Knoxville: The University of Tennessee Press, 1991. VENEGAS FORNIAS, Carlos. Cuba y sus pueblos. Censos y mapas de los siglos XVIII y XIX. La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, 2002. BICALHO, Maria Fernanda. A Cidade e o Império. O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. LARA, Sílvia. Fragmentos setecentistas. Escravidão Cultura e poder na América portuguesa. São Paulo: Cia das Letras, 2007. SOARES, Mariza. Devotos da cor. Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

4  
BERBEL, M. MARQUESE, R. PARRON, T. Escravidão e Política. Brasil e Cuba, 1790-1850. São Paulo: HUCITEC, 2010. PIQUERA, José. (ed.). Las Antillas en la era de las Luces y la Revolución. Madri: Siglo XXI, 2005. SANTOS, Ynaê Lopes dos. Irmãs do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844). Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

esteve diretamente atrelado às transformações que marcavam o Mundo Atlântico e às escolhas políticas tomadas pelas elites locais e referendadas pelas autoridades metropolitanas frente tais mudanças<sup>4</sup>.

Dessa feita, a volumosa população negra que chamou a atenção de Humboldt no Rio de Janeiro e em Havana não era apenas parte do longo passado escravista das duas cidades, mas também refletia a aposta na manutenção e no incremento da escravidão (via tráfico transatlântico) como força motriz de economias agroexportadoras voltadas para o mercado externo. Aos serviços urbanos que já empregavam um número significativo de escravos, somou-se o incremento das atividades portuárias das duas cidades, que serviam como porta de entrada de grande parte dos africanos escravizados que desembarcavam no Brasil e em Cuba desde 1790, e também como escoadouros de gêneros tropicais (cultivados por meio do trabalho escravo) de grande procura no mercado mundial.

Partindo de uma análise comparada de documentos produzidos pelas autoridades responsáveis pela administração do Rio de Janeiro e de Havana, e dos relatos deixados por alguns dos viajantes que visitaram as duas localidades, o presente artigo pretende analisar como as instâncias estatais incumbidas de administrar o funcionamento das duas cidades costuraram a fina tecitura que viabilizou o aumento expressivo da população escrava, sem que isso significasse perigo efetivo à segurança desses dois espaços citadinos. À semelhança de outras análises comparadas sobre escravidão urbana nas Américas, este trabalho pretende não só pontuar as especificidades da dinâmica escravista em cada uma das urbes, mas também sublinhar relações comuns entre o escravismo e o espaço urbano do Rio de Janeiro e Havana, tendo em vistas que as duas cidades estavam intimamente atreladas aos projetos econômicos das unidades políticas de que faziam parte<sup>5</sup>.

O processo anunciado por Humboldt e que transformou Rio de Janeiro e Havana nas duas maiores cidades escravistas das Américas foi relativamente extenso e permeado pelo cruzamento de uma série de complexidades endógenas – inerentes à escravidão citadina – e exógenas (relativas à relação e posição dessas cidades no Mundo Ibérico). Sendo assim, este artigo se concentrará na análise de um período considerado chave: o intervalo entre os anos de 1816 e 1820. Nesses cinco anos, as autoridades responsáveis pela administração municipal de Havana e do Rio de Janeiro puderam elaborar ou revisar medidas, leis e políticas públicas que estiveram baseadas em experiências – por vezes amargas – dos anos anteriores, mas que também respondiam às novas exigências criadas pelas transformações do espaço Atlântico a partir de 1815<sup>6</sup>.

A dinâmica da escravidão urbana, marcada pela grande mobilidade de trânsito do escravo citadino já criava, por si só, uma variada gama de situações nas quais os escravos procuravam brechas de liberdade, ou então decidiam abandonar a cidade e o cativo apostando a sorte na construção de mocambos e quilombos. Diferentes trabalhos já demonstraram como a fuga, a criação de redes de solidariedade, pequenos crimes e delitos, e usos não permitidos do espaço urbano eram práticas frequentes dos escravos citadinos, obrigando que as autoridades estivessem sempre atentas.

5

Interessantes trabalhos que se propuseram a analisar a escravidão urbana nas Américas por meio do método comparativo são: DANTAS, Mariana. *Black Townsmen: Urban slavery and freedom in the eighteenth-century Americas*. New York: Palgrave Macmillian, 2008. COWLING, Camillia. *Conceiving Freedom. Women of color, Gender, and the Abolition of Slavery in Havana and Rio de Janeiro*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2013.

6

Vale ressaltar que no ano de 1815, as cidades de Havana e do Rio de Janeiro vivenciaram mudanças que eram consequências nítidas do êxito – até aquele momento – da aposta na escravidão feita por suas respectivas elites. No caso de Havana, esse foi o ano em que finalmente caiu o impedimento dos usos das terras até então destinadas à Reserva Florestal do Real Arsenal de Cuba, permitindo assim o crescimento vertiginoso de propriedades rurais na hinterlândia de Havana. No caso do Rio de Janeiro, a cidade foi elevada à sede do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, demonstrando como o crescimento da população escrava em nada impediu a boa orquestração das transformações urbanas causadas pela transferência da Corte. Ver.: FUNES MONTES, Reinaldo. *From Rainforest to Cane Field in Cuba. An environmental history since 1492*. Chapel Hill: The University of North Caroline Press, 2008. SCHULTZ, Kirsten. *Versalhes Tropical. Império, Monarquia e a Corte Real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. SANTOS, Ynaê. Op. Cit.

7

SANTOS, Ynaé. Op. Cit., p. 102.

8

ALENCASTRO, L.F. A Vida Privada e a Ordem Privada no Império. In: ALENCASTRO, L.F. (org). História da Vida Privada no Brasil. Império: a corte e a modernidade nacional. Vol. 2. São Paulo: Cia. das Letras, 2004, p.17.

9

Trabalho recente de Schmidt-Nowara demonstra como o abolicionismo inglês exerceu forças no pensamento espanhol da época: SCHMIDT-NOWARA, Christopher, "Wilberforce Spanished. Joseph Blanco White and Spanish Antislavery, 1808-1814". In: Josep M. Fradera e Christopher Schmidt-Nowara (orgs.) Slavery & Antislavery in Spain's Atlantic Empire. Nova York: Berghahn Books, 2013, p. 158-175.

10

De acordo com os números do Slave Trade Data Base, entre 1816 e 1820, pouco mais de 91 mil africanos escravizados desembarcaram em Cuba (principalmente em Havana), enquanto 115 mil aportaram no Rio de Janeiro. Ver: <http://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>

11

Legajo 1469, nº 57998, 1816. Archivo Nacional de Cuba. Havana, Cuba, Seção Gobierno Superior Civil p.11. Os homens que assinaram o documento foram: Alejandro Ramírez (intendente de la Real Hacienda), Andres de Zayas, Conde de Santa Maria de Loreto, José Ilincheta, Antonio Duarte y Zenea, José Maria Peñalver y Cárdenas, Pedro María Ramirez e Isidoro Artega y Cervantes (tradução da autora).

Contudo, nos primeiros anos do século XIX, esse quadro ganhou uma contribuição importante: o fantasma do Haiti.

Embora o medo do Haiti do "haitianismo" fuja do escopo deste trabalho, é fundamental frisar que nos anos antecedentes a 1815, escravos de diferentes localidades fizeram usos distintos do exemplo dado pelos revoltosos da recém-liberta colônia francesa. No caso do Havana, muitos cativos se uniram a negros libertos e livres num movimento que pretendia acabar de vez com a escravidão na ilha: a Rebelião de Aponte, que foi descoberta e desmembrada em 1812 pelas autoridades cubanas. Já no Rio de Janeiro, embora nenhum movimento tão organizado tenha ocorrido, por mais de uma vez escravos saíram pelas ruas portuárias gritando que "matariam todos os brancos", assim como os insurgentes de Saint-Domingue haviam feito<sup>7</sup>. De maneiras distintas, o Haiti trouxera para os escravos (sobretudo os urbanos, que tinham mais acesso à informação) um novo paradigma de liberdade; o que dificultava ainda mais o trabalho dos órgãos incumbidos de controlar as cidades.

Ironicamente, esse novo paradigma seguia na contramão da opção feita pelas elites locais do Brasil e de Cuba que projetavam a escravidão para o futuro, parafraseando Luis Felipe de Alencastro<sup>8</sup>. Embora os investimentos em maquinário e, sobretudo, na importação de africanos escravizados não deixassem margens para dúvidas dos reais interesses das oligarquias sitiadas no Rio de Janeiro e Havana, as transformações causadas no Mundo Atlântico graças à queda de Napoleão e às resoluções tomadas no Congresso de Viena (1815) pareciam colocar em cheque a perpetuação do escravismo num futuro próximo, tendo em vista as investidas dos abolicionistas britânicos nesse período<sup>9</sup>. Não por acaso, a possibilidade da interrupção do tráfico transatlântico, causou uma dinamização significativa do infame comércio entre os anos de 1816 e 1820<sup>10</sup>.

Foi justamente nesse intrincado jogo de interesses que as autoridades responsáveis pela governança e "boa ordem" do Rio de Janeiro e de Havana tiveram que garantir que o aumento da população escrava não representasse perigos maiores para o funcionamento da cidade e, em última instância, para a própria manutenção da escravidão. O que foi feito e como tais posturas dialogaram com decisões tomadas pelas elites do Mundo Ibérico e com o crescimento do segmento cativo e de novas práticas de resistência do escravo dessas duas cidades, é o que ser verá a seguir.

## Lidando com os inconvenientes da escravidão

Mal havia se inteirado de suas novas atribuições e o recém-empossado Capitão General José María Cienfuegos Jovellanos (1816 - 1819) recebeu um informe subscrito por sete dos mais importantes sacarocratas de Cuba e pelo intendente de Hacienda, Alejandro Ramirez. No documento ficava assinalado que

Se quisermos desterra de nossa sociedade os frequentes e arraigados vícios e crimes que a infestam; se quisermos manter para com os nossos escravos fugidos a severa polícia capaz de precaver-lhes da sedução dos bandidos e rebelde, se quisermos resistir aos ataques que nos preparam por mar e terra

nossos rivais invejosos como represália da prosperidade e tranquilidade que nós temos gozado e estamos desfrutando na ilha de Cuba, quase como único asilo da paz em todos os domínios da Monarquia espanhola, é preciso que costeemos os instrumentos desta polícia<sup>11</sup>.

12  
Idem (grifo meu).

Para justificar suas propostas, os autores do documento fizeram um rápido histórico das questões relativas à segurança de Cuba – destacando os momentos turbulentos vivenciados desde a Revolução de Saint-Domingue (1791) até o fim do bloqueio continental de Napoleão (1814) –, apontando quais seriam as providências cabíveis para que o novo Capitão General gozasse da paz e tranquilidade durante seu governo. Para que não restassem dúvidas de que os propósitos do informe eram os mais louváveis, os autores finalizaram o documento afirmando que

13  
Uma abordagem recente sobre direito e escravidão nas Américas que ajuda a entender a legislação do Império espanhol no que diz respeito à instituição escravista é o trabalho: SILVA JÚNIOR, Waldomiro Lourenço. História, direito e escravidão: a legislação escravista no antigo regime Ibero-Americano. São Paulo: Annablume, 2013.

Nossos desejos são banir os vício e os crimes, melhorar a educação para as novas gerações nascentes nos campos e na cidade como um contrapeso natural dos inconvenientes da escravidão: e tudo isso colocando em vigor, não leis românticas e arbitrarias, mas as antigas leis consultadas com maturidade e detenção pelos antigos e experientes Magistrados dos primeiros conselhos do Reino.<sup>12</sup>

14  
Legajo 1469, nº 57998, 1816. Archivo Nacional de Cuba. Havana, Cuba. Seção Gobierno Superior Civil, pp. 5-6.

O informe poderia, pois, ser lido como uma espécie de convite ao novo Capitão General para a renovação da aliança com a elite sacarocrata cubana. O único asilo de paz entre todos os domínios espanhóis no Novo Mundo manteria sua fidelidade ao rei Fernando VII, contanto que a monarquia espanhola garantisse a segurança necessária aos inconvenientes causados pela escravidão, tanto interna, como externamente. Embora argumentassem que as providências solicitadas estivessem afiançadas por antigas leis do mundo hispânico, as medidas propostas na peça pontuavam que a Coroa espanhola teria que realizar algumas mudanças, ou melhor posto, retomar antigas normas que pareciam estar em desuso<sup>13</sup>. Desde a última década do século XVIII, a escravidão ganhava um peso cada vez maior em Cuba, tanto no campo como na cidade, e por isso era preciso uma polícia mais capacitada e melhor preparada.

15  
Idem, p. 8.

Parte significativa das trinta e duas providências elencadas no informe dizia respeito à futura atuação da polícia nos partidos rurais, que deveriam ser patrulhados por cinco quadrilhas, cada uma composta por oito homens. Todavia, no entender dos autores do documento, não bastava apenas reorganizar a força policial, era preciso remunerá-la de forma adequada e, quando possível, criar fomentos pontuais como prêmios e incentivos para os que demonstrassem maior comprometimento com a causa<sup>14</sup>. Apesar dos partidos rurais serem os locais de maior incidência de assaltos e vadiagens, os autores da peça também se mostraram preocupados com os inconvenientes causados no espaço urbano que, curiosamente, foi tratado no singular durante todo o documento: o informe versou apenas sobre Havana, mais especificamente sobre os bairros extramuros da cidade.

A sacarocracia cubana tinha motivos de sobra para se preocupar com a melhoria do policiamento, sobretudo no que tange os bairros extramuros de Havana, Jesús María, Guadalupe, Regla e Jesús del Monte y Prensa. Tidos como “gargantas” que ligavam a capital

16

A rebelião de Aponte foi um evento de significativa repercussão na história de Cuba, tendo sido incorporado pela historiografia oficial desde meados do século XIX, bem como nas análises clássicas sobre a escravidão em Cuba, como no trabalho: ORTIZ, F. Cuban Counterpoint. Tabacco and Sugar. New York: Alfred A. Knopf Ed., 1947 (1ª edição norte-americana). O levante também figurou na análise de muitos historiadores que escreveram sob forte influência da Revolução de 1959, como o trabalho: BETANCOURT, Juan R. El Negro: Ciudadano del Futuro: O todos somos felices, o nadie podrá ser feliz. Havana: Talles Tipográficas de Cárdenas y Cia., 1959. Análises mais recentes enfatizaram a reconstituição dos eventos e personagens da rebelião, utilizando variadas fontes documentais para tanto. Cf.: FRANCO, José Luciano. Las Conspiraciones de 1810 y 1812. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1977 (publicado pela primeira vez em 1963). CHILDS, Matt. The 1812 Aponte Rebellion in Cuba and the Struggle against Atlantic Slavery. North Carolina: The University of North Carolina Press/ Chapel Hill, 2006.

17

Recente trabalho que aborda diretamente as conexões entre Cuba e Haiti na Era das Revoluções é: FERRER, Ada. Freedom's Mirror: Cuba and Haiti in the Age of Revolution. New York: Cambridge University Press, 2014.

18

Importantes trabalhos sobre a Intendência de Polícia da Corte do Rio de Janeiro destacam a figura de Paulo Fernandes Viana são: SILVA, Maria Beatriz Nizza da. A Intendência-Geral da Polícia: 1808-1821. In: Acervo. Rio de Janeiro, v.1, n.2, pp.137-151, jul. - dez. 1986. HOLLOWAY, Thomas. A Polícia no Rio de Janeiro. Repressão e Resistência numa cidade do século XIX. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1997. SLEMIAN, Andréa. Vida Política em tempo de crise: Rio de Janeiro (1808-1850). São Paulo: Hucitec, 2006. Sobre a ideia de "corte miniaturizada" ver: GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade dos poderes no Rio de Janeiro Joanino: administração e governabilidade no Império Luso-Brasileiro. In: JANCÓS, I. (org.). Independência: História e historiografia. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2005, p.708. SCHULTZ, Kirsten. Versalhes Tropical. Império, Monarquia e a Corte Real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

19

ARAÚJO, Carlos E.M. O Duplo Cativo. Escravidão urbana e sistema prisional no Rio de Janeiro 1790-1821. Dissertação (Mestrado em História Social). Instituto de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

20

KARASCH, Mary. A vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850). São Paulo: Cia. das Letras, 2000, p. 253.

às regiões oeste, leste e sul da ilha<sup>15</sup>, os bairros extramuros eram passagem obrigatória de todo o açúcar que seria exportado por Havana; e desde final do século XVIII vinham se tornando local de morada de famílias menos abastadas e da "população de cor" (escrava e liberta) que, graças ao incremento do tráfico transatlântico nos últimos anos dos setecentos, crescia a olhos vistos.

Quatro anos antes da chegada do Capitão General Cienfuegos Jovellanos, em 1812, a "garganta" de Cuba, havia sido palco de uma das maiores insurreições da ilha: a Rebelião de Aponte. Os planos da rebelião liderada por José Antônio Aponte (cuja sede foi a casa de seu líder no bairro de Guadalupe) surpreenderam as autoridades não só por seus objetivos revolucionários – abolir a escravidão e o tráfico de africanos, acabar com o domínio colonial na ilha e criar uma sociedade menos discriminatória -, mas também por revelar uma ampla rede de solidariedade e de informação criada pelos homens e mulheres negros de Havana e de suas imediações<sup>16</sup>. Não era estranho que este episódio ainda estivesse fresco na memória das autoridades e dos sacarocratas cubanos, que sem exagero algum relacionavam a Revolução do Haiti (1791-1804) com a rebelião de Aponte (1812), movimento insurreto protagonizado por escravos e libertos que tinham Toussaint L'Overture e os reis da Abissínia como seus heróis<sup>17</sup>. Todavia, o manifesto assinado pelos principais produtores de açúcar da ilha não deixava margem para interpretações: a escravidão permanecia. Melhor posto: a escravidão deveria crescer. No entanto, se fazia necessário ajustar o contrapeso dos inconvenientes da escravidão.

O que, em 1816, faltava a Cienfuegos Jovellanos sobrava para Paulo Fernandes Viana. Intendente Geral da Polícia da Corte do Rio de Janeiro desde 1808, ele foi um dos principais atores na complexa tarefa de transformar a capital colonial na nova sede de poder do Império português. Vencer a tropicalidade travestida em pântanos, brejos e no calor úmido que pouco ornava com os humores lisboetas, era um dos desafios do Intendente, que também precisava fazer com que os "inconvenientes da escravidão" fossem menores que a dependência (cada vez maior) que a cidade tinha com o trabalho escravo.

As obras que se debruçaram no estudo do período joanino do Brasil são uníssonas em destacar Paulo Viana como peça-chave da transladação da Corte e na transformação do Rio de Janeiro numa "Lisboa miniaturizada"<sup>18</sup>. Profundo conhecedor do cotidiano da nova Corte nos primeiros anos do século XIX, Paulo Viana tentou unir o útil ao agradável coadunando as mudanças urbanísticas da cidade com o uso mais racionalizado do trabalho de escravos citadinos. Numa política que Carlos Araújo batizou como "duplo cativo"<sup>19</sup>, a Intendência de Polícia utilizava os cativos que estavam presos nas mais diferentes obras de infraestrutura da cidade. Junto com escravos alugados diretamente de seus proprietários e alguns libertos, os cativos que estavam no Calabouço e em outras prisões da cidade eram empregados na abertura de estradas, aterramento de brejos, construções de edifícios e calçamento de ruas.

Além de reduzir os custos da Intendência de Polícia, a política de utilização de escravos presos (e não reclamados por seus proprietários) aponta para outras instâncias da escravidão no Rio de Janeiro. Embora o aprisionamento de cativos urbanos fosse uma prática comum

21

Sobre as prisões de escravos feitas pela Intendência de Polícia, ver: ALGRANTI, Leila Mezan. O Feitor Ausente. Estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro 1808-1821. Petrópolis, Editora Vozes, 1988. ARAÚJO, Carlos E.M. OP. Cit.

22

Os dados dos desembarques feitos no Valongo foram retirados de: FLORENTINO, Manolo. Em *Costas Negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia. das Letras, 1997, p. 51. Já o número total de africanos escravizados nas Américas entre 1816 e 1821 foi obtido por meio do Trans-Atlantic Slave Trade Database. <http://www.slavevoyages.org>

23

SPIX, J.B.MARTIUS, C.F. Viagem pelo Brasil: 1817-1820. Coleção Reconquista do Brasil, vol. 1. São Paulo/ Belo Horizonte: EDUSP/Itatiaia, p.66.

24

LUCCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. São Paulo: EDUSP, 1975, p. 74. LEITHOLD, Theoder Von e RANGO, L.V. O Rio de Janeiro visto por dois prussianos em 1819. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966, p. 85.

25

DEBRET, Jean Baptiste. Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil. São Paulo: Editora Círculo do Livro, 1985, p.126.

26

LEITHOLD, T. RANGO, L. Op.Cit., p. 29.

27

Idem, p. 19

na cidade antes mesmo do século XIX, o aumento vertiginoso da população escrava após 1808, aliado à natureza móvel da escravidão cidadina fez com que Paulo Viana fizesse as vezes de feitor do Rio de Janeiro. Nos primeiros anos em que esteve à frente da Intendência, Paulo Viana organizou uma série de medidas que sinalizavam para os escravos citadinos daquilo que Mary Karasch chamou de “muros invisíveis” do Rio de Janeiro<sup>20</sup>. Os editais que determinavam os horários de circulação escrava nas ruas do Rio de Janeiro, as proibições da presença de cativos em tabernas e hospedarias sem autorização senhorial, e as patrulhas e rondas noturnas fizeram do escravo urbano um alvo constante das ações policiais. Não por acaso, entre os anos de 1808 e 1815, o maior número de prisões feito pela polícia da Corte incidiu sobre a população escrava<sup>21</sup>.

A boa equação estabelecida entre a vida em Corte e o uso massivo de escravos urbanos manteve-se mesmo depois que o Rio de Janeiro foi elevado à sede do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Não seria exagero tomar o caso da Corte como um exemplo significativo da política adotada por D. João VI na defesa pela escravidão. Nesse sentido, os números relativos ao tráfico são expressivos. Entre os anos de 1816 a 1821, pouco mais de 122 mil africanos escravizados desembarcaram no Valongo, quantia equivalente a 43% do total de desembarques feitos no Brasil<sup>22</sup>. Se comparado com o período abrangido entre os anos de 1791 a 1815 é possível averiguar um duplo crescimento. A média anual de desembarque de africanos escravizados pulou de 11.521 em 1791 para 20.745 em 1815 Já o percentual do volume do tráfico para o Rio de Janeiro dentre a totalidade de desembarques realizados aumentou de 34% para 43%.

Entre os anos de 1769 até 1831, o Valongo conservou-se como o principal porto de entrada de africanos escravizados no Brasil mantendo a mesma lógica comercial que muitas vezes intrigara os viajantes estrangeiros, desacostumados com o comércio de gente. Segundo Spix e Martius, que visitaram o mercado em 1817, “logo que estes escravos chegam ao Rio de Janeiro, são aquartelados na rua do Valongo, junto do mar. Veem-se ali, crianças, desde os seis anos de idade, e adultos de ambos os sexos, de todas as idades. Eles jazem meio nus, expostos ao sol nos pátios, ou afora, em volta das casas, ou separado segundo os sexos, em diferentes salas.”<sup>23</sup>

Um número expressivo dos cativos vendidos no Valongo permanecia no Rio de Janeiro para dar conta da crescente demanda de atividades urbanas. Além daqueles que eram colocados a serviço da Intendência de Polícia, os escravos citadinos foram alocados numa diversificada gama de ocupações que acabavam por ditar o ritmo da cidade. Viajantes estrangeiros que visitaram o Rio nos anos imediatamente posteriores à chegada da Corte muitas vezes se espantavam com a quantidade de negros – escravos e libertos, africanos e crioulos – que perambulavam pelas ruas da cidade executando toda sorte de trabalhos. Quase uma década após a elevação do Rio à sede do Império português, o peso da escravidão continuava aumentando na cidade e causando estranheza aqueles que desconheciam o cotidiano escravista.

A escravidão estava em todo lugar. Luccock chegou a comparar,

28

SOARES, L.C. O "povo de Cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro, 7 LETRAS/FAPERJ, 2007, pp. 405-406.

29

Importante ressaltar, que dentre os 1.046 escravos homens inventariados, 336 não tiveram suas profissões declaradas e 150 eram menores de 10 anos. No caso das mulheres, aquelas cujas atividades não foram definidas somaram 620 casos. Cf. SOARES, L.C. Op. Cit., p. 406.

30

KARASCH, Mary. Op. Cit..

31

AMARAL, Rodrigo A. Nos Limites da escravidão urbana: a vida de pequenos senhores de escravos na urbes do Rio de Janeiro, c. 1800-c.1860. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

32

Ibidem, p. 22.

33

SOARES, L.C. Op. Cit., 2007, p. 384.

ainda em 1808, o Rio de Janeiro com o coração da África, com a particularidade, porém, de que, como ressaltou Leithold, "negros e negras se cumprimentam ao estilo europeu: os homens tirando o chapéu com uma inclinação na cabeça; as mulheres fazendo uma reverência"<sup>24</sup>. Assim que desembarcou no Rio de Janeiro, em 1817, Jean Baptiste Debret, relatou como que "percorrendo as ruas fica-se espantado com a prodigiosa quantidade de negros, perambulando seminus e que executam os trabalhos mais penosos"<sup>25</sup>

As cousas miúdas do dia-a-dia do cativo cidadão também foram pontuadas pelos estrangeiros que visitaram o Rio de Janeiro. Segundo Leithold e Rango - dois prussianos que estiveram na cidade em 1819 -, grande parte dos escravos era empregada nos afazeres domésticos. De acordo com o viajante: "pequenas ou grandes, [n] a maior parte das casas [...] não existem privadas [...], vasos noturnos fazem o serviço, os quais são removidos [...] pelos escravos"<sup>26</sup>. Os prussianos observaram ainda, que os cativos domésticos muitas vezes tinham que sair às ruas, como no caso de um escravo que acompanhou seu senhor na compra de feixes de lenha<sup>27</sup>. Em muitos casos, sobretudo quando se tratava de proprietários menos abastados, era comum que o mesmo escravo ou escrava exercesse atividades domésticas numa parte do dia, e tivesse algum outro ofício em localidades centrais do Rio de Janeiro.

As vantagens econômicas das atividades de ganho e do emprego dos cativos na área comercial foram diretamente responsáveis pelo crescimento do segmento escravo na cidade. O percentual expressivo de cativos que ficava na urbe permaneceu trabalhando na diversificada gama de serviços urbanos do Rio. Por meio da análise de inventários post mortem, Luis Carlos Soares constatou que, de forma geral, entre os anos de 1810 e 1849, boa parte dos cativos inventariados, cuja atividade foi declarada, estava destinada para os serviços domésticos<sup>28</sup>. Ainda que o emprego de mulheres tenha sido muito significativo, também havia um número relevante de homens que cuidavam dos afazeres das casas de seus senhores. Contudo, no mesmo exame, o autor apontou que dos 1.046 escravos homens inventariados, 82 eram ganhadores, 188 realizavam atividades industriais (entendidas pelo autor como toda sorte de ofícios artesanais e atividades comerciais), e 38 trabalhavam com transporte marítimo e terrestre<sup>29</sup>. No caso feminino, a ocupação nos serviços domésticos rivalizou com as atividades de ganho. Dentre as 1.737 mulheres contabilizadas, 239 trabalhavam nas casas de seus amos, enquanto que 227 estavam empregadas em atividades como costureiras, lavadeiras e quitandeiras.

Embora os dados levantados por Luiz Carlos Soares sejam referentes ao extenso período de 1810 a 1849, quando examinados com outras fontes primárias, eles permitem traçar certo padrão da ocupação escrava no Rio de Janeiro que já havia sido anunciado pela obra inaugural de Mary Karasch<sup>30</sup>. Num trabalho que também analisou a ocupação de escravos urbanos no Rio de Janeiro entre os anos de 1808 e 1860 por meio dos inventários post mortem, Rodrigo Amaral também destacou que era nas ruas e vias do Rio que se encontrava os mais diferentes tipos de serviços executados pelos cativos, inclusive no que tange aos escravos de pequenos senhores de escravos<sup>31</sup>.

34  
FRANK, Zephyr L. *Dutra's World. Wealth and Family in Nineteenth-Century Rio de Janeiro*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004.

35  
Os resultados obtidos no exame dos inventários post mortem analisados por Luiz Carlos Soares entre os anos de 1810 e 1820, reforçam que o escravo era um dos bens mais inventariados. Cf.: SOARES, L.C. Op. Cit., p. 396.

36  
Após a transferência da Corte, muitas famílias (inclusive aquelas que haviam sido atingidas pela lei das aposentadorias) migraram para a freguesia do Engenho Velho, onde a nova residência da Família Real estava sendo construída, e para a região de Botafogo, que, na época, era uma região repleta de pequenas chácaras.

37  
SANTOS, Ynaê Lopes dos. *Além da Senzala. Arranjos escravos de moradia no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: HUCITEC, 2010.

38  
Cf. FRANK, Z. Op. Cit., p. 27.

A elevação do Rio de Janeiro à sede máxima do poder lusitano resultou não só no rápido crescimento urbano e econômico da cidade, mas a tornou uma cidade cada vez mais cara para se morar. A abertura dos portos e o incremento das atividades mercantis atraíram muitos comerciantes estrangeiros que, de passagem ou não, acabaram inflacionando os preços de uma série de bens e serviços. Os mesmos prussianos que se assombraram com a ausência de latrinas nas residências do Rio, reclamaram que

Os alugueis aqui são excessivamente caros. Uma casa bem modesta, das que eu antes descrevi, custa por mês e sem móveis de 14 a 16 mil réis, ao redor de 24 tales para prussianos. Quando uma casa fica vazia e querem alugá-la, colocasse à porta uma folha branca de papel, que indica estar ela disponível. Os interessados informam-se junto aos vizinhos [...] As casa maiores são proporcionalmente mais caras do que em Berlin<sup>32</sup>.

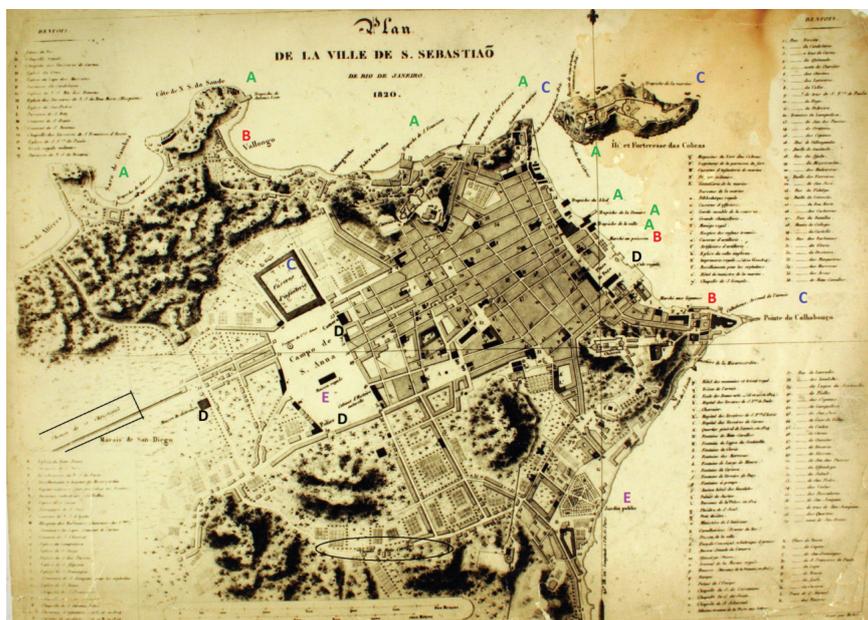
A queixa de Leithold e Rango tinha forte procedência. Entre os anos de 1815 e 1820, o preço médio de um escravo jovem e saudável girava entre 180 e 200 mil réis<sup>33</sup>. Sendo assim, o dinheiro gasto em um ano de aluguel na região central do Rio de Janeiro era equivalente ao preço de um cativo posto a venda na mesma cidade. Ao analisar a trajetória de Antonio Dutra, um africano escravizado que chegou ao Rio de Janeiro em 1809 e morreu livre no final da década de 1830 deixando como herança para sua filha uma casa e treze cativos, Zephyr Frank defende que, durante as primeiras décadas do século XIX, o cativo tornou-se o tipo de propriedade mais difundido na cidade<sup>34</sup>. O alto preço dos aluguéis e das casas, bem como a possibilidade do futuro proprietário ganhar somas expressivas por meio do jornal de seus escravos teriam sido as razões que fizeram do cativo uma mercadoria de grande demanda no Rio de Janeiro<sup>35</sup>.

As transformações causadas por sua elevação à Corte portuguesa e o conseqüente incremento das atividades mercantis da cidade acabaram retirando boa parte das famílias mais abastadas das regiões próximas do porto e das principais vias de comércio, que foram procurar paragens mais calmas e com espaço suficiente para a construção de seus palacetes e sobrados<sup>36</sup>. Desde 1808, muitos cativos urbanos usaram a proximidade com seu local de trabalho para negociar a possibilidade de viverem sobre si (nas regiões centrais do Rio), o que, em muitos casos, também pareceu vantajoso para os senhores<sup>37</sup>.

As freguesias centrais do Rio (Santa Rita, Santana, Sacramento, Candelária e São José) eram aquelas que mais ofereciam oportunidades de trabalho para escravos, graças às inúmeras atividades comerciais ali concentradas. Os dados obtidos por Frank corroboram porque seria mais interessante para escravos de ganho e aluguel trabalharem nessa região da cidade. Nesses locais, um escravo de ganho, entre 20 e 30 anos e avaliado em 160\$00 réis recebia cerca de \$320 por dia. De tal modo que, em um ano, o cativo teria recebido entre 50\$000 e 70\$000, tendo gasto metade dessa quantia para se sustentar, e a outra parte para pagar o que devia a seu senhor no acordo apalavrado que regeu a atividade de ganho. Fazendo um cálculo otimista, no qual o escravo conseguisse economizar um quarto do que recebia anualmente (caso trabalhasse 20 dias todos os meses), seria necessário quase quatro anos para que ele conseguisse

comprar sua alforria<sup>38</sup>. Lido sob outra ótica: nesse mesmo intervalo de quatro anos, um senhor que tivesse um escravo em boas condições trabalhando nas freguesias comerciais do Rio de Janeiro teria, por meio do trabalho de seu escravo, o montante necessário para comprar outro cativo.

MAPA 1 - RIO DE JANEIRO EM 1820



Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Plan de la Ville de São Sebastião do Rio de Janeiro. 1820. 2/04/10 registro 064

O mapa produzido no ano de 1820 ajuda a compreender um pouco melhor o crescimento da perímetro urbano do Rio de Janeiro e como as atividades exercidas pelos escravos estavam atreladas a essa expansão. Destacados com a letra A estão os principais trapiches da cidade, mostrando, uma vez mais, a importância da atividade portuária para a economia da Corte. A letra B indica três grandes mercados do Rio: o Valongo (na freguesia de Santa Rita), o Mercado de Peixes e o Mercado de Legumes, ambos localizados nas proximidades do Largo do Paço, uma das regiões mais movimentadas da cidade. A letra C indica os edifícios militares destacados no Mapa, como a Academia da Marinha, a Fortaleza da Ilha das Cobras (também administrada pela Marinha), o Calabouço e o Arsenal de Armas e a recém-construída Casa de Infância. Identificados com a letra D estão alguns órgãos administrativos do Rio, como o Paço Real, o novo edifício da Câmara Municipal, a Intendência de Polícia e a Casa de Detenção; os três últimos localizados nas imediações do Campo de Santana. Por fim, a letra E indica espaços de sociabilidade fundamentais para a dinâmica de uma vida em Corte, como o Passeio Público (que ainda obedecia ao traçado original do Mestre Valentim), e o já mencionado Campo de Santana. Ainda estão destacadas no Mapa duas vias que indicavam as direções do crescimento do Rio: o Caminho de São Cristóvão, fundamental para o processo de urbanização da freguesia do Engenho Velho, que, até o início do século XIX, era um rocio das tropas que saíam do interior da capitania do Rio; e o Caminho de Mata Cavalos

(hoje rua do Riachuelo), via de extrema importância para o trânsito da realeza na cidade, e que facilitou a ocupação das regiões da Lapa e da Glória. Nota-se então, que não fora por acaso que grande parte do segmento escravo morava nas freguesias urbanas do Rio. Ainda que a cidade estivesse crescendo, era na Candelária, Santa Rita, Sacramento, São José e Santana que estavam localizadas os principais mercados e trapiches da cidade.

Por mais que o escravo de ganho gozasse de uma grande mobilidade de trânsito, que muitas vezes era ansiada por cativos que trabalhavam no eito, a grande quantidade de africanos escravizados que desembarcavam anualmente no Valongo, somada aos milhares de crioulos e aos outros tantos libertos, fizeram do mercado interno de mão-de-obra do Rio de Janeiro um espaço de solidariedade, mas também de disputa, já que em muitas ocasiões, a sobrevivência material dos escravos ficava a cargo deles mesmos, complexificando ainda mais o cotidiano do Rio de Janeiro.

Quanto mais espaço os escravos encontravam para atuar na cidade, mais ações a Intendência de Polícia precisava elaborar na tentativa de controlar esses cativos. Exemplo disso, pode ser atestado por meio das escrivatinhas de Bernardo Francisco Monteiro, Francisco Xavier Barreiro e Antonio Xavier da Rocha, oficiais da Intendência Geral de Polícia que, entre os anos de 1819 e 1821, trabalhavam ao lado de Paulo Fernandes Viana, receberam pilhas de reclamações que denunciavam os infortúnios do cotidiano no Rio de Janeiro. E, frequentemente, os escravos urbanos eram o motivo dessas queixas. Furtos, insultos, fugas, encontros amorosos foram algumas das questões que obrigaram que os proprietários dos cativos denunciados tivessem que assinar termo de bem viver com aqueles que haviam procurado as autoridades.

Por vezes, tais termos eram assinados em prol dos cativos referidos. Um exemplo:

Aos três dias do mês de Junho de mil oitocentos e vinte anos na Secretaria da Intendência Geral da Polícia, compareceu Dona Anna Luiza, de ordem do Sr. Conselheiro Intendente Paulo Fernandes Vianna, e o mesmo Conselheiro lhe foi determinado que assinasse Termo de não se vicar a sua escrava Magnolia Mina, com a pena de que obrando o contrário de a ver em Praça vendida. O que tendo ela ouvido assim o prometeu cumprir<sup>39</sup>.

Dona Anna Luiza não foi a única cuja atenção foi chamada devido à forma exageradamente rude com a qual tratava sua escrava. Quatro meses depois, José da Costa também foi obrigado a assinar um termo em que se comprometia a não se vicar sua cativa, sob pena de prisão. Ao que tudo indica homens e mulheres que, neste caso, preferiam manter-se no anonimato, também recorriam à Intendência Geral de Polícia para denunciar situações em que escravos urbanos tornavam-se vítimas de seus senhores ou de terceiros.

Se não bastasse a administração das obras públicas, o cerceamento de práticas consideradas pouco civilizadas, e até mesmo o cuidado com a segurança da Corte, a Intendência Geral de Polícia também precisou lidar com histórias miúdas que comprometiam a

42  
Idem, pp. 132-133.

43  
Sobre o tráfico para o Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XIX ver: FLORENTINO, OP. Cit. RODRIGUES, Jaime. O Infame Comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de Africano para o Brasil (1800-1850). Campinas, Ed. da UNICAMP, 2000.

44  
CIENFUEGOS-JOVELLANOS GONZÁLEZ-COTO, Francisco de Borja. Memórias del artillero José María Cienfuegos Jovellanos (1763-1825). Ideias en Metal, Gijón, 2004, pp. 138-139 (grifo meu).

ordem e o bom funcionamento da cidade. Por meio de denúncias (algumas possivelmente anônimas), os homens que estavam subordinados a Paulo Fernandes Viana deveriam averiguar as acusações feitas, recolher as provas que julgassem necessárias para, depois disso, convocar os envolvidos a fim de encontrar uma saída amigável. Os termos assinados poderiam ser lidos como uma espécie de “voto de confiança”, ou então como último alerta dado pelas autoridades antes que medidas mais enérgicas fossem tomadas; mesmo porque, salvo raras exceções, tais termos tratavam de questões que não representavam grande perigo para a sociedade. Todavia, o banal e o pitoresco que marcaram esses documentos permitem observar o peso que a escravidão imprimia no cotidiano do Rio de Janeiro.

Esse peso tinha como suporte o avultado e diversificado tráfico transatlântico que, a despeito da pressão inglesa e em semelhança com o que ocorria em Havana, continuava crescendo.

### A escolha pela escravidão no espaço urbano

Durante o período em que o Rio de Janeiro foi sede máxima do Império português, D. João e seus ministros fizeram da defesa da escravidão uma das principais plataformas políticas da Coroa Lusitana que, apesar das inúmeras condenações britânicas, recebia o forte apoio dos súditos americanos<sup>40</sup>. A eficácia das ações tomadas pela Coroa portuguesa foi tamanha que serviu de incentivo para a oligarquia cubana, que a utilizou como exemplo positivo perante o poder metropolitano espanhol na defesa do tráfico. No entanto, as transformações que marcaram a segunda metade da década de 1810, fizeram com que a Coroa portuguesa tivesse que modificar os termos de suas negociações com os britânicos. A queda de Napoleão em 1815 colocou abaixo as ameaças de D. João sobre uma possível aliança luso-francesa. No Congresso de Viena (1815), portugueses e espanhóis uniram-se na defesa do tráfico. Entretanto, o novo reordenamento político, que impulsionou o abolicionismo inglês, obrigou que a Coroa portuguesa negociasse diretamente com a Grã-Bretanha<sup>41</sup>.

A defesa da política pró-escravista sistematizada por D. Rodrigo entre 1810 e 1811, foi fundamental para as negociações que resultaram na assinatura da Convenção Adicional de 28 de julho de 1817, tão invejada pela elite crioula de Cuba. Como pontuado por Berbel, Marquese e Parron, a despeito da determinação da instalação das Comissões Mistas e o direito de visita recíproco (cujo objetivo era garantir o julgamento dos navios negreiros que não seguissem os termos do acordo), a delimitação geográfica exata das regiões africanas onde o tráfico, sob a bandeira lusitana, seria lícito era o exemplo máximo da vitória de D. João VI, que dava ao império português uma condição singular no mundo atlântico: a legalidade da manutenção no tráfico transatlântico, e a possibilidade de projetá-lo para o futuro<sup>42</sup>. A classe senhorial do Rio de Janeiro soube fazer bom uso da conquista do monarca português, transformando a capital do Império luso numa das maiores cidades escravistas da década de 1810<sup>43</sup>. Todavia, como é possível aventar, a manutenção do tráfico foi benéfica para o conjunto dos senhores brasileiros que, graças à

manutenção deste comércio, conseguiu conservar a escravidão como a principal mão-de-obra do Brasil. Conforme visto, no caso do Rio de Janeiro, essa manutenção contou com o auxílio imprescindível da Intendência de Polícia da Corte.

É provável que nenhuma outra cidade escravista tenha tido um aparato repressor tão eficaz como o Rio de Janeiro. Essa máxima esteve diretamente relacionada com a situação ímpar que a cidade desfrutava no contexto Atlântico, quando foi elevada à sede do Império português em 1808. Todavia, a despeito da assimetria política, as autoridades que administraram Havana entre os anos de 1816 e 1820 tiveram que lidar com um cotidiano escravista que muito se assemelhava à realidade que Paulo Fernandes Viana enfrentou no Rio de Janeiro no mesmo período. Dessa forma, o olhar arguto do Capitão General Cienfuegos Jovellanos rapidamente substituiu sua inexperiência, e a força que a escravidão exercia na capital cubana saltou-lhe aos olhos. Ao tipificar um dia em Havana, o novo Capitão General salientou que

45  
Ibidem.

46  
Ibidem, p. 144 (grifo meu).

à medida que vai entrando a manhã aparecem por todas as partes os vendedores ambulantes; funileiros, trapeiros, com seus carrinhos cheios de trapos, fruta, moedores e vendedores ambulantes de ambos os sexos no lombo de seus velhos e peludos cavalos; eles carregam agulhas, alfinetes, metais e peças de seda, de diversos gostos e cores. Misturam nas ruas suas vozes com o ruído habitual do tráfego na cidade. A baía e as docas vão, pouco a pouco, enchendo de gente desocupada que se veem circular de lá pra cá sem rumo. Passeiam entre os negros africanos e os carregadores – os peões brancos se recusam misturar-se com os negros nesse trabalho - que cantando suas canções estranhas, pesar, carga e amontoam as carroças com as caixas de açúcar ou café. Passeiam também as negras mucamas e amas de leite, gordas, exuberantes, luxuosamente vestidas e ornadas – brincos e colares de ouro falso – levando em seus braços os filhos de seus amos: brancos alguns e negros com gotinhas de sangue da cor os demais<sup>44</sup>.

47  
Ibidem.

Segundo o Capitão General, pela manhã, as ruas de Havana eram igualmente tomadas por negros (escravos e libertos) que trabalhavam no porto, nas ruas, nas casas senhoriais mais abastadas, mas também por desocupados; enquanto os peões brancos se recusavam a laborar junto com a “população de cor”, os escravos e seus descendentes continuavam sendo a mão-de-obra fundamental da capital cubana. Porém, como ressaltou o próprio Jovellanos, ao trabalhar os negros emprestavam à Havana suas raras canções e, quando possível, a exuberância de suas vestimentas e outras instâncias da sua corporeidade.

48  
PARRON, Tâmis. P. A política da escravidão na Era da Liberdade. Estados Unidos, Brasil e Cuba (1787-1846). Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

Os empréstimos que africanos e seus descendentes deram para Havana ficavam ainda mais evidentes na vivência noturna, momento em que Cienfuegos Jovellanos pôde vislumbrar outras consequências oriundas da força da escravidão no espaço urbano. Ao descrever as canções e danças dos negros, o Capitão General acrescentou um tom pitoresco em sua escrita, que parecia reconhecer alguns dos inconvenientes a que fora alertado pela elite cubana. Os bailes frequentados pelos segmentos mais pobres da cidade eram lugares em

49  
Importante salientar que o anúncio de escravos homens para a realização de duas ou mais atividades manteve-se em Havana até a década de 1830.

50  
Cf. NÚÑES JIMÉNEZ, Antonio. Los Esclavos Negros. La Habana: Fundación de la Naturaleza y el Hombre, 1998, p. 300

que se cantam e dançam as coisas mais sujas e escandalosas que pode

51  
Idem, p. 301.

imaginar. Mas esse bailar, diga o que se diga, não está ao alcance de qualquer um que se proponha a executá-lo; para bailar essas danças é preciso ser negro, dormir em rede e alimentar-se de coco, mandioca, plátano e charque, recebendo sobre a pele este sol ardido do Caribe<sup>45</sup>.

52

Em sua análise sobre Havana, Carlos Venegas apontou que a coartação era uma das principais formas de obtenção da liberdade por parte dos escravos. Em estudo recente, Claudia Varela analisou tal processo, que consistia na compra a prazo da alforria, demonstrando como muitos escravos cidadãos se valeram da maior autonomia de trânsito e do acesso facilitado ao dinheiro para galgar sua liberdade. Cf. VENEGAS FORNIAS, Carlos. Cuba y sus pueblos. Censos y mapas de los siglos XVIII y XIX. La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, 2002., VARELLA, Claudia. Esclavos a sueldo: la coartación cubana en el siglo XIX. Tese (Doutorado em História) Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2010.

53

Sobre as mudanças urbanísticas e o aumento da população escrava em Havana durante os anos de 1763 a 1815 ver: SANTOS, Ynaê Lopes dos. Irmãs do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e em Havana. Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

54

Dados censitários obtidos em: SAGRA, Ramón. Historia economico-política y estadística de la isla de Cuba. Habana, Imprenta de las viudas Arazosa y Soler, 1831, p. 5.

55

De acordo com os dados censitários apresentados por Venegas Fornias, entre 1817 e 1820, Havana era a quarta cidade mais populosa do Novo Mundo, perdendo apenas para a Cidade do México, Nova Iorque e Salvador. Cf. VENEGAS FORNIAS, C. Op. Cit., p. 137 (tabela 3).

No entanto, como apontado pelo próprio Capitão General, “em Havana se canta e baila em todas as partes<sup>46</sup>”. Se o povo baixo (e negro) divertia-se nos bailes profanos, a elite de Havana, aquela que habitava os casarões e palacetes intramuros, frequentava a Ópera com seus trajes ornamentados e suas joias ostensivas. E, na saída do Teatro, sentia-se uma vez mais o peso da escravidão. Dezenas de carruagens reluzentes, dirigidas por cativos, aguardavam o fim do espetáculo para conduzir seus senhores de volta para casa. Aqueles que viviam nas cercanias eram esperados por escravos a pé, incumbidos de iluminar o retorno de seus amos. Findadas as apresentações, os sinos badalavam avisando o toque de recolher. A partir de então, o silêncio tomava as ruas de Havana, interrompido apenas pelos murmúrios dos serenos<sup>47</sup>. Ainda que estereotipada, a noite pintada por Cienfuegos Jovellanos revelava aspectos interessantes da Havana de então. Uma cidade que amanhecia com o canto dos escravos, e que ia dormir com as cantigas daqueles que vigiavam os cativos: uma cidade escravista em todos os sentidos.

Não era para menos. Desde os últimos anos do século XVIII, os mesmos homens que informaram Cienfuegos Jovellanos sobre a necessidade de uma polícia bem treinada para administrar a população escrava, organizavam-se em prol da montagem de uma economia escravista agroexportadora. Além de novos arranjos políticos com as autoridades espanholas, parcerias com o governo estadunidense, a abertura de novos campos para plantio e importação de maquinário, o incremento do tráfico transatlântico de africanos escravizados foi um dos pilares de sustentação dos planos da sacarocracia cubana<sup>48</sup>.

Junto com o aumento do segmento escravo em toda a ilha, no caso específico de Havana observa-se que o incremento do tráfico teve efeitos na ampliação do uso dos cativos. Os principais jornais da cidade continuavam sendo um importante veículo de compra e venda desses escravos recém-desembarcados e daqueles que viviam na ilha há mais tempo. Entre os anos de 1790 e 1815, verificou-se que a maior parte dos escravos homens anunciados nos jornais da cidade era destinada à serviços específicos, ao passo que a maior parte das mulheres era apregoada para realizar mais de uma atividade. O que se observa a partir de 1816 é o aumento do número de escravos homens que passaram a ser vendidos para trabalhar em diversos serviços<sup>49</sup>. No dia 8 de julho de 1816, por exemplo, foi anunciado no Diario del Gobierno de la Habana um escravo ganga, de 18 anos, bom cozinheiro, cocheiro e cabelereiro<sup>50</sup>. Quinze dias depois, o mesmo jornal anunciava outro cativo da mesma idade, só que crioulo, jornaleiro com princípios de sapateiro, pedreiro e cozinheiro<sup>51</sup>. Os escravos que já estavam em todos os lugares, passaram a ser ainda mais explorados.

A pressão para o fim do tráfico aumentou expressivamente a cifra de africanos desembarcados em Havana. Embora a maior parte desses cativos rumasse para os engenhos de açúcar e os cafezais da

56

O incremento da população escrava (e consequentemente liberta) e o medo de insurreições de caráter racial foram temas que andaram juntos na história de Cuba. Desde que a elite crioula definiu os termos de seu projeto econômico, as autoridades tentaram encontrar formas de manter a desigualdade racial, sem levar essa tensão ao limite. Sobre as diferentes políticas a respeito da racialização da sociedade cubana durante o século XIX, ver: NARANJO OROVIO, C. GÁRCIA GONZÁLEZ, A. Racismo e Inmigración em Cuba en el siglo XIX. Madrid, Ediciones Doce Calles, 1993. (No caso específico da criação da Junta de Población Blanca em 1817, ver pp. 54-63). NARANJO OROVIO, C. La amenaza haitiana, un miedo interesado: poder y fomento de la población blanca en Cuba. In: GONZÁLES-RIPOLL. NARANJO, FERRER, GARCÍA. OPATRNY. El Rumor de Haití en Cuba: temor, raza y rebeldía, 1789-1844. Madrid, CSIC, 2004, pp. 83-178.

57

Cf. NÚÑEZ JIMÉNEZ, A. Op. Cit., pp. 300-337.

58

MURRAY, David. Odius Commerce. Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade. Cambridge, Cambridge University Press, 1980, pp. 50-71.

59

Desde o ano anterior, a pressão britânica para o fim do comércio transatlântico de africanos escravizados já havia causado forte impacto na conformação da população de Cuba. Conforme apontado, o medo do fim do comércio, fez com que, em 1816, a sacarocracia cubana importasse mais de 18 mil africanos escravizados.

60

Cf. MURRAY, D. Op. Cit., pp. 72-77.

61

Esses são os dados oferecidos pelas estimativas do banco de dados do Slave Trade Database e pelos cálculos feitos por David Murray (p. 18).

62

De acordo com os dados recolhidos pelo Trans-Atlantic Slave Trade Database, entre os anos de 1816 e 1820, 91.741 africanos escravizados adentraram legalmente em Cuba.

63

Importante salientar que, além de morada dos escravos urbanos que haviam conseguido comprar sua liberdade, Havana também era o local para onde se dirigiam muitos alforriados de outras partes de Cuba, que viam a cidade como um lugar mais favorável para a busca de trabalho e a reconstrução da vida em liberdade.

ilha, os que ficavam na capital realizavam toda sorte de serviços, pois, numa cidade sabidamente escravista, ter princípios de pedreiro ou cozinheiro já não era garantia de muita coisa. Aparentemente todo escravo saudável era um “faz tudo” em potencial. Dependendo da saúde, das condições de trabalho e da relação estabelecida com seu senhor, esse cativo poderia comprar sua alforria, à vista ou a prazo, aumentando assim o segmento liberto de Havana<sup>52</sup>. Já inseridos no mercado, a maioria desses libertos passava a competir por trabalho com escravos jornaleiros e vendedores, reforçando a ideia que a classe trabalhadora da ilha tinha cor.

Como era de se esperar, nem mesmo a racionalização do espaço urbano empregada pelos Capitães Gerais que administraram Havana entre os anos de 1763 e 1815 havia conseguido evitar que a necessidade da mão-de-obra escrava e liberta resultasse em outros usos da cidade por estes segmentos. Com o crescimento expressivo do número de escravos na ilha, medidas como a de Las Casas – que retirou os cabildos de nación da porção amuralhada de Havana – não surtiam mais o mesmo efeito. Assim como o segmento cativo, a cidade havia crescido e, para governá-la, era preciso analisá-la em sua totalidade<sup>53</sup>. A fim de conhecer efetivamente os habitantes da capital cubana e implementar uma política que coibisse a apropriação do espaço cidadão pelos escravos e libertos, em 1817, o poder metropolitano (apoiado pela oligarquia da ilha) fez outro censo de Havana, o primeiro que abarcou os bairros intramuros e extramuros da cidade.

TABELA 1- CENSO DE HAVANA EM 1817

	Livres			Escravos	
	Brancos	Mulatos	Negros	Mulatos	Negros
Homens	20.372	4.565	6.594	1.481	11.310
Mulheres	17.990	4.446	5.767	1.062	10.488
Total Parcial	38.362	9.011	12.361	2.543	21.798
	59.734			24.341	
Total	84.075				

Fonte: SAGRA, R. Op. Cit., p.5.

Se comparado com o Censo de 1794, a população de Havana representava um percentual ainda menor do total da ilha. Graças ao fomento da produção de café e, principalmente, de açúcar, com o correspondente incremento do tráfico transatlântico, em 1817, Cuba possuía 553.028 habitantes, dos quais pouco mais de 15% moravam em Havana<sup>54</sup>. Embora a população da capital tenha diminuído proporcionalmente em relação ao restante da ilha, Havana era uma dentre as cinco cidades mais populosas da América<sup>55</sup>. Mais da metade desses habitantes, 54%, era composta por homens e mulheres “de cor”.

Os dados censitários revelavam que as autoridades responsáveis pela administração de Havana tinham em mãos uma equação de difícil solução. Se, por um lado, era necessário aumentar a população branca da cidade e diminuir bruscamente a vadiagem que acometia este segmento, por outro, a redução do número de escravos não era uma opção no curto prazo, na medida em que colocava em risco o bom andamento do projeto econômico iniciado décadas antes. Uma

das saídas encontrada pelas autoridades espanholas foi a criação da Junta de Fomento a la Poblacion Blanca<sup>56</sup>. A ideia deste órgão – que já havia sido rascunhado em tempos anteriores - era atrair o maior número possível de homens brancos (sobretudo peninsulares) para a ilha, assegurando condições mínimas de trabalho. O insucesso dessa iniciativa pode ser verificado por meio dos anúncios dos principais jornais de Havana. Como pontuado anteriormente, a partir de 1816 um número cada vez maior dos cativos (independentemente do gênero) era oferecido para a execução de dois ou mais serviços. Essa tendência manteve-se nos anos seguintes, criando um mercado mais dinâmico, cada vez mais balizado pela oferta e não mais pela demanda por cativos<sup>57</sup>.

A dinamização do mercado de escravos urbanos de Havana esteve intimamente relacionada com a assinatura do Tratado de Anglo-espanhol, em setembro de 1817. Depois de duras negociações entre espanhóis e britânicos, a Coroa espanhola finalmente se comprometeu a abolir o tráfico transatlântico até maio de 1820<sup>58</sup>. O longo debate e os inúmeros acordos firmados entre britânicos e espanhóis antes da assinatura final do Tratado em 23 de setembro de 1817 foram analisados pormenorizadamente por David Murray. No capítulo em que examinou as questões diplomáticas referentes à assinatura deste tratado, o autor demonstrou como as autoridades hispânicas tiveram que negociar tanto com os abolicionistas ingleses como com os representantes da oligarquia crioula cubana. Na época, a Espanha era a única localidade que ainda não havia se comprometido formalmente com o fim do tráfico, graças às benesses que o comércio representava para as poucas colônias que ainda restavam sob o domínio espanhol. Em tese, no curto intervalo entre os anos de 1817 e 1820, as possessões espanholas nas Américas teriam que importar a mão-de-obra necessária, dando prioridade para a compra de mulheres escravas que viabilizariam a reprodução endógena dos cativos. Como era de se esperar, o incremento do comércio transatlântico observado no ano anterior cresceu ainda mais<sup>59</sup>.

Em fevereiro de 1818, o tratado de Madri foi publicado em Cuba gerando uma dupla resposta da oligarquia crioula. Por um lado, a elite iniciou uma dura política na tentativa de flexibilizar o tratado, usando como argumento os termos do acordo assinado entre Portugal e Inglaterra para a abolição do tráfico para o Brasil<sup>60</sup>. Por outro, com medo de que seus argumentos não surtiram efeito, a elite sacarocrata investiu ainda mais no tráfico. Exemplo disso pode ser atestado com os números de 1817: no mesmo ano da assinatura do tratado, mais de vinte e cinco mil africanos escravizados adentraram na ilha<sup>61</sup>.

No triênio seguinte, a importação de africanos continuou sendo operada nessa escala de valores, fazendo de Havana a porta de entrada de quase cem mil africanos escravizados<sup>62</sup>. A grande oferta de cativos e os diversos caminhos que viabilizavam a compra da alforria em Cuba acirraram ainda mais a competitividade por trabalho no mundo urbano<sup>63</sup>. Como pontuado, nos anúncios de compra e venda dos periódicos de Havana entre 1816 e 1820, o que salta aos olhos é a tendência dos cativos (tanto homens como mulheres, africanos e crioulos) serem anunciados para a execução de uma gama cada vez mais variada de atividades. Ou os futuros vendedores estavam

64  
Idem, pp. 1-2.

65  
Cf. CORWIN. Arthur F. Spain and the Abolition of Slavery in Cuba, 1817-1886. Austin and London: University of Texas Press, 1967, pp. 28-29.

66  
Durante as negociações para a assinatura do Tratado de Madrid, a oligarquia crioula de Cuba chegou a argumentar que a escravização de africanos tinha um caráter civilizador, no que os britânicos concordaram, contra argumentando, contudo, que tal empreitada civilizatória deveria ser realizada dentro da própria África. Cf. MURRAY, D. Op. Cit., pp. 52-54.

67  
Bando de Buen Gobierno, 1819. Biblioteca Nacional de Cuba. Havana, Cuba, 3ª postura, p. 2.

dourando a pílula das mercadorias que colocavam a venda, ou então a concorrência gerada pelo aumento da população escrava estava gerando escravos (e conseqüentemente libertos) cada vez mais versáteis, no atendimento das demandas do espaço citadino, transformando a mão-de-obra branca em algo oneroso e, em última instância, desnecessário.

Apesar de todo esforço nos seus três anos de governo, os inconvenientes da escravidão não foram sanados por Cienfuegos Jovellanos. Em primeiro lugar porque a dinâmica da escravidão urbana demandava maior mobilidade escrava – condição essa que foi aproveitada pelos cativos das mais variadas formas. Em segundo lugar, porque a aposta na escravidão e a posição cada vez mais autônoma das elites criollas no tocante às políticas econômicas de Cuba podiam ser traduzidas no avolumado número de africanos escravizados que continuavam a desembarcar na ilha.

68  
Idem, postura 13, p. 7

No mesmo ano em que assumiu o comando de Cuba, Juan Manuel de Cajigal y Martínez – Capitão Geral de Cuba entre os anos de 1819 e 1823 – publicou um Bando de Bueno Gobierno. Mantendo a estrutura deste dispositivo legal, o documento formulado por Cajigal não apresentava grandes novidades no que tange o governo dos escravos e da “população de cor”. No entanto, a reedição de medidas anteriores num contexto marcado pelo aumento da população negra e mestiça da cidade, bem como pela ampliação do uso dos escravos urbanos, revela algumas das implicações cotidianas do cativo em Havana, sobretudo vícios (quase pecaminosos) que o Capitão General queria expurgar de uma vez por todas.

69  
Ibidem, posturas 19 e 20, p. 9.

Juan Manuel de Cajigal y Martínez começou o Bando com o alerta à necessidade de introduzir e educar os cativos na fé cristã (sobretudo os milhares de boçais), evitando que eles falassem palavras decompostas e obscenas nas ruas, ou então blasfemassem de Deus. Ainda na lógica católica, o documento determinava que os senhores citadinos, assim como os demais da ilha, não deveriam obrigar seus cativos a trabalhar nos domingos e dias santos, tratando-os “com a humanidade que merecem”<sup>64</sup>.

Embora essas normas estivessem sido estipuladas séculos antes, muitos senhores não a levavam ao pé da letra, deixando que a exploração do trabalho escravo falasse mais alto do que a possível salvação desses cativos. No entanto, desde a assinatura do Tratado em 1817, Havana passava a sediar uma das Comissões Mistas (compostas por representantes da Coroa espanhola e britânica) que tinha por objetivo julgar a situação dos africanos que entrassem ilegalmente na ilha<sup>65</sup>. Um dos argumentos da oligarquia cubana para a justificação do tráfico transatlântico era justamente a defesa de que a escravização tinha um caráter civilizador, na medida em que freava a barbárie característica das “nações” africanas. A doutrina cristã era o primeiro veículo para essa pretensa salvação. Se os proprietários cubanos não fossem capazes de ensinar os primeiros passos do cristianismo para seus cativos, eles mesmos invalidariam sua frágil argumentação<sup>66</sup>. Justamente por isso, Cajigal arroxou algumas medidas, chegando a estipular que os proprietários que não batizassem seus escravos boçais em até dois anos após a compra teriam que pagar multa e poderiam perder o cativo<sup>67</sup>.

70  
Ibidem, posturas 11, 12, e 50, pp. 6-7 e 27.

71  
NÚÑEZ JIMÉNEZ, A. Op. Cit., p. 315.

A catequese dos africanos escravizados era a primeira de muitas medidas que os senhores deveriam tomar a fim de garantir o bom funcionamento de uma cidade escravista. Outras posturas foram reeditadas pelo Capitão General, que não titubeou em proibir o porte de armas no perímetro urbano - interdição que recaia sobre todos os habitantes de Havana, mas que era especialmente lembrada no caso dos cativos. E, naquele momento, além das espingardas, facas e punhais, arma era todo objeto que pudesse colocar em risco a segurança dos moradores da cidade. Sequer as ferramentas de trabalho dos escravos poderiam ser transportadas em Havana sem licença prévia. A medida também se estendeu aos cativos rurais que, por vezes, visitavam a cidade. A preocupação quanto ao possível armamento dos cativos era tamanha que a pena de tal medida consistia em dois meses de reclusão na La Cabaña, além do pagamento de multa. Essa medida parecia ser duplamente eficaz foi outra maneira que o Capitão General encontrou para aumentar o controle nos bairros extramuros que ligavam o centro da capital às regiões agrícolas<sup>68</sup>.

Se as armas não eram permitidas, reuniões ou quadrilhas muito menos. De acordo com o Bando, após a última missa qualquer ajuntamento na cidade ou nos subúrbios seria considerado suspeito e, justamente por isso, poderia ser desfeito pelos Alcaldes de barrio, que ainda tinham o poder de prender qualquer negro ou mulato (livre ou escravo) que andasse pelas ruas de Havana sem iluminação<sup>69</sup>. Até mesmo as reuniões que, em tese, tinham forte ligação com a religiosidade católica professada por parte da população de cor de Havana foi assunto do documento. Ao que tudo indica, o tom pitoresco com o qual Cienfuegos Jovellanos tratou os bailes de negros em Havana não surtiu a mesma comoção em Cajigal. Num tom muito mais próximo ao de Las Casas, o então Capitão General estipulou que os cabildos e bailes de negros só poderiam ser celebrados aos domingos ou dias santos nas bordas da cidade sob a supervisão de um Comissário, que seria pessoalmente responsabilizado por qualquer desordem que não fosse comunicada. O Bando de Cajigal, como ficou conhecido, tentou cercear qualquer tipo de apropriação que escravos e libertos pudessem exercer sobre o espaço público de Havana.

72  
Ver: SANTOS, Y. Op. Cit., pp. 25-220.

Assim como fora feito por Paulo Fernandes Viana dez anos antes, os espaços privados também estiveram na mira de Cajigal. As casas de truco e bilhar – únicos locais em que os jogos lícitos poderiam ocorrer - deveriam funcionar com as portas abertas, como as demais lojas, obedecendo ao horário comercial. Aqueles que infringissem a norma estariam sujeitos às multas aplicadas pelos Comissários. As tabernas e bodegas – que podiam funcionar até mais tarde – tinham que controlar seu público e estavam proibidas de receber mulheres no seu interior. Também era vetado aos donos desses estabelecimentos oferecer bebidas alcoólicas e permitir a estada de escravos que não tivessem autorização senhorial para viver sobre si. Na realidade, desde o século XVII, nenhum homem livre tinha o direito de alugar quarto ou acoutar escravos que não possuíssem licença de seus proprietários para dormirem fora de casa<sup>70</sup>. É provável que muitos escravos fizessem valer o anonimato oferecido pelo mundo citadino – e reforçado pelo grande número de negros e mulatos de Havana – para passar dias longe

73  
BERBER, MARQUESE, PARRON. Op. Cit.

Uma visão geral sobre a manutenção da escravidão no período cunhado como Era das Revoluções pode ser encontrado em: BLACKBURN, Robin. A queda do escravismo colonial: 1776-1848. Rio de Janeiro: Record, 2002. BLACKBURN, R. The American Crucible. Slavery, Emancipation and Human Rights. London. Ed. Verso, 2011

do olhar senhorial. Como não podia controlar o trânsito dos escravos durante o dia, Cajigal tentou cercear os prováveis comparsas dos cativos, definindo que aqueles que acolhessem escravos urbanos poderiam perder suas pensões ou tabernas e ainda teriam que repassar para os proprietários os jornais recebidos pelos cativos durante o tempo em que eles estiveram sob seu teto.

Tal medida fazia parte de uma política mais ampla, que envolvia o mapeamento de todos os habitantes de Havana, independentemente da condição social. Esse projeto definia ainda que qualquer um que fosse se ausentar da cidade pedisse autorização ao Governo sob pena de multa. Cajigal queria assegurar a tranquilidade e ordem no trânsito de Havana e, sem dúvida alguma, a fuga dos escravos – constantemente anunciada nos jornais – e a possibilidade deles se manterem foragidos dentro do perímetro urbano foram motivações consideráveis para a intensificação no controle da cidade. No dia 22 de março, por exemplo, foi posto a venda um negro mandinga, de 25 anos e com tachas de “borracho y cimarron”<sup>71</sup>. Outros cativos aproveitaram as facilidades geradas pela grande circulação de escravos e forros para realizar fugas pontuais, que também deveriam ser levadas em conta na administração da cidade.

Mobilidade e liberdade eram, pois, palavras que não podiam ser tomadas como sinônimos nas cidades escravistas, sobretudo naquelas que, além de possuírem duas das maiores populações escravas das Américas, também eram importantes locus de poder político dos impérios que faziam parte. O que a documentação produzida pelos órgãos administrativos do Rio de Janeiro e Havana deixa transparecer é que a linha que demarcava o limite entre essas duas palavras era tênue. E foi justamente o entrelace da mobilidade legitimada e da liberdade ansiada que teceu a intrincada trama do cotidiano escravista nessas duas cidades.

Por vezes, essa tecitura parecia como algo “natural” às cidades escravistas, pois no jogo desigual e violento da escravidão, era mais interessante (e seguro) que cativos fossem tomados como objetos, enquanto autoridades e proprietários desfrutavam o papel de sujeitos do processo histórico, já que em última instância, cabia a eles o “registro dos fatos”. Mas, lidas a contrapelo, cada uma das medidas tomadas pelo Intendente de Polícia do Rio de Janeiro e pelos Capitães Gerais de Havana foram movidas por ações dos escravos cidadãos.

É provável que a pressão sofrida pelas autoridades responsáveis em manter a segurança e o bom andamento do Rio de Janeiro e de Havana tivesse sido mais suportável, se os escravos (com todas suas complexas diferenças) tivessem sido seus únicos interlocutores. Mas as duas cidades estavam enredadas numa teia que extrapolava os limites das freguesias e dos bairros urbanos. E desde finais do século XVIII, os interesses que prevaleciam eram justamente daqueles que defendiam não só a manutenção, como o aumento da escravidão.

De tal forma, em meados da década de 1810 não era de grande nota a constatação de que Rio de Janeiro e Havana eram cidades cuja “população de cor” (escrava e liberta) crescia em proporções diferenciadas se comparadas a outras urbes do continente americano<sup>72</sup>. Em que pese o passado escravista de ambas as cidades, o aumento do número de cativos era reflexo de políticas semelhantes

ZEUSKE, Michael. “Comparing or interlinking? Economic comparisons of early nineteenth-century slave systems in the Americas in historical perspective” In.: LAGO, E. dal & KATSARI, C. (ed.) Slave System Ancient and Modern. Cambridge, Cambridge University Press, 2008, pp. 148-184.

adotadas pelas elites dos impérios espanhol e português, que desde a última década do século XVIII, não só defendiam a manutenção da escravidão, como investiam na sua propagação mais rápida via tráfico transatlântico<sup>73</sup>. Quando a experiência e os sentidos de liberdade ganhavam outras dimensões, o Mundo Ibérico apostava no incremento da economia escravista agroexportadora do Brasil e de Cuba. Ainda que tal política fosse direcionada para os grandes latifúndios monocultores, seria natural supor que, no raiar do século XIX, a escravidão observada nas ruas e casas do Rio de Janeiro e Havana não fosse a mesma de cinquenta anos antes.

#### Considerações finais

As transformações que marcaram o Mundo Atlântico durante a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) ganharam novos rumos com o advento da Revolução do Haiti (1791-1804), a proibição do Tráfico transatlântico ao norte do Equador (1807) e a imposição de outros protagonismos históricos. Neste contexto, cunhado como a Era das Revoluções, a defesa da escravidão não dava espaço para amadorismos<sup>74</sup>.

Entre finais do setecentos e o ano de 1815, as elites coloniais da América portuguesa aproveitaram de sua experiência no tráfico transatlântico para ampliar suas redes comerciais, principalmente após a elevação do Rio de Janeiro para Corte do Império português (1808), situação que fortaleceu a aliança entre portugueses e luso-brasileiros, nuançando até segunda ordem possíveis movimentos emancipacionistas. Milhares de africanos escravizados passaram a desembarcar no Valongo e, ao contrário do que ocorria até então, um percentual cada vez maior deles permaneceu na cidade, sendo alocado nas atividades urbanas, que se diversificaram ainda mais graças à abertura dos portos e ao incremento do comércio interno gerados pela transferência da Família Real. Dessa feita, no Rio de Janeiro de então, a escravidão aumentou porque a condição urbana foi ampliada e diversificada.

Neste mesmo período, em Cuba, a escolha da elite crioula na conformação de uma economia de plantation escravista também foi fundamental para a conservação da condição colonial em relação à Espanha, sobretudo porque a falta de experiência no tráfico transatlântico fez da Coroa hispânica a principal salvaguarda da elite cubana na expansão deste comércio. E tal elite esteve muito atenta aos debates e posturas tomados pelos luso-brasileiros no tocante a tais questões, chegando muitas vezes a tentar emular as decisões adotadas pelo Príncipe Regente e seus ministros. A forte aliança estabelecida entre a oligarquia cubana e as autoridades metropolitanas logrou controlar os escravos e manteve o projeto de plantation. Não havia coincidência alguma que os escravos empregados numa diversificada rede de serviços urbanos naquela que foi considerada a chave do Atlântico hispânico, fossem cada vez mais alocados em atividades que estivessem - direta ou indiretamente - relacionadas com produção do café e, fundamentalmente, do açúcar.

Os arranjos políticos que garantiram que as escolhas feitas pelas elites crioulas de Cuba e do Brasil contassem com o forte apoio das autoridades metropolitanas, não se limitaram apenas aos estratagemas

utilizados para o incremento do tráfico transatlântico. As experiências dos sujeitos designados para administrar cidades cada vez mais escravistas, constituem outra sorte de exemplos dessa aliança que, até o final da década de 1810, unia o mundo Ibérico nos dois lados do Atlântico<sup>75</sup>.

Os primeiros quinze anos do século XIX foram marcados por uma série de tentativas e erros dos órgãos responsáveis pela ordem e segurança do Rio de Janeiro e Havana. Se por um lado o alto índice de prisões de escravos feitas pela Intendência de Polícia da Corte do Rio e a execução sumária do líder rebelde José Aponte em Havana mostram que as autoridades não estavam para brincadeiras, esses dois exemplos corroboram que as formas de resistência dos escravos citadinos eram múltiplas, e mais: estavam sujeitas não só às vicissitudes do cativo urbano, mas à circulação de ideias no espaço Atlântico.

E nenhuma professora é melhor do que a experiência. Como demonstrado ao longo deste artigo, no intervalo entre os anos de 1816 e 1820, as autoridades responsáveis pelo controle dos escravos urbanos no Rio de Janeiro e em Havana solidificaram práticas, posturas e políticas que precisavam coadunar o crescimento do número de cativos nas cidades, a presença cada vez maior desse segmento da população nas redes de serviço urbano e o perigo, sempre iminente, de fugas, sublevações e pequenos crimes. Conjuntamente, essa experiência foi eficaz e serviu de suporte para o incremento ainda maior da escravidão no Rio e em Havana nos anos subsequentes, quando uma vez mais, o conceito de liberdade seria reapropriado por diferentes atores sociais e o Mundo Ibérico reorganizado em arranjos e unidades políticas.

Para quem estava no comando da intrincada rede do cotidiano de cidades escravistas, era melhor prevenir do que remediar. Foi justamente essa a aposta que o Intendente de Polícia do Rio e os Capitães Gerais de Havana fizeram entre os anos de 1816 e 1820: sistematizaram o conhecimento que tinham sobre a cidade, para saber o melhor momento de apertar e afrouxar as amarras da tecitura urbana do Rio de Janeiro e de Havana. Os trinta anos seguintes – nos quais Rio e Havana passaram a dividir o posto de maiores cidades escravistas do Novo Mundo - sugerem que tais autoridades pareciam ter encontrado o equilíbrio possível para manter o controle em cidades cuja população escrava só aumentava. Uma vez mais, coube aos escravos emaranhar essa trama.

#### Bibliografia:

ALENCASTRO, L.F. A Vida Privada e a Ordem Privada no Império. In: ALENCASTRO, L.F. (org). História da Vida Privada no Brasil. Império: a corte e a modernidade nacional. Vol. 2. São Paulo: Cia. das Letras, 2004.

ALGRANTI, Leila Mezan. O Feitor Ausente. Estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro 1808-1821. Petrópolis, Editora Vozes, 1988.

AMARAL, Rodrigo A. Nos Limites da escravidão urbana: a vida de pequenos senhores de escravos na urbes do Rio de Janeiro, c.

- 1800-c.1860. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- ARAÚJO, Carlos E.M. O Duplo Cativo. Escravidão urbana e sistema prisional no Rio de Janeiro 1790-1821. Dissertação (Mestrado em História Social). Instituto de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.
- BERBEL, M. MARQUESE, R. PARRON, T. Escravidão e Política. Brasil e Cuba, 1790-1850. São Paulo: HUCITEC, 2010.
- BERBEL, M. MARQUESE, R. PARRON, T. Escravidão e Política. Brasil e Cuba, 1790-1850. São Paulo: HUCITEC, 2010.
- BETANCOURT, Juan R. El Negro: Ciudadano del Futuro: O todos somos felices, o nadie podrá ser feliz. Havana: Talles Tipográficas de Cárdenas y Cia., 1959.
- BICALHO, Maria Fernanda. A Cidade e o Império. O Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BLACKBURN, Robin. A queda do escravismo colonial: 1776-1848. Rio de Janeiro: Record, 2002. BLACKBURN, R. The American Crucible. Slavery, Emancipation and Human Rights. London. Ed. Verso, 2011
- CIENFUEGOS-JOVELLANOS GONZÁLEZ-COTO, Francisco de Borja. Memórias del artillero José María Cienfuegos Jovellanos (1763-1825). Ideias en Metal, Gijón, 2004, pp. 138-139 (grifo meu).
- CORWIN, Arthur F. Spain and the Abolition of Slavery in Cuba, 1817-1886. Austin and London: University of Texas Press, 1967.
- COWLING, Camillia. Conceiving Freedom. Women of color, Gender, and the Abolition of Slavery in Havana and Rio de Janeiro. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2013.
- CHILDS, Matt. The 1812 Aponte Rebellion in Cuba and the Struggle against Atlantic Slavery. North Carolina: The University of North Carolina Press/ Chapel Hill, 2006.
- DANTAS, Mariana. Black Townsmen: Urban slavery and freedom in the eighteenth-century Americas. New York: Palgrave Macmillan, 2008.
- DE LA FUENTE, Alejandro. Havana and Atlantic in the Sixteenth Century. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2008.
- DEBRET, Jean Baptiste. Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil. São Paulo: Editora Círculo do Livro, 1985.
- FERRER, Ada. Freedom's Mirror: Cuba and Haiti in the Age of Revolution. New York: Cambridge University Press, 2014.
- FLORENTINO, Manolo. Em Costas Negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e Rio de Janeiro. São Paulo: Cia. das Letras, 1997
- FRANCO, José Luciano. Las Conspiraciones de 1810 y 1812. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1977
- FRANK, Zephyr L. Dutra's World. Wealth and Family in Nineteenth-Century Rio de Janeiro. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004.
- FUNES MONTES, Reinaldo. From Rainforest to Cane Field in Cuba. An environmental history since 1492. The University of North Carolina Press, 2008.
- GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da

- unidade dos poderes no Rio de Janeiro Joanino: administração e governabilidade no Império Luso-Brasileiro. In: JANCSÓ, I. (org.). *Independência: História e historiografia*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2005.
- HOLLOWAY, Thomas. *A Polícia no Rio de Janeiro. Repressão e Resistência numa cidade do século XIX*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1997.
- HUMBOLDT, A. *Ensayo Político sobre la Isla de Cuba*. (tradução de D.J. de V.Y.M). Paris: Librería de Lecointe, 1836. ( Humboldt visitou Cuba em duas ocasiões entre os anos de 1799 e 1804).
- KARASCH, Mary. *A vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.
- KUETHE, A. *Havana in the Eighteenth Century*. In: KNIGHT, F. LISS, P (ed.). *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville: The University of Tennessee Press, 1991.
- LARA, Silvia. *Fragmentos setecentistas. Escravidão Cultura e poder na América portuguesa*. São Paulo: Cia das Letras, 2007.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1975, p. 74. LEITHOLD, Theoder Von e RANGO, L.V. *O Rio de Janeiro visto por dois prussianos em 1819*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966.
- MURRAY, David. *Odius Commerce. Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. Cambridge, Cambridge University Press, 1980.
- NARANJO OROVIO, C. GÁRCIA GONZÁLEZ, A. *Racismo e Inmigración em Cuba en el siglo XIX*. Madrid, Ediciones Doce Calles, 1993. (No caso específico da criação da Junta de Población Blanca em 1817, ver pp. 54-63).
- NARANJO OROVIO, C. *La amenaza haitiana, un miedo interesado: poder y fomento de la población blanca en Cuba*. In: GONZÁLES-RIPOLL. NARANJO, FERRER, GARCÍA. *OPATRNÝ. El Rumor de Haití en Cuba: temor, raza y rebeldía, 1789-1844*. Madrid, CSIC, 2004, pp. 83-178.
- NÚÑES JIMÉNEZ, Antonio. *Los Esclavos Negros*. La Habana: Fundación de la Naturaleza y el Hombre, 1998.
- ORTIZ, F. *Cuban Counterpoint. Tobacco and Sugar*. New York: Alfred A. Knopf Ed., 1947 (1ª edição norte-americana).
- PARRON, Tâmis. *A política da escravidão na Era da Liberdade. Estados Unidos, Brasil e Cuba (1787-1846)*. Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.
- RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de Africano para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, Ed. da UNICAMP, 2000.
- SAGRA, Ramón. *Historia economico-politica y estadística de la isla de Cuba*. Habana, Imprenta de las viudas Arazoza y Soler, 1831.
- SANTOS, Ynaê Lopes dos. *Além da Senzala. Arranjos escravos de moradia no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: HUCITEC, 2010.
- SANTOS, Ynaê Lopes dos. *Irmãos do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844)*. Tese (Doutorado

- em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- SANTOS, Ynaê Lopes dos. Irmãos do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e em Havana. Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- SCHMIDT-NOWARA, Christopher, "Wilberforce Spanished. Joseph Blanco White and Spanish Antislavery, 1808-1814". In: Josep M. Fradera e Christopher Schmidt-Nowara (orgs.) *Slavery & Antislavery in Spain's Atlantic Empire*. Nova York: Berghahn Books, 2013, p. 158-175.
- SCHULTZ, Kirsten. *Versalhes Tropical. Império, Monarquia e a Corte Real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- SILVA JÚNIOR, Waldomiro Lourenço. *História, direito e escravidão: a legislação escravista no antigo regime Ibero-Americano*. São Paulo: Annablume, 2013.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *A Intendência-Geral da Polícia: 1808-1821*. In: *Acervo*. Rio de Janeiro, v.1, n.2, pp.137-151, jul. - dez. 1986.
- SLEMIAN, Andréa. *Vida Política em tempo de crise: Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Hucitec, 2006.
- SOARES, L.C. *O "povo de Cam" na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro, 7 LETRAS/FAPERJ, 2007.
- SOARES, Mariza. *Devotos da cor. Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- SPIX, J.B.MARTIUS, C.F. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. Coleção *Reconquista do Brasil*, vol. 1. São Paulo/ Belo Horizonte: EDUSP/ Itatiaia, p.66.
- VARELLA, Claudia. *Esclavos a sueldo: la coartación cubana en el siglo XIX*. Tese (Doutorado em História) Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2010.
- VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos. Censos y mapas de los siglos XVIII y XIX*. La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, 2002.
- VENEGAS FORNIAS, Carlos. *Cuba y sus pueblos. Censos y mapas de los siglos XVIII y XIX*. La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Cubana Juan Marinello, 2002.,
- ZEUSKE, M. *Alexander von Humboldt y la comparación de las esclavitudes en las Américas*. *Humboldt im Netz*, Potsdam, n. 11, p. 65-89, 2005.
- ZEUSKE, Michael. "Comparing or interlinking? Economic comparisons of early nineteenth-century slave systems in the Americas in historical perspective" In.: LAGO, E. dal & KATSARI, C. (ed.) *Slave System Ancient and Modern*. Cambridge, Cambridge University Press, 2008, pp. 148-184.