

JAIME RODRIGUES n. 618

O INFAME COMÉRCIO

PROPOSTAS E EXPERIÊNCIAS NO FINAL DO TRÁFICO DE
AFRICANOS PARA O BRASIL
(1800-1850)

*Este exemplar corresponde a
revisão final da dissertação
defendida e aprovada pela
Comissão julgadora em 06/04/94*

Silvia Hunold Lara

**Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de
Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob a orientação
da Profa. Dra. Silvia Hunold Lara**

fevereiro de 1994

"A esses observadores que conseguem ver um completo olimpo de deuses e deusas onde não há mais que simples nuvens passando, ou àqueles que têm diante dos olhos Júpiter Tonante e Ihe chamam vapor atmosférico, não nos cansaremos nunca de recordar que não basta falar de circunstâncias, com a sua divisão bipolar entre antecedentes e consequentes, como por abreviação de esforço mental se usa, mas sim é necessário considerar o que infalivelmente se situa entre uns e outros, digamo-lo por extenso e na sua ordem, o tempo, o lugar, o motivo, os meios, a pessoa, o facto, a maneira, se tudo não for medida e ponderado espera-nos o erro fatal no primeiro juízo proposto. O homem é um ser inteligente, mas não tanto quanto seria desejável, e esta é uma verificação e confissão de humildade que sempre deverá começar por nós próprios, como da caridade bem compreendida se diz, antes que no-lo atirem à cara".

Para Orélio e Mathilde,
meus pais

Para Gláucia

ÍNDICE

. Agradecimentos	
. Abreviaturas	
. INTRODUÇÃO	I
I - DIAGNÓSTICO DOS MALES	
. O "povo" brasileiro e a corrupção dos costumes	1
. Apurando responsabilidades	13
. O medo da africanização e haitianização	32
II - CAUSAS "IRREALIZÁVEIS, "IMPOSSÍVEIS E "IMPOLÍTICAS"	52
. Mantendo o tráfico e a escravidão	55
. Acabando com um para não prescindir do outro	64
. A questão do tráfico e os projetos de abolição gradual	73
III - A PRESSÃO INGLESA EM MEIO A HONRAS, INTERESSES E DIGNIDADES	
. Tratados internacionais	89
. Os ingleses e a soberania nacional	95
. Da Regência à lei de 1850	106
IV - TENSÕES ENTRE "GRANDES" E "PEQUENOS" NO FINAL DO TRÁFICO	
. Os traficantes e seu "infame comércio"	127
. Autoridades policiais	149
. Interesses locais	164
V - OUTRAS EXPERIÊNCIAS EM TORNO DO FIM DO TRÁFICO	
. A "ínfima população" comete algumas indignidades	182
. Através da repressão: os africanos livres	202
. Escravos em busca de liberdade na "terra de brancos"	215
CONCLUSÃO	231
TABELAS	238
FONTES E BIBLIOGRAFIA	242

ABREVIATURAS

AAC	Anais da Assembléia Constituinte de 1823
ACD	Anais da Câmara dos Deputados
ACE	Atas do Conselho de Estado
AEB	Arquivo do Estado da Bahia, onde foram consultados documentos de duas seções: . SCP - Seção Colonial e Provincial . SJ - Seção Judiciária
AESP	Arquivo do Estado de São Paulo
AGM	Auditoria Geral de Marinha
ANRJ	Arquivo Nacional
AS	Anais do Senado
HAHR	Hispanic American Historical Review
RBH	Revista Brasileira de História
RH	Revista de História
RIHGB	Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

AGRADECIMENTOS

A idéia deste trabalho surgiu em 1986, quando eu ainda cursava a graduação na Universidade de São Paulo. Desde então, muitas pessoas estiveram presentes no percurso das leituras, pesquisas e escrita da dissertação.

Silvia Lara, orientadora do trabalho, esteve sempre presente, conjugando rigor intelectual, estímulo e autonomia, condições fundamentais para que eu acreditasse ser capaz de dar conta da empreitada. Penso que ter chegado até aqui foi, de certo modo, o resultado das dosagens desses elementos aplicados por ela em doses equilibradas.

"Seu" Orélio Rodrigues, "Dona" Mathilde Petrini, Cris, Zé e "Dona" Ana Gongora entenderam minha ausência nesse tempo todo, oferecendo um tipo de ajuda impossível de qualificar e tendo a sensibilidade necessária para compreender a importância deste trabalho para mim.

Durante os cursos realizados na UNICAMP, vali-me o quanto pude das discussões na Linha de Pesquisa de Escravidão e Trabalho Livre. Os professores Robert Slenes, Izabel Marson e Sidney Chalhoub deram importantes contribuições desde quando a pesquisa apenas engatinhava. Meus colegas de turma fizeram mais do que ler partes do trabalho e sugerir dados e formas de interpretações. Fizeram também os dias em Campinas tornarem-se prazerosos mesmo quando todos nós parecíamos à beira de uma crise ou quando estávamos dentro dela. Joseli Mendonça (anfitriã em

Campinas), Afonso Florence e Jeane (anfitriões em Salvador), Socorro Rangel, Adriana Romeiro, Edilza Fontes, Ivair, Regina, Magda, Flávio Gomes e Leônia são algumas dessas pessoas, cujo defeito mais visível é terem que voltar para as suas cidades.

O percurso tantas vezes feito entre São Paulo e Campinas teria sido bem penoso sem as caronas generosas e divertidas de Clementina Cunha e Silvia Lara. Como agregado estável dessas caronas, dei muitas risadas, aprendi muitas coisas (acadêmicas ou não) e tive o prazer de conhecer a Professora Elizabeth Lobo, tão prematuramente retirada do nosso convívio. Certamente, tenho boas histórias para lembrar desse período.

Conceição, além de partilhar as angústias coletivas, acompanhou também minhas angústias pessoais em vários sentidos. Pude dividir com ela descobertas intelectuais, tarefas domésticas e também algumas confidências.

Andréa Pereira, descoberta em um momento delicado, trouxe uma alegria fundamental para alimentar o ânimo de um mestrando cansado.

Outros amigos, colegas de ofício, ajudaram-me em muitos momentos e de diferentes maneiras ao longo deste trabalho. Eliete Toledo, Mirna Pena (ou ex-Pena?) Sônia Foianesi, Maria Thereza D. de Moraes e Maria Angela Borges Salvadori leram trechos, comentaram, mostraram falhas e sugeriram encaminhamentos, além de estarem presentes numa convivência pessoal alimentada cotidianamente. Com certeza, tudo teria

sido mais difícil sem elas. Antônio Paulo Rezende trouxe um artigo de Recife, confirmando uma velha e boa teoria de que é muito bom ter amigos em todos os lugares.

Além destes amigos, outros estiveram presentes. Leila Diêgoli e Cássia Magaldi (arquitetas "cooptadas" para a história), Laura Antunes Maciel, Cândido Grangeiro, Júlio Assis Simões, Márcia Alves e Dedé Bertussi faziam parte de nossa incansável tropa de trabalho no Departamento do Patrimônio Histórico da Prefeitura de São Paulo, quando lá estive entre 1990 e 1992, um tempo de muito trabalho que sabíamos dosar com muita diversão.

Pude contar ainda com o estímulo da Profa. Maria Lígia Prado, que se mostrou interessada em ver o trabalho terminado e tentou encontrar um auxiliar de pesquisa para a leitura dos processos criminais.

Na reta final, a presença da Gláucia proporcionou, entre outras coisa, a força que me fez ir até a chegada. Ela é, certamente, a pessoa a quem tenho mais dificuldade em agradecer, de modo que só posso tentar diminuir minha dívida dedicando-lhe este trabalho.

Nas inúmeras instituições pelas quais passei ao longo da pesquisa, encontrei muitas pessoas interessadas na difícil tarefa da preservação da memória neste país. Citar todas aqui seria correr o risco de esquecer algumas. Mencionarei apenas Yolanda, do Arquivo do Estado da Bahia, e Elizeu de Araújo Lima, do Arquivo Nacional, como exemplos de

pessoas que tornam mais agradável a pesquisa em lugares como os arquivos públicos brasileiros.

CNPq e FAPESP concederam bolsas durante parte do período entre 1989 e 1993. O FAEP/UNICAMP concedeu um oportuno financiamento para a microfilmagem de parte dos documentos do Arquivo Nacional utilizados neste trabalho.

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Este trabalho não traz como contribuição a "descoberta" de um tema original, já que o tráfico de africanos para o Brasil é um objeto amplamente estudado pelos historiadores. Ao lidar com a vasta produção sobre um tema clássico da historiografia da escravidão no Brasil, pude detectar que algumas interpretações se constituíram em paradigmas. Assim, foi a partir de um diálogo com a historiografia que surgiu a idéia deste trabalho.

A maior parte da historiografia da escravidão tem uma influência marcante do discurso abolicionista, sobretudo quanto às explicações sobre a transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado no século XIX. Vários autores têm enfatizado o quanto é problemático falar de um "discurso abolicionista" no singular, evidenciando a diversidade de propostas em jogo no final daquele século. Poderíamos, entretanto, localizar a origem de uma visão unitária do abolicionismo na obra de Joaquim Nabuco que, já no prefácio de *"O Abolicionismo"*, destacava: "A primeira oposição nacional à Escravidão foi promovida contra o Tráfico. Pretendia-se suprimir a Escravidão lentamente, proibindo a importação de novos escravos " (1).

Nabuco, assim como outros destacados abolicionistas, tivera acesso às inúmeras memórias escritas ao longo do

1. Joaquim Nabuco. *O Abolicionismo & Conferências e Discursos Abolicionistas*. São Paulo, Instituto Progresso Editorial, s/d. Obras Completas, v. VII, p. 4.

século XIX. Em sua obra, lançou as bases de um projeto político de abolição da escravidão e sua interpretação acabou se tornando um dos fundamentos da própria historiografia do processo da abolição (2). Dentro de sua interpretação, haveria um projeto único que teria como característica principal a gradualidade da ação, promovida em etapas, sendo a primeira delas a extinção do tráfico negreiro.

Uma vez colocada como interpretação histórica e não mais como projeto político, a gradualidade da abolição firmou-se nos estudos historiográficos ao longo de todo o século XX. Canalizado através da obra de Nabuco, o projeto político de extinção gradual da escravidão, presente no discurso parlamentar e nas memórias desde o início do século XIX, foi absorvido pela historiografia como explicação histórica. Um exemplo bastante claro disso aparece no estudo de Lupércio Pereira sobre a abolição. Para ele, a gradualidade do processo devia-se à

2. O abolicionismo como projeto de intervenção política e como interpretação da história da escravidão no Brasil é analisado por Izabel A. Marson em "Liberalismo e Escravidão no Brasil: Joaquim Nabuco e o Jogo de temas, argumentos e imagens na (re)criação do progresso". Campinas, IFCH/UNICAMP, s/d, ex. mimeo. Sobre os projetos abolicionistas, ver ainda Célia M. M. de Azevedo. *Onda Negra, Medo Branco: O Negro no Imaginário das Elites (século XIX)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987, pp. 88 e ss.

"(...) impressionante clarividência da classe dominante na condução da abolição (...) [que] sabia com muita clareza que a escravidão estava condenada historicamente ao desaparecimento, mas sentia, por outro lado, que a própria sociedade burguesa já estava ameaçada pelo proletariado"(3).

Tal clarividência vinha de uma análise realista do estado econômico-social do país e dos exemplos vindos do exterior. Trata-se, porém, de uma clarividência atribuída aos homens do início do século XIX que resulta de uma análise feita *a priori*. Para o autor, a essência dos argumentos contrários à escravidão está nas obras de Cairu e José Bonifácio, cabendo aos emancipacionistas e abolicionistas a tarefa de reelaboração do discurso (4). Identificando nos abolicionistas o uso de argumentos do início do século, Pereira deixou de ressaltar alguns aspectos importantes, entre eles o debate que permeou a produção desses argumentos na primeira metade do século XIX. Todos os que combateram a escravidão formaram uma espécie de linhagem, cujo sentido de unidade é dado mais pelo historiador e menos pela história como processo. Na tese de Pereira, a lógica histórica está limitada à lógica do capital e à perspicácia da burguesia, que sabia que "a escravidão estava condenada historicamente ao desaparecimento".

3. Lupércio Antônio Pereira, *Limites Históricos do Pensamento Abolicionista: Uma Contribuição ao Estudo do Gradualismo Adotado na Abolição da Escravidão no Brasil*. Assis, UNESP, 1986. Dissert. de Mest., p. 241., ex. mimeo.

4. Idem, *Ibidem*, p. 43.

Nesse contexto, a história da extinção do tráfico tornou-se, em geral, um tema atrelado a outro maior: a abolição da escravidão. Partindo desta constatação, um dos objetivos do trabalho é recuperar a especificidade da discussão em torno do tráfico de escravos na primeira metade do século XIX sem concebê-la como etapa inicial do processo de abolição que só se concretizaria décadas depois.

A segunda questão que fundamenta este trabalho refere-se a outro item da linha explicativa cristalizada pela historiografia. Trata-se da pressão inglesa para extinguir o tráfico de escravos, tida como determinante na maior parte dos estudos e que parece prescindir de uma explicação sobre a maneira pela qual essa pressão foi discutida no Brasil oitocentista. A única divergência existente sobre isto parece basear-se na dúvida em saber se os ingleses exerceram tal pressão movidos pelo humanitarismo ou pelos interesses econômicos (5).

Tanto a doutrina da abolição gradual quanto a tese da pressão inglesa deixam de lado toda a discussão dos fatores internos que envolveram o fim do tráfico de escravos para o

5. Sobre os interesses ingleses na extinção do tráfico brasileiro ver, entre outros, Leslie Bethell, *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura; São Paulo, Edusp, 1976; Richard Graham, *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973; Sérgio D. T. de Macedo, *Apontamentos para a História do Tráfico Negreiro no Brasil*. Rio de Janeiro, Luiz D. Fernandes, 1941; José Honório Rodrigues, *Brasil e África: Outro Horizonte*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1983; Robert E. Conrad, *Os Últimos Anos da Escravatura no Brasil*. 2a. ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.

Brasil. Este trabalho enfatiza a necessidade de analisar os conflitos internos que envolveram diversos grupos sociais brasileiros daquele período, tais como os parlamentares, os traficantes, a população livre e pobre, os escravos e africanos livres. Ao mesmo tempo, propõe relacionar o tema do final do tráfico a diversos outros temas presentes na discussão durante aquele período, entre eles o controle social de livres e libertos, os projetos de civilização e as concepções de nação e cidadania. Por outro lado, a idéia de uma abolição gradual e a pressão inglesa não explicam a existência de duas leis de extinção do tráfico, em 1831 e 1850.

Para dar conta desses objetivos e recuperar essas especificidades, empreendi uma análise de diferentes fontes, a saber: os debates parlamentares na Câmara e no Senado, as memórias sobre a escravidão escritas na primeira metade do século XIX, os processos de apresamento de navios negreiros e a correspondência entre autoridades centrais, provinciais e locais referentes à repressão ao tráfico clandestino.

O resultado desse trabalho é apresentado aqui em cinco capítulos. O primeiro deles - "Diagnóstico dos Males" - debruça-se sobre os escritos da primeira metade do século XIX.

Nessas obras, podemos detectar os "males" sociais que, atribuídos pela elite política à presença dos africanos, impediriam a formação do verdadeiro "povo brasileiro", corrompiam os costumes e tornavam cada vez mais concreta

assustadora a ocorrência de uma convulsão social generalizada causada pelos escravos descontentes com sua condição.

Se no primeiro capítulo vemos uma certa unanimidade na identificação dos "males", o segundo capítulo - "Causas 'Irrealizáveis', 'Impossíveis' e 'Impolíticas'" - recupera a diversidade de soluções propostas. Para males comuns, remédios diferenciados: o fim do tráfico era apenas uma das saídas para acabar com a problemática divisão social do "povo", com a corrupção dos costumes e com o medo da haitianização do Brasil. O fim da escravidão, apontado pela historiografia como processo histórico gradual, era uma proposta minoritária no conjunto das soluções pensadas na primeira metade do século pela elite política brasileira(6).

O terceiro capítulo, denominado "A Pressão Inglesa em Meio a Honras, Interesses e Dignidades", procura analisar essa pressão como fator de coesão para unificar os diferentes projetos de transformação das relações escravistas. Mais do que examinar a pressão inglesa como causa determinante para o fim do tráfico, este capítulo

6. O termo "elite política" é usado neste trabalho para denominar os homens que passaram a fazer parte do poder governamental após a independência, mesmo que boa parte deles fosse proveniente da administração colonial. Uso a expressão de acordo com José Murilo de Carvalho, que congrega na elite política os homens que "ocupavam os cargos do executivo e do legislativo, isto é, além do Imperador, os Conselheiros de Estado, os ministros, os senadores e os deputados". O leque aqui abrangido é o mesmo, partindo da suposição de que os ocupantes desses cargos são efetivamente os responsáveis pelas decisões. Ver *A Construção da Ordem: A Elite Política Imperial*. Rio de Janeiro, Campus, 1980, em especial pp. 38-72. A citação encontra-se à p. 41.

dedica-se ao exame das contradições parlamentares. De um lado, tratavam de um crime - o contrabando de escravos - e de outro da "soberania nacional", defendendo uma decisão brasileira a respeito de quando e como se deveria acabar com o tráfico. Assim, o objetivo deste capítulo é demonstrar que a pressão inglesa, mais do que encerrar em si mesma toda a explicação para o fim do tráfico brasileiro, introduz um elemento no debate interno da elite política que a faz criar uma coesão em tornoda necessidade de se acabar com o tráfico.

O exame da discussão da primeira metade do século XIX revela elementos trazidos pela pressão estrangeira, pelas tentativas de elaborar leis restringindo a escravidão, pelos projetos que não se transformaram propriamente em leis e não tinham de fato tal pretensão ou pelas estratégias políticas de recuperação de argumentos distantes no tempo para defender a continuação ou o fim do tráfico. Ao mesmo tempo, pudemos constatar a existência de diversos sujeitos interferindo na questão do tráfico, como os memorialistas e parlamentares, o governo brasileiro, parte da sociedade britânica representada naquele momento no governo de seu país, além de outros sujeitos históricos que aparecem de forma indireta, eventualmente presentes no discurso como objeto, mas que surgem como elementos centrais das preocupações da elite: a população livre e pobre ou mesmo os escravos.

O escravo e/ou o africano, personagens implícitos nas falas parlamentares e nas memórias, eram objeto de um discurso moralizador e regulamentador que deixa vir à tona o medo senhorial em relação a possíveis ações violentas desse trabalhador contra o cativo e contra os responsáveis pela sua escravização.

Procurei evitar a análise do final do tráfico de escravos como parte de um processo gradual e inevitável de abolição da escravidão. A discussão foi encarada como algo datado e relacionado ao seu contexto específico, e não com a certeza dada "a posteriori" de que a escravidão acabaria em 1888. Encarar o processo dessa maneira permite recuperar as diferentes falas com a importância que elas tinham em sua época, importância que é alterada ou diluída se enxergada apenas, retrospectivamente, a partir de 1888. A análise dos argumentos senhoriais revela que sua grande preocupação não era o fim da escravidão, mas sim a criação de um conjunto de medidas que permitissem manter o controle social sobre os homens livres, escravos e libertos, tendo como escopo a criação de uma sociedade fundamentada na rígida divisão social entre proprietários e trabalhadores.

A respeito da existência de duas leis de extinção do tráfico, que também constituiu uma das questões da pesquisa, pudemos também formular algumas hipóteses explicativas. Constatamos que não existia, até 1831, um consenso no interior da elite política nem entre ela e o governo brasileiro a respeito da urgência de acabar com aquele

comércio, em que pese a quantidade de projetos debatidos. Nem o resultado final nem a forma de alcançá-lo eram consensuais, mesmo tendo em vista a pressão externa, ou até mesmo apesar da existência dela.

O capítulo IV - "Tensões entre 'Grandes' e 'Pequenos' no Final do Tráfico" - funda-se em dois tipos principais de fontes: os processos de apreensão de navios negreiros julgados na justiça brasileira e a correspondência oficial entre autoridades imperiais a respeito da repressão no mar e em terra contra o tráfico clandestino de africanos. Resgatando estratégias de atuação dos traficantes e da polícia, procura trazer novas perspectivas para aprofundar as explicações da historiografia. A imagem social dos traficantes e suas estratégias para se manterem no tráfico de africanos passam por mutações cujo registro até hoje havia apenas sido notado, mas não recuperado como processo.

Do contato com a documentação surgiram novos agentes até então obscurecidos nos estudos historiográficos. Um deles é a população livre e pobre do Império, que também atuou como personagem importante do processo de extinção do tráfico. Sua atuação não assumiu um caráter coeso, sendo, ao contrário, marcado por posturas diversificadas. O governo imperial procurou intervir sempre que essa atuação assumia formas violentas contra os ingleses ou o patrimônio destes no Brasil, ou quando a população participava efetivamente dos desembarques de africanos. É exatamente esta intervenção governamental que nos possibilita recuperar os rastros da

presença e do comportamento dos populares no que se refere a este tema, através dos processos e da correspondência oficial. Este foi um dos objetivos do quinto e último capítulo.

"Outras Experiências em Torno do Fim do Tráfico" encerra-se com um estudo dos processos criminais relativos à apreensão de navios negreiros. Este estudo, que se pretendia comparativo entre as duas leis de proibição do tráfico e suas formas específicas de repressão, acabou centrando-se no período pós-1850. Através dos processos criminais da Auditoria Geral da Marinha, podemos avaliar com maior riqueza de detalhes a sofisticação das formas repressivas do governo, ao mesmo tempo em que vemos aflorarem os conflitos entre as elites locais. Surgem também figuras novas como os africanos livres e alguns escravos, desenvolvendo estratégias que procuravam garantir algum ganho dentro da relação escravista ou até mesmo a própria liberdade.

CAPÍTULO I
DIAGNÓSTICO DOS MALES

CAPÍTULO I DIAGNÓSTICO DOS MALES

O "POVO" BRASILEIRO E A CORRUPÇÃO DOS COSTUMES

Em seu monumental trabalho sobre a escravidão no pensamento ocidental, David Brion Davis identificou duas grandes tendências dominantes nas políticas coloniais a respeito da escravidão negra:

"Na primeira, a instituição era a base sobre a qual se apoiava toda a economia, e constituía o principal caminho para a riqueza individual e a grandeza imperial (...). Na segunda, os escravos negros punham em perigo a segurança pública, e portanto era dever do governo limitar seu número, fiscalizar suas atividades e incentivar a introdução de servidores e artesãos brancos" (1).

Ainda segundo o autor, foi na segunda metade do século XVIII que a escravidão começou a ser encarada como incompatível com os "ideais ou instituições básicos". No Brasil, é sobretudo na primeira metade do século XIX que vemos surgir falas identificando os supostos males que a presença dos africanos trazia à sociedade e à "segurança pública". De forma cumulativa, o africano (escravo ou liberto) foi sendo responsabilizado pela "corrupção dos

1. David Brion Davis. *El Problema de la Esclavitud en la Cultura Occidental*. Buenos Aires, Paidós, 1968, p. 121. No mesmo sentido, ver também W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America (1638-1870)*. New York, Dover, 1970, pp. 4-6.

costumes", num processo que se acentuou nos anos de 1830 e 1840. Os diferentes aspectos dessa suposta corrupção começavam a definir com maior precisão as diferenças entre brancos e negros no campo da cultura e do comportamento. Essas diferenças eram estabelecidas em função do grau de civilização para medir seu adiantamento ou atraso em uma escala de valores.

Para compreender a especificidade dos males atribuídos aos africanos, é necessário primeiro analisar rapidamente como os autores da primeira metade do século XIX viam a população do país, composta de um grande número de escravos, libertos ou livres africanos. A visão pessimista do "povo brasileiro" foi recorrente na produção intelectual e no discurso político desse período. Os textos da época permitem discutir diferentes aspectos da história do Brasil, especialmente da história da escravidão. Considerando o potencial apresentado por essas fontes, é necessário desde logo circunscrever os limites do que se pretende neste capítulo. Nos textos impressos e nas falas parlamentares, trabalhei com o que se referia especificamente à composição do "povo" e aos males causados pela presença majoritária dos africanos na sua composição. Uma vez feito o diagnóstico dos males e identificados os vários tipos de corrupção atribuídos aos africanos, o medo das ações escravas - concretas ou em potencial - aparece nitidamente, e também serão objeto de análise neste capítulo.

A preocupação com o tipo de trabalhador que seria mais adequado ao Brasil remonta pelo menos o início do século XIX. Descrevendo os problemas que causavam e agravavam a pobreza mineira naquele período, Basílio de Saavedra Freire apontava a dificuldade em comprar escravos africanos devido à preferência dada ao abastecimento das colônias espanholas, o que provocava um aumento no preço dos escravos. Além disso, a dificuldade em se conseguir mão de obra naquela capitania advinha da "louca opinião de que a gente forra não deve trabalhar" (2) para não se igualar aos cativos. Para remediar essa "louca opinião", Freire fazia sugestões no sentido de impelir o mulato forro ao trabalho, limitando por lei o tamanho de sua propriedade, obrigando-o a trabalhar nos ofícios artesanais, "e principalmente proibir, que uns pretos possam ter outros em escravidão, nem uns mulatos a outros mulatos (...)" (3).

Outro autor contemporâneo - Luiz dos Santos Vilhena - apontava a preguiça como característica inerente ao africano antes mesmo de ele tornar-se forro. O fluxo anual de milhares de africanos para o Brasil, paradoxalmente, não contribuía para o aumento da população, graças às más condições de vida e à índole dos escravos:

"Por natureza são os pretos de um temperamento frouxo, acostumados ao ócio desde que nasceram (...); são

2. Basílio Teixeira de Saavedra Freire, "Informação da Capitania de Minas Gerais". *Revista do Arquivo Público Mineiro*, v. 1, 1897 (man. de 1805), p. 674.

3. Idem, *Ibidem*, p. 677.

metidos como uma pilha em o porão de um navio, em tal forma que só de o pensar lacrima e se horroriza a humanidade; (...) aportam finalmente no Brasil (...) entregues muitas vezes a um feitor, que nem pelo nome conhece a humanidade. (...) Ora, quem não vê, que a opressão desta gente é um outro obstáculo para a população?" (4).

Para ele, a corrupção dos costumes, responsabilidade do africano, levava à pobreza material e de caráter, impedindo o desenvolvimento do povo. A Bahia, mesmo sendo a mais rica das capitanias, sofria dos mesmos males que o restante da colônia: apesar da prodigalidade da natureza, ela era uma "congregação de pobres" e o Brasil "a morada da pobreza, o berço da preguiça, e o teatro dos vícios" (5).

Mesmo condenando as condições de vida dos escravos, Vilhena não condenou a escravidão diretamente. Para combater a preguiça que ele considerava inerente a essa forma de trabalho e elevar a população, aumentando conseqüentemente a riqueza, Vilhena propunha um rosário de medidas: a divisão de terras para as famílias, aumentando a classe dos proprietários produtivos; o estímulo ao comércio interno; uma legislação repressiva à vadiagem nas cidades e o uso da mão de obra indígena.

O texto de Vilhena insere-se no debate travado a respeito da utilização do povo apenas como instrumento de

4. Luiz dos Santos Vilhena. *Recopilação de Notícias Soteropolitanas e Brasilicas*. Bahia, Imp. Oficial, 1921 (1a. ed.: cerca de 1800), p. 921. Dados biográficos em José Honório Rodrigues, *História da História do Brasil*, 1a. parte: A Historiografia Colonial. 2a. ed., São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1979, pp. 503-504.

5. Idem, *Ibidem*, pp. 905 e 914, respectivamente.

multiplicação da riqueza. Para ele, o governo deveria ativar todos os seus mecanismos legais e policiais para realizar a difícil tarefa de forjar um povo laborioso a partir de uma matéria prima que ele julgava pouco nobre, no caso do Brasil. A grande população negra e escrava não se constituía enquanto povo justamente por não estar comprometida com a geração de riquezas. Porém, em momento algum este autor via o aumento da riqueza como benefício para quem a gerava diretamente: a concentração da riqueza era um fim em si mesmo. Colocar os benefícios da produção a serviço de quem a gerava não foi uma preocupação de Vilhena nem de seus contemporâneos.

Mais preocupado com a riqueza do império português, o bispo Azeredo Coutinho também preocupou-se em definir o "povo". Tal como Vilhena, a população era vista por Coutinho como mão de obra geradora de riqueza, instrumento que neste caso poderia ser substituído pela máquina assim que esta estivesse suficientemente desenvolvida. O tráfico, provedor de mão de obra, deveria acabar gradualmente, na medida em que os avanços técnicos fossem introduzidos. Entretanto, a gradualidade defendida por Azeredo Coutinho era uma maneira de defender o tráfico dos ataques que vinha sofrendo, em função dos acordos com o governo inglês e de algumas vezes que se levantavam contra a atividade. A passagem que ele menciona sua concepção de extinção gradual do tráfico será visto com maiores detalhes no próximo capítulo.

Para Coutinho, povo e multidão eram sinônimos, ou seja, uma massa aglomerada "sem vínculo algum ou subordinação entre si". Portanto, era absurda para ele a idéia de soberania popular na organização social, enquanto o "povo" não se transformasse em classe de proprietários, com interesses definidos e destacada da "multidão", compreendida como caos, anarquia e impedimento à marcha da história. Se na "multidão" cabiam todos os homens, no "povo" por ele projetado só cabiam aqueles indivíduos organizados e enquadrados na "ordem estabelecida em a nação" (6).

Nas obras mencionadas até aqui, povo, população e mão-de-obra tinham significados muito próximos. Após a independência, a criação de uma identidade brasileira passava a ser discutida com uma dimensão que ainda não tivera e que se pautava por uma pretendida homogeneização da população.

Escrevendo logo após a independência, José Bonifácio de Andrada e Silva explicitava os males que a composição do povo trazia ao país recém-emancipado. A população não aumentava no Brasil porque o tráfico trazia novos africanos,

6. José Joaquim da Cunha Azeredo Coutinho, *Análise sobre a Justiça do Comércio do Resgate dos Escravos da Costa da África*. Lisboa, Nova Of. de João Rodrigues Neves, 1808, pp. 296 a 304. As citações encontram-se às pp. 296 e 298, respectivamente, e remetem à edição organizada por Sérgio Buarque de Holanda, *Obras Econômicas de J. J. da Cunha Azeredo Coutinho*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1966. Escrita em 1796, a primeira edição desta obra foi publicada na Inglaterra em 1798, em francês.

enquanto que os escravos aqui estabelecidos não procriavam (7).

Embora tenha escrito sua obra para ser apreciada pela Assembléia Constituinte, não houve tempo para que ela fosse debatida ali (8). No transcorrer dos debates parlamentares, a partir de 1826, a disciplina do trabalhador e os supostos males ocasionados pelos africanos como componentes do "povo brasileiro" continuariam como preocupações manifestadas pelos deputados e senadores. Uma das propostas aventadas para o melhoramento do povo dos pontos de vista étnico e social foi a miscigenação, capaz de homogeneizar a população e diluir a figura do africano como membro majoritário da mão-de-obra no Brasil.

Assim, dentro do ideal de "povo ativo e morigerado", os negros poderiam ser um contingente significativo. Para isso, alguns expoentes foram valorizados na tentativa de incorporá-los às malhas da sociedade. É o deputado Cunha

7. José Bonifácio de Andrada e Silva. "Representação à Assembléia Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura (1823)". In: *Memórias sobre a Escravidão*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional; Brasília, Fund. Petrônio Portela, 1988, p. 67.

8. A "Representação" só foi publicada em francês, em 1825, quando o autor encontrava-se no exílio. A repercussão no período foi escassa, só tomando um vulto maior a partir da sua recuperação pelos abolicionistas no final do século XIX, quando o texto foi novamente editado em 1886, 35 anos após a edição cearense de 1851. Sobre a pouca repercussão desta obra, ver Robert E. Conrad, *Os últimos Anos da Escravatura no Brasil*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978, p. 29, e Emília Viotti da Costa, *Da Senzala à Colônia*, São Paulo, Difel, 1966, p. 339.

Mattos quem "reconhece" os valores de alguns negros e propõe sua incorporação na sociedade através da miscigenação:

"Nós sabemos (...) que os pretos e os pardos em todos os tempos prestaram relevantes serviços ao Brasil. Henrique Dias, era um preto; na nossa marinha e no nosso exército há muitos pretos e pardos dignos de todo o louvor (...). As castas melhoram: venham cá pretos, logo teremos pardos e finalmente brancos, todos descendentes do mesmo Adão, de um mesmo pai!" (9).

O melhoramento do "povo", conforme frisou Célia Azevedo, era visto pelos diversos autores e parlamentares como parte das atribuições governamentais, que deveria se esforçar para moldar a sociedade através de todos os mecanismos à sua disposição (10). Homogeneizar a população e disciplinar o trabalhador eram tarefas a serem cumpridas através da miscigenação e dos controles legal e policial, além do registro dos indivíduos e da imigração estrangeira, assim que esta fosse possível.

Nem todos, porém, defendiam a miscigenação como remédio para os males sociais. João Severiano Maciel da Costa, por exemplo, não via com bons olhos a possibilidade de "abastardamento total da bela raça de homens portugueses, confundida com os imensos africanos, cuja mistura com os primeiros é inevitável" (11).

9. ACD, 2 jul.1827, III, p. 16.

10. Célia Maria Marinho de Azevedo, *Onda Negra, Medo Branco: O Negro no Imaginário das Elites (século XIX)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987, p. 49.

11. João Severiano Maciel da Costa, "Memória sobre a Necessidade de Abolir a Introdução de Escravos no Brasil,

O africano foi se tornando um mau trabalhador nos discursos dos parlamentares, especialmente no início da década de 1830. Homens como os deputados Montezuma e Rebouças desvalorizavam os africanos enquanto mão-de-obra, deixando clara sua intenção de descartarem os negros da relação dos possíveis componentes do "povo brasileiro" melhorado.

Montezuma era categórico ao afirmar que só vinham para cá os "refugos dos libertos, que nos vem servir de maior peso do que vem aumentar o número de braços capazes de se empregarem em objeto produtivo" (12). A imagem fluida e conveniente do africano-trabalhador ia sendo desmanchada e substituída pela do africano-preguiçoso, numa tentativa de convencer os senhores de que havia que se procurar alternativas de mão-de-obra.

A caracterização do negro como mau trabalhador também surgia na fala de Rebouças, para quem a solução era cumprir uma lei que impedia ao liberto o exercício da venda no varejo, pois sendo esta a principal atividade deles, como decorrência natural "sairiam imediatamente do país, pois eles não querem trabalhar" (13).

sobre o Modo e Condições com que esta Abolição se Deve Fazer e sobre os Meios de Remediar a Falta de Braços que Ela Pode Ocasionar (1821)". In: *Memórias sobre a Escravidão*, op. cit., p. 27.

12. *ACD*, 5 ago. 1831, II, p. 30.

13. *Idem*, *Ibidem*.

Aparentemente, temos uma contradição na fala deste deputado, posto que ele reconhecia que o liberto trabalhava, desejava proibi-lo de trabalhar e depois o chamava de vadio. Evidentemente, é uma contradição em termos, porque na concepção de trabalho corrente naquele período entre os membros da elite política, o trabalhador não poderia exercer o livre-arbítrio na forma de garantir sua própria sobrevivência. O trabalho deveria ser principalmente agrícola pois, além de gerar a riqueza dos proprietários-cidadãos plenos, aumentaria a riqueza do país e garantiria maior vigilância sobre o trabalhador.

Ainda sobre o tema da população do Brasil, sua composição e divisões, um dos textos mais contundentes foi escrito por Henrique Jorge Rebelo em meados da década de 1830. Dizendo-se seguidor dos sistemas de Malthus e Filangiery e elogiando a obra de Cairu, o autor propunha-se a estudar a população do Brasil do ponto de vista dos obstáculos que ela apresentava para o progresso do país.

Em primeiro lugar, essa população deveria ser aumentada, mas para isso havia que se resolver a divisão existente entre o pequeno número de proprietários e o grande número de trabalhadores, grupos com interesses irreconciliáveis, embora no Brasil o grande número de braços e seu alto preço tornassem os trabalhadores (leia-se escravos) "indolentes, ociosos e inimigos de si mesmos"(14).

14. Henrique Jorge Rebelo, *Memória e Considerações sobre a População do Brasil*. Salvador, Tip. da Viúva Serva, 1836, pp.

Aumentar a população não significava apenas fazer crescer o seu número, mas também aumentar o número de cidadãos, que para ele abrangiam soldados, empregados, manufatores e artífices, sem propriedade alguma além de sua força de trabalho. Os africanos, porém, sequer poderiam fazer parte desse conjunto de cidadãos de segunda linha, já que o melhor destino para eles, na fala de Rebelo, seria a travessia de volta à Africa pelo mesmo caminho que vieram:

"(...) será (...) desses entes sem cultura, e civilização, que o Brasil espera aumentar e fazer progredir sua população, que tornar-se-á cada dia mais terrível, quanto maior for o seu número (...)? Não: o Brasil não quer o aumento, e progresso de sua população, provenientes desses infelizes habitantes d'África (...). Sim, vão outra vez habitar as áridas margens do Senegal esses filhos de incultos campos, esses selvagens dignos da compaixão da humanidade. Se o Brasil quer aumentar sua população, mande vir colonos Alemães, Suiços, e outros de outras Nações civilizadas, que os podem dispensar" (15).

O descarte dos africanos e dos negros escravos e libertos como membros da população, operado após a independência e intensificado na década de 1830, reforçam a idéia de que eram necessárias reformas para alterar sua composição. A obra de Rebelo, em particular, foi escrita sob o impacto da rebelião dos malês na Bahia ocorrida no ano anterior à sua publicação, evidenciando que o medo branco

10-11. Informações biográficas sobre este autor podem ser obtidas em Inocêncio Francisco da Silva, *Dicionário Bibliográfico Português*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1858-1923, X, p.11, e Blake, *Dicionário*, III, pp. 225 e 511.

15. Rebelo, *Memória*, p. 19.

era procedente, externando-se em momentos de agudização dos conflitos. É nesse sentido que ganha importância a atribuição da culpa pela corrupção dos costumes aos negros, em especial aos africanos introduzidos pelo tráfico.

A idéia de corrupção surgia nesse período sempre que o tema era o tráfico de africanos. Ela poderia ser literal, como nos casos discutidos no Parlamento e nas correspondências oficiais a respeito das autoridades que fechavam os olhos ao contrabando; podia atingir os símbolos nacionais como a corrupção da "nossa língua pura", no dizer do senador Inhambupe em 1831; ou ainda ser expressa em termos mais amplos, como no caso da corrupção dos costumes, como alguns parlamentares freqüentemente afirmavam. Este último tipo - mais genérico e talvez por isso mais aterrorizante - chegou a constituir-se em objeto específico de estudo a ser detalhado, por exemplo, no discurso médico, repleto de sugestões sobre a questão do controle social. Veremos a seguir como alguns autores descreveram a corrupção dos costumes enquanto decorrência natural da escravidão e como este tipo de pensamento escapou (ou foi lançado fora) dos muros do parlamento e manifestou-se de outras formas, por vezes travestido de discurso científico.

APURANDO RESPONSABILIDADES

A concentração das falas que identificavam a "corrupção dos costumes" e atribuíam-nas aos negros a partir dos anos 1830 não criou um novo tema, apenas o delimitou de forma mais específica. A preocupação com os costumes, nesse período, retoma o que já se manifestara desde o início do século. Vilhena, como já vimos, afirmava que a pobreza material e de caráter era fruto dos males decorrentes dos costumes africanos. Em Vilhena, a causa desses costumes tinha uma origem dupla: a própria barbaridade propiciava a corrupção, já que "por natureza são os pretos de um temperamento frouxo", e de outro lado a escravização no Brasil agravava a barbárie natural e os males da sociedade. Portanto, desde o início, a idéia de corrupção dos costumes tem uma causa bipartida: tanto a natureza quanto a condição social contribuíam para o "mal". Vilhena, porém, não fornece maiores pistas para solucionar o problema da corrupção dos costumes.

Azeredo Coutinho explicita com maiores detalhes sua visão a respeito das diferenças entre brancos e negros. Também para ele, era a natureza a responsável pelas diferenças entre os homens:

"A natureza que criou os homens para a sociedade, foi também a mesma que os criou (...) com diferentes e

desiguais dotes, una com mais força, juízo, vivacidade e penetração do que os outros" (16).

Sendo assim, ela precisava ser regulamentada para fazer cessar as disputas que levariam ao fim das sociedades.

Para alguns autores, a natureza bárbara do africano era o fator responsável pela corrupção dos costumes, enquanto que para outros era sobre a escravidão que repousavam os males sociais. Em Azeredo Coutinho, brancos e negros tinham suas diferenças ditadas pela natureza; porém, a natureza não se apresenta enquanto conceito biológico para este autor. As diferenças naturais faziam com que os mais vadios quisessem viver às custas dos mais laboriosos, provocando as guerras, e a escravidão era um meio de evitar esse perigo dissolvente da vida social. Era preciso reconhecer sua justiça ou obrigatoriedade:

"E por que se não há de reconhecer como justa ou ao menos obrigatória a lei da escravidão, quando assim o pedir o bem estar desta ou daquela sociedade ou nação?" (17).

A escravidão remediava, assim, um defeito que a natureza havia ditado. Mas natureza e civilização confundem-se em Azeredo Coutinho. Os graus civilizatórios que faziam os homens brancos e negros diferentes entre si eram medidos pela materialidade e pelos avanços intelectuais, tendo a Europa como padrão de adiantamento. O autor não menciona em

16. Coutinho, *Análise sobre a Justiça*, p. 246.

17. Idem, *Ibidem*, p. 253.

momento algum a inferioridade ou a aptidão mental diminuída como características advindas da cor da pele:

"Todas as coisas têm um preço de estimação: o homem civilizado é de um preço inestimável entre as nações civilizadas; o homem bruto e selvagem tem o preço que se lhe dá a sua nação; querer comparar a estimação do homem civilizado com a do homem selvagem é ou não saber estimar os homens, ou é ultrajar o homem civilizado e querer de propósito confundir o branco com o preto" (18).

Sendo para ele civilizatória a diferença, abria-se o caminho para a superação da barbárie através da gradualidade da civilização. A África de seu tempo seria um espelho do passado europeu, já que franceses, alemães e ingleses também foram "escravos, vendidos, açoitados e castigados por seus senhores" em épocas remotas (19).

O tráfico funcionava como uma catapulta que, ao retirar o africano de seu "estado de barbárie" natural, arremessava-o para o convívio dos homens que se adiantaram milhares de anos na civilização. A civilização, portanto, era adquirida pelo contágio, e era também um processo no qual se podiam queimar etapas, já que o resultado final seria o mesmo.

Natural ou advinda de um baixo grau de civilização, a barbárie do africano provocava males à sociedade. Esses males começaram a ser explicitados e detalhados com a necessidade de constituir a "nação" e melhorar seu "povo". José Bonifácio de Andrada e Silva foi um dos primeiros

18. Idem, Ibidem, p. 263.

19. Idem, Ibidem, p. 280.

autores a ver na escravidão a origem da corrupção dos costumes e estabelecer uma relação de causalidade entre ambas. Afirmava que a escravidão urbana era um luxo excessivo, prejudicial à educação das famílias "Que se servem destes entes infelizes sem honra nem religião". A resposta a essa opressão não tardava a vir:

"Tudo, porém, se compensa nesta vida. Nós tiranizamos os escravos e os reduzimos a brutos animais, e eles nos inoculam toda a sua imoralidade e todos os seus vícios" (20).

O trecho citado acima não é conclusivo sobre a origem da "imoralidade" introduzida pelos africanos na sociedade, se a natureza bárbara dos africanos ou a escravidão que os reduziu a "brutos imorais". Mas Bonifácio é categórico na página seguinte, ao analisar as causas do "fenômeno tão espantoso" que era, aos seus olhos, o nascimento tão prematuro do luxo e da corrupção na sociedade brasileira, antes do surgimento da civilização e da indústria:

"E qual será a causa principal de um fenômeno tão espantoso? A escravidão, senhores, a escravidão, porque o homem que conta com os jornais de seus escravos vive na indolência, e a indolência traz todos os vícios após si" (21).

Também creditando a corrupção à escravidão, Henrique Rebelo ajudou a consolidar na década de 1830 o que já se aventara em autores como Vilhena e Bonifácio. Para ele, a indolência não era vista como característica biológica dos

20. Silva, *Representação*, p.65.

21. Idem, *Ibidem*, p. 66.

africanos. Rebelo hesita em atribuir esse problema ao clima ou às circunstâncias - que seriam as facilidades em se achar trabalho e vender produtos no Brasil. Para ele, tanto pescadores quanto lavradores haviam se acostumado a viver na miséria, trabalhando apenas o suficiente para manter um prolongado período de ócio ou viver às custas do que a generosa natureza tropical oferecia o ano todo. A falta de disciplina que ele via nos trabalhadores nacionais era um costume corrompido que precisava ser transformado; segundo ele, a ter uma população assim era melhor não ter nenhuma. Entre as oito causas dessa "indolência" dos trabalhadores nacionais que ele enxergava, destacava-se em último lugar - embora não menos importante - a escravização dos africanos. A escravidão, mal que gerava a corrupção dos costumes, era contrária aos direitos da religião e da igualdade - sendo que neste momento, Rebelo tenta fazer a união entre a fé católica e o elogio aos publicistas franceses a quem declarara sua admiração desde a introdução de sua "Memória" (22).

Ao grande mal da indolência somavam-se outros, para os quais inúmeros médicos buscaram o referendo da ciência. É nas décadas de 1830 e 1840 que os males decorrentes da presença dos negros escravizados, especialmente nas cidades, seriam mapeados, analisados e denunciados com o expressivo respaldo das instituições científicas e dos intelectuais.

22. Rebelo, *Memória*, pp. 1-10.

A corrupção dos costumes era não um problema apenas para o universo do trabalho, mas também para a esfera da vida privada das famílias brancas. Uma das formas de condenação da escravidão pelos seus aspectos de degeneração moral familiar estava presente nas teses médicas referentes ao aleitamento materno. A tradição das mães brancas entregarem seus filhos recém-nascidos aos cuidados de amas de leite negras era condenada por José Nabuco de Araújo como sendo um gesto que contribuía "para a corrupção de nossos costumes" (23). Nesta condenação, o médico procura demonstrar a superioridade dos seus conhecimentos sobre as práticas leigas, pois se para estas o hábito do aleitamento por mulheres negras não trazia prejuízos notáveis, para os médicos, filósofos e ilustrados em geral, os prejuízos eram claros.

A crítica maior era dirigida às mulheres da "alta sociedade", que

"não sentem a menor comoção quando entregam os filhinhos a uma escrava ignorante, e muitas vezes imunda, afim de poderem mais à vontade gastar o tempo roubado a seus deveres com teatros, passeios, bailes, fogos, etc" (24).

Araújo procurava valorizar a mulher somente por sua função biológica procriadora, e talvez por um opaco instinto

23. José Augusto César Nabuco de Araújo. *Algumas Considerações Acerca da Utilidade do Aleitamento Maternal e dos Males Provenientes do Desprezo deste Grandioso Dever*. Rio de Janeiro, Tip. Univ. de Laemmert, 1844, p. 8. Trata-se de um dos filhos do senador Nabuco de Araújo, irmão do mais tarde famoso abolicionista Joaquim Nabuco.

24. Idem, *Ibidem*, pp. 8-9.

maternal que, existente no passado e em países mais civilizados, era desprezado no Brasil em função da corrupção dos costumes resultante da escravidão. No âmbito do discurso mais geral contra a ociosidade, a mulher também tinha uma fala reguladora voltada para si, onde se exteriorizava o desejo de que ela assumisse um comportamento idealizado: "Para a mulher que não tem ocupações diárias, os deveres da maternidade podem preservá-la dos perigos da ociosidade"(25).

Segundo ele, as amas negras infligiam sofrimentos às crianças brancas, sendo "sempre insensíveis e negligentes", deixando as crianças chorarem até arrebitarem veias, as ameaçando e sacudindo, dando-lhes "bebidas espirituosas" ou ópio, provocando distúrbios cerebrais. Além do que, as crianças receberiam um "leite impuro", que traria "moléstias hediondas e terríveis" somente pelo fato de as amas serem negras (26).

Agostinho Bretas, médico que tratara deste tema numa tese anterior à de Araújo, não acreditava que na Europa ou nos países mais civilizados o aleitamento tivesse voltado a ser prática corrente entre as brancas de condição elevada. No Brasil, embora as crianças não fossem entregues aos cuidados de amas mercenárias exteriores à casa, ocorria algo

25. Idem, Ibidem, p. 9.

26. Idem, Ibidem, p. 12-14.

pior: "o aleitamento dos meninos entre nós é pela maior parte confiado a escravas africanas" (27).

Ambos os médicos condenavam o hábito da amamentação por amas negras, valorizando a "formosura das formas" das brancas que cumprissem esse "dever". Caso se insistisse na tradição das amas de leite, os médicos listavam uma série de condições físicas e morais que deveriam ser preenchidas. Evidentemente, as escravas nunca se enquadravam nos parâmetros fixados por eles.

A valorização das condições físicas, porém, não era baseada na ciência médica experimental. Era com base nos relatos dos viajantes e naturalistas que Bretas afirmava a desigualdade entre as raças do globo. Segundo ele, os africanos "têm suas constituições profundamente alteradas por causa de seus hábitos de vida" (28). Vemos que, apesar de identificada, para este médico a diferença entre as raças estava nos aspectos biológicos herdados pela cultura.

Além do mal físico, o mal moral também era transmitido pelo peito, segundo a medicina do século XIX. Deviam ser escolhidas aquelas negras que pudessem auxiliar a formação do "espírito do menino para a justiça, resignação, compaixão e outras tais virtudes". Porém, como as escravas eram

27. Agostinho José Ferreira Bretas. *Dissertação inaugural sobre a Utilidade do Aleitamento Maternal e os Inconvenientes que Resultam do Desprezo deste Dever*. Rio de Janeiro, Tip. de Cremière, 1838, p. 7.

28. Idem, *Ibidem*, p. 18.

oriundas de povos vistos como "supersticiosos, estúpidos, de costumes corrompidos", isto era praticamente impossível(29).

A inaptidão para servirem como amas era confirmada pelo "triste estado da escravidão entre nós das pretas africanas". Quando castigada, a escrava tinha seu leite alterado; o menino, ao vê-la sofrer o castigo, revoltava-se contra seus pais, e a ama se aproveitava disso, incitando "o inocentinho (...) a conspirar contra seus próprios pais". A escrava induzia o "inocentinho" a mentir em benefício próprio, sendo que a condição geral de contrariedade em que vivia - e que Bretas não põe em questão por serem "circunstâncias inerentes à condição de servidão" (30) - as faziam impróprias para a função de iniciadora pedagógica.

Para alguns médicos, os males causados pela escravidão no plano moral não se reduziam aos limites domésticos, onde de certo modo seriam contornáveis. A prostituição era também uma "enfermidade moral" que devia muito de sua gravidade à existência da escravidão no país, nas palavras do médico Herculano Cunha. No caso do Rio de Janeiro, o escândalo só não era maior graças ao que ele chamava de "caráter sereno da população", que "conserva-se tranqüilo e humano até nas agitações da política e nas explosões dos partidos" (31), o

29. Idem, Ibidem, p. 22.

30. Idem, Ibidem. As citações estão às pp. 24 e 25, respectivamente.

31. Herculano Augusto L. Cunha. *Dissertação sobre a Prostituição, em Particular na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Tip. Imp. de Francisco de P. Brito, 1845, p. 14.

que era uma vantagem quando se comparava aquela cidade aos grandes centros europeus.

Os negros, ainda segundo ele, eram mais propensos às faltas morais, mas as "penas domésticas" da escravidão os traziam bem regulados, impedindo os excessos que as "classes mais baixas das sociedades da Europa", similar social dos escravos no Brasil, cometiam naquele continente. O que impedia a ocorrência de cenas escandalosas era o fato de que, sendo os trabalhadores quase todos escravos, "são contidos pelo temor do azorrague" (32).

Dividindo a prostituição em categorias, Cunha revelou a existência de um tipo clandestino exercido principalmente pelas escravas, pois "Todos sabem que a castidade não é sentimento que se cultive no coração do Africano ou do crioulo embrutecido pelo cativoiro" (33).

A escravidão era uma das causas peculiares da prostituição no Rio de Janeiro. Para remediar esse mal, no entanto, Cunha pedia o fim do tráfico e não da escravidão:

"Quando na antiga Roma as leis concernentes à escravatura pareceram tender a extirpar este cancro, deparando aos particulares os meios de satisfazer a variedade de seus desejos, sem ser preciso saírem de suas casas, ele se agravou profundamente, pois que as desordens domésticas, fazendo irrupção no meio do povo, levaram a toda parte sua infecção. Isto que sucedeu na Cidade Eterna é o que tem lugar e sempre

32. Idem, *Ibidem*, p. 15. Essa tese e a temática da prostituição no século XIX foram analisados por Magali Engel em *Meretrizes e Doutores: Saber Médico e Prostituição na Cidade do Rio de Janeiro (1840-1890)*. São Paulo, Brasiliense, 1989, em especial pp. 90-91.

33. Cunha, *Dissertação*, p. 23.

terá na Capital do Brasil enquanto não cessar completamente a importação de tão fatal mercadoria" (34).

Acabar com o tráfico talvez fosse pouco. Cunha enumerou diversas propostas para acabar com a prostituição carioca, sendo uma delas o fim da escravidão apenas na cidade do Rio de Janeiro. Conforme o discurso da inevitabilidade natural da abolição afirmava, o braço escravo era fundamental para a lavoura. Na cidade não havia lavoura, e Cunha afirmava que por isso não havia motivo para a existência de escravos.

As teses médicas desse período não apresentam fundamentação em pesquisas específicas, ao menos aquelas voltadas para os temas de saúde pública. As falas moralizantes existentes nesses trabalhos estavam imbuídas do que de mais corrente circulava no âmbito do discurso político sobre projetos civilizatórios: a escravidão degenerava os costumes, e a necessidade era criar um povo útil, ativo, morigerado e sob controle. Para esta tarefa, a categoria dos médicos se mostrou pródiga em contribuições (35).

Na década de 1830, ao mesmo tempo em que a visão da escravidão africana como agente corruptor dos costumes consolidava-se, ocorria paralelamente a valorização do trabalhador nacional como possibilidade de mão-de-obra. Nada era mais "nacional" do que o indígena, presença que surge

34. Idem, *Ibidem*, p. 33. O grifo é meu.

35. Sobre este tema, ver Jurandir Freire Costa, *Ordem Médica e Norma Familiar*. Rio de Janeiro, Graal, 1979.

nesse período no discurso da elite política como opção de trabalhador idealizado para substituir o escravo africano. A discussão sobre o papel do indígena na formação do mercado de trabalho brasileiro se fazia em inúmeros lugares e envolvia inúmeros sujeitos (36). O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro era um desses lugares, preocupando-se em discutir o assunto já nos primeiros números de sua Revista. O Instituto escolheu para debate o tema da civilização do índio e a maneira como ela era inibida pela presença supostamente corruptora do africano. Participaram da discussão o secretário geral do Instituto Januário da Cunha Barbosa e José Silvestre Rebelo (37).

O tema lançado pelo Instituto partia do princípio que o trabalho civiliza o bárbaro, já que o indígena teria continuado no estado de barbárie justamente por ter sido dispensado do trabalho produtivo. No entanto, esta não era uma regra de aplicação geral para quem formulou o tema da discussão; ela não tinha valor para o africano, que embora

36. Sobre as diferenças existentes entre negros e índios e as contribuições de cada uma delas na população brasileira, ver Lilia Moritz Schwarcz. *O Espetáculo das Raças: Cientistas, Instituições e Questão Racial no Brasil (1870-1930)*. São Paulo, Cia. das Letras, 1993. Sobre a integração compulsória dos índios no mercado de trabalho como preocupação do discurso oficial e da legislação, ver Manuela Carneiro da Cunha. "Política Indigenista no Século XIX". In: *História dos Índios no Brasil*. São Paulo, Cia. das Letras, Sec. Mun. de Cultura; FAPESP, 1992, pp. 133-154.

37. Dados biográficos sobre Januário Barbosa podem ser encontrados em Blake, *Dicionário*, III, p. 294, e Silva, *Dicionário*, III, p. 245. Sobre Rebelo, ver Blake, *Dicionário*, V, p. 204.

tivesse trabalhado ao longo dos séculos, não havia se civilizado, na versão de Barbosa (38).

Nesse texto, os personagens estão definidos a partir da sua inserção na civilização. Esta era um atributo do europeu, que a trazia ao índio, enquanto o africano agia como obstáculo nesse processo. Ser civilizado queria dizer ao mesmo tempo ser conhecedor e adepto da doutrina cristã e ser disciplinado para o trabalho produtivo, exercido dentro da liberdade e das regras de controle social.

Recuperando a experiência das missões jesuíticas, Barbosa as elogiava e criticava ao mesmo tempo. A crítica se devia ao "cancro" da autonomia representado por elas, que punha em risco a unidade territorial da colônia. O verdadeiro incômodo, porém, era o "fatal cancro da escravatura" africana, que não poderia ser extirpado de maneira tão simples como a autonomia jesuítica e nem por meio de uma lei. Para expor suas críticas à escravatura, Barbosa coloca em cena o padre Manoel da Nóbrega, que se torna o instrumento de sua denúncia ao queixar-se do tráfico

38. Januário da Cunha Barbosa. "Se a Introdução de Africanos no Brasil Serve de Embaraçar a Civilização dos Índios, Cujo Trabalho lhes Foi Dispensado pelo Trabalho dos Escravos. Neste Caso, Qual é o Prejuízo da Lavoura Brasileira Entregue Exclusivamente a Escravos?". *RIHGB*, 1(3): 1839, p. 145. Schwarcz resgata a importância crescente da antropologia e da etnologia como disciplinas estudadas no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, ressaltando o tema do "índio redimível" e do "negro como impedimento à civilização" em artigos de 1884 e 1891. Esta temática, porém, estava posta desde 1839, quando ocorreu a discussão entre Januário Barbosa e Silvestre Rebelo. Ver *O Espetáculo das Raças*, p. 111.

de africanos e da "mistura de negros e negras na nova povoação [Bahia]", dizendo que "assim se inoculava o fatal cancro da escravatura, fonte de imoralidade e ruína" (39). Nada era mais adequado para o propósito de Barbosa naquele momento. Nada, porém, era mais equivocado do ponto de vista do conteúdo das cartas queixosas de Nóbrega (40).

A semelhança no formato e no vocabulário adotados pelas memórias políticas e pelas teses médicas aproxima ainda mais os propósitos de ambas. Alguns autores, como José Bonifácio apontaram a "inoculação" da imoralidade social pelos escravos; Januário Barbosa viu o "cancro" da escravidão africana impedindo o avanço da civilização no país. Com a criação dos cursos médicos no Rio de Janeiro e na Bahia, em

39. Idem, *Ibidem*, p. 150.

40. A expressão "cancro da escravatura", tipicamente do século XIX, nunca foi usada por Nóbrega. Em nenhuma de suas cartas ao Provincial da Companhia de Jesus em Portugal ele usou esse termo, e os "negros e negras" a que se referiu não eram africanos, mas sim índios, usualmente denominados negros no século XVI. Barbosa fez uma leitura muito particular da segunda carta de Nóbrega ao Pe. Simão Rodrigues, onde afirmava que na Bahia desembarcavam escravos tomados de assalto em outros territórios. Segundo ele, os portugueses fingiam estar em paz com os "negros" (índios) e acabavam por enganá-los, enchendo seus navios e transportando-os para a Bahia, onde eram vendidos como escravos. Ver Serafim Leite, *Cartas dos Primeiros Jesuítas do Brasil*, I, São Paulo, Comissão do IV Centenário, 1954, p. 121, 8 ago.1549. O uso das cartas de Nóbrega por Barbosa iniciou a trajetória de um erro grosseiro que foi reproduzido mais de cem anos depois por Taunay, citando o texto da Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Ver *Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil*. São Paulo, IMESP, 1941, p. 33. Mais de quarenta anos depois, Luciano Raposo incorreu no mesmo equívoco, reproduzindo o argumento de Barbosa, porém citando Taunay. Ver *Marcas de Escravos*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1988, p. 4.

1808 (41), os conceitos da medicina foram incorporados à política e vice-versa. Essa fusão não era casual e instrumentalizava o discurso político com o aporte da ciência, dando à medicina um importante campo de atuação social.

A idéia de que a escravidão era um agente civilizador dos africanos persistiu algum tempo, entrando em choque com a crescente percepção de que ao mesmo tempo também se corrompiam os costumes das famílias e dos trabalhadores nacionais.

Mesmo entre os médicos, embora a escravidão fosse encarada como elemento de corrupção social, isso não significa que já existisse na primeira metade do século XIX um discurso elaborado a respeito das raças e suas diferenças em termos biológicos, para explicar a partir daí a inferioridade dos negros em relação aos brancos. Virgílio Pinto da Cunha, desenvolvendo o tema na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro em meados do século, constatava as diferenças:

"A luz solar tem pois maior influência sobre os homens; ela os colore mais ou menos, segundo que é mais ou menos forte, e que sua ação é mais ou menos contínua ou interrompida (...). As diferentes cores dos povos são principalmente efeito da ação da luz solar que difere em cada clima. A espécie humana enegrece nos ardores do sol, e torna-se branca nas regiões glaciais; não há negros fora dos limites da zona tórrida, e ainda, não se encontram senão nos lugares em que a ação da luz é excessiva, isto é, onde o termômetro sobe de 34 a 40 graus centígrados. For

41. Sobre a implantação dos cursos médico-cirúrgicos no Brasil, ver Schwarcz, *O Espetáculo das Raças*, pp. 192 e ss.

toda a parte em que a atmosfera é menos ardente, em que ela é refrescada pelos vapores do Oceano, dos rios, dos lagos e regatos, pelos ventos do mar, pela diminuição do refluxo dos raios solares sobre um terreno menos nu e menos arenoso não há negros; somente os homens são mais ou menos trigueiros. Enfim, observa-se que à medida que se afasta do Equador a cor negra vai gradativamente desaparecendo até chegar à cor branca" (42).

Em primeiro lugar, não se pode deixar de notar a recorrência de um discurso existente desde o início do século XVII, pelo menos. Trata-se da explicação dada já naquele período para a pele mais escura dos africanos, que é bastante semelhante à que aparece, por exemplo, no "Diálogo das Grandezas do Brasil" (43).

Por fim, a constatação da maior incidência dos raios solares não o levou a afirmar a superioridade inerente aos povos de climas mais frios ao tentar explicar porque parte da humanidade tem a pele negra. Classificar esse tipo de discurso como racista é cair no erro do anacronismo,

42. Virgílio Augusto Pinto da Cunha. *Tese sobre os Seguintes Pontos Tirados à sorte: I - Ciências Acessórias - Existe, Quimicamente Falando, Diferença entre o Ar do Campo e o da Cidade? Por Que Razão aquele é preferível a este?* Rio de Janeiro, Tip. Univ. de Laemmert, 1853, pp. 6-7.

43. No diálogo entre os personagens fictícios, Brandônio explica a Alviano a causa da "cor preta e cabelo retorcido" dos africanos, dizendo que a "mais verdadeira causa que se pode dar (...) é o efeito que o sol produz, visitando duas vezes no ano com raios retos os moradores dessa costa africana, e por estes raios do sol ferirem retamente naquela parte faz mais impressão nos seus moradores do que nas outras, onde se comunicam ao soslaio e oblíquos: e assim esta é a causa verdadeira da cor negra e cabelo retorcido, que vemos em todos os moradores daquela costa". *Diálogo das Grandezas do Brasil* (1618). São Paulo, Melhoramentos; Brasília, INL, 1977, p. 81.

imputando ao racismo um caráter atemporal, quando ele é um conceito datado historicamente.

Ainda nos meios acadêmicos, a visão da escravidão como elemento civilizatório era por vezes considerada um falseamento, como nas palavras do médico David Jardim, para quem ela era

"injusta, Bárbara e contra a natureza. Lançam mão da civilização como argumentação mais poderosa, e ficam mui satisfeitos de si dizendo, que foram arrancá-los do estado selvagem para os civilizar. Triste raciocínio! Por ventura será a escravidão um meio que conduza à civilização? (...) A escravidão degrada os homens, embotando suas faculdades e os torna incapaz de qualquer aperfeiçoamento" (44).

A introdução desta tese, defendida na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, não é exatamente um libelo contra o trabalho escravo, mas dá uma amostra da indignação de seu autor contra os argumentos usados para justificar a escravidão. Para David Jardim, era absurdo que um país intitulado livre usasse um discurso tão falsamente moralizador, ao mesmo tempo em que desrespeitava a liberdade dos homens por "pura ambição". Esse era mais um dos funestos resultados da corrupção dos costumes advinda da existência da escravidão.

Estudando a formação da medicina enquanto suporte auxiliar do poder institucional, Jurandir Freire Costa elaborou análises importantes a respeito do discurso médico

44. David Gomes Jardim. *Algumas Considerações sobre a Higiene dos Escravos*. Rio de Janeiro, Tip. Univ. de Laemmert, 1847, p. 2.

em relação à escravidão no século XIX. Para ele, a medicina teve que se mostrar confiável e provar eficiência, tomando como objeto de estudo a família, transformada em família higiênica totalmente diferenciada das representações da família colonial. No século XIX, essa ciência tornou-se uma "medicina moral", com "direitos sobre a moral privada e pública dos indivíduos". Os escravos representavam problemas a essa visão normatizadora e à "articulação necessária entre o sujeito do contrato social e o sujeito da disciplina". Não sendo livre nem "sujeito do direito burguês", o escravo seria "um bolsão de resistência ao poder normalizador" (45).

Embora vissem na escravidão um agente de corrupção familiar branca de elite - idéia incorporada mas não inventada pela "medicina moral" do século XIX - os médicos que vimos analisando neste capítulo não chegaram a pedir a abolição imediata do trabalho escravo. Costa, no entanto, vê na tese de Jardim um "belo discurso abolicionista", reafirmando os preceitos de boa parte da historiografia da escravidão. Para ele, também a obra de José Bonifácio "poderia sintetizar a tendência geral do pensamento abolicionista" (46).

45. Costa. *Ordem Médica*, pp. 64 e 121.

46. Costa, *Ordem Médica*, pp. 127 e 123. Na historiografia brasileira, esta idéia tem sido recorrente. Ver, por exemplo, a afirmação de Emília Viotti da Costa a respeito da "Representação" de Bonifácio, que "continha (...) os germes de boa parte do pensamento abolicionista que atuará no Brasil até a Abolição da escravatura em 1888". *Da Senzala à Colônia*, p. 339.

Creio ser possível uma leitura diferente destas obras da primeira metade do século XIX. Para isso, a primeira providência é deixar de lado dois conceitos e práticas que, no Brasil, adensam-se politicamente apenas na segunda metade daquele século: abolicionismo e racismo (47). Até meados do século XIX, a corrupção dos costumes era um aspecto do medo em relação a duas possibilidades concretas e inter-relacionadas daquele período: em primeiro lugar, a africanização, ou seja, o predomínio numérico dos africanos (escravos ou não) no conjunto do "povo brasileiro", cuja consequência mais amedrontadora era a haitianização do país - a segunda possibilidade a que me refiro.

A concentração e o detalhamento das falas a partir da década de 1830 não é casual. A consolidação da independência com a abdicação de Pedro I e a valorização da "nação" expressa nas preocupações com a composição do povo e com a civilização do país, juntamente com a primeira lei de proibição do tráfico em 1831, colocaram de forma mais contundente a necessidade de se pensar na substituição dos africanos. Mesmo não existindo ainda uma alternativa concreta de mão-de-obra, as preocupações se voltaram para o saneamento do suposto mal ocasionado pelo imenso contingente de africanos que, ao chegar ao país, introduzia uma

47. Sobre o aumento da importância da questão racial nesse período e a emergência do abolicionismo, ver entre outros: Schwarcz, *O Espetáculo das Raças*, passim; Azevedo, *Onda Negra*, pp. 215 e ss; Carlos Alfredo Hasenbalg. *Discriminação e Desigualdades Raciais no Brasil*. Rio de Janeiro, Graal, 1979, pp. 151 e ss.

corrupção social tão abrangente que acirrava os medos alimentados desde os tempos iniciais da colonização.

O medo que acredito estar na origem do mapeamento dos males sociais e morais atribuídos aos escravos africanos encontrou outras formas para se manifestar. É o que veremos a seguir.

. O MEDO DA AFRICANIZAÇÃO E HAITIANIZAÇÃO

O medo da africanização do Brasil já era uma preocupação na segunda metade do século XVIII, mas foi no século XIX que ganhou dimensão nova e mais abrangente. Os escravos africanos começaram a ser temidos não mais apenas como indivíduos mas sim enquanto sujeito coletivo, um tipo de medo agravado após os acontecimentos no Haiti em 1794.

Vilhena, ao mesmo tempo em que apontou a corrupção social causada pelos negros nas famílias "morigeradas, e honestas", indicou também o risco de vida que os senhores corriam por manterem os negros submetidos:

"(...) é o ser raro o escravo que não apetece ver morto o senhor, e tardando a alguns o complemento deste ímpio desejo, aproveitam toda boa ocasião, que se lhes oferece, matando os senhores, já a facadas, já a golpes de machado, já a cacetadas" (48).

48. Vilhena, *Recopilação*, p. 136.

Outros autores continuaram explicitando esse tipo de receio. Descrevendo o Maranhão em 1810, o memorialista Xavier Machado referiu-se aos escravos daquela capitania como elementos perigosos, recomendando "cautela com a imensa escravatura já altanada pelas muitas mortes que têm feito nos seus feitores e pessoas que governam" (49). Neste autor, o perigo representado pelo escravo como indivíduo ou grupo reduzido já começa a ter contornos mais amplos, posto que a segurança de saberem-se poderosos quando unidos fazia os escravos se sentirem altivos, o que seria motivo para a reflexão dos senhores.

A quantidade de escravos juntados num mercado para venda poderia facilmente ser considerada por um europeu do século XIX como situação de perigo latente, a julgar pelo que se sabia através de informações colhidas entre os brasileiros. Não era isso, porém, o que o viajante Tollenare viu quando descreveu o movimento comercial do Recife em fins de 1816:

"Entre eles [os escravos] vê-se homens cuja fisionomia é ainda altiva ou feroz: dir-se-ia que, mordendo o freio a tremer, cogitam os meios de se libertarem, mais isto não passa, talvez, de uma ilusão, porquanto não se percebe precaução alguma tomada contra as tentativas que possam fazer; todos não têm este aspecto inquietador. Vi negros muito calmos e muito submissos (...)" (50).

49. Francisco Xavier Machado, "Memória Relativa às Capitânicas do Piauí e Maranhão (1810)". *RIHGB*, v. 17, 1895, p. 69.

50. L. F. de Tollenare. "Notas Dominicais (1816)". *Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico de Pernambuco*, 11(61), 1904, p. 357.

Mais do que a opinião deste autor sobre a improbabilidade dos negros se libertarem, interessa saber que já havia no universo senhorial a idéia de que uma ação coletiva dos escravos era possível.

Os memorialistas da primeira metade do século XIX fizeram inúmeras menções mais ou menos diretas a esse respeito. Maciel da Costa é um desses autores no qual o medo é implícito. Esse mineiro de Mariana escreveu o texto após sua experiência como governador da Guiana ocupada, e em vários momentos ele declarava-se preocupado com o futuro da população branca do Brasil, uma vez que a "população heterogênea, incompatível com os brancos, antes inimiga declarada", assumisse proporções majoritárias. Com base em cálculos que projetavam a composição futura da população, Maciel da Costa julgava que se fosse mantida a introdução de africanos, "veríamos, em breve, a África transplantada para o Brasil e a classe escrava nos termos da mais decidida preponderância" (51).

O perigo representado pela possibilidade da africanização e suposta haitianização do Brasil aparece nesta obra, e seu autor identificava os culpados pelos acontecimentos de São Domingos:

"Se felizes circunstância têm até agora afastado das nossas raias a empestada atmosfera que derramou idéias contagiosas de liberdade e quimérica igualdade nas cabeças dos africanos da colônias francesas, (...)

51. Costa, *Memória*, pp. 22 e 21, respectivamente.

estaremos nós inteira e eficazmente preservados? Não" (52).

Os responsáveis pela disseminação das idéias "quiméricas" entre os escravos haitianos não eram outros senão os filósofos franceses, designados por Maciel da Costa de "energúmenos filantropos", os mesmos a quem Azeredo Coutinho já atacara. A história, ou uma leitura muito particular dela, demonstrava que o perigo era real: "Roma teve que combater dez vezes seus escravos (...) e venceu; São Domingos sucumbiu" (53).

Em que pese o medo, a independência brasileira colocou na ordem do dia a questão da cidadania e as formas de exercício desse direito pelos libertos. A igualdade era impensável para os parlamentares que discutiam a questão na Assembléia Constituinte de 1823 mas, ao mesmo tempo, o medo de convulsões sociais e a necessidade de agregar o "povo" na nova "nação" eram problemas que demandavam uma solução conciliatória. As propostas foram variadas.

Um dos argumentos usados para rechazar a igualdade cidadã foi o medo da haitianização do Brasil - tema introduzido nos debates constituintes pelo deputado pernambucano monsenhor Francisco Muniz Tavares. A analogia feita por ele entre as assembleias constituintes francesa e brasileira servia para demonstrar que o tema da cidadania dos libertos não deveria sequer ser discutido, já que os

52. Costa, *Memória*, p. 22.

53. Costa, *Memória*, p. 21.

responsáveis pelos "desgraçados sucessos da ilha de São Domingos" foram, segundo ele, alguns oradores da tribuna francesa. Os brasileiros incorreriam no mesmo erro caso aprovassem o artigo do projeto de Constituição que previa a extensão da cidadania aos escravos que conseguissem suas alforrias:

"(...) talvez entre nós alguns senhores deputados arrastados de excessivo zelo a favor da humanidade, expusessem algumas idéias (que antes conviria abafar), com o intuito de excitar a compaixão da assembléia sobre essa pobre raça de homens, que tão infelizes são só porque a natureza os criou tostados" (54).

Pobre raça, natureza, tostados. O reconhecimento do negro como ser diferente e escravizado em função da cor da pele aparece aqui como condição natural. Muniz Tavares procurava inferiorizar o negro justamente porque o temia, e a discriminação pela cor em sua fala não apresenta nenhuma solução. Ele não via saída para a superação da condição de escravo através da civilização ou da fé, como era próprio à tradição do debate sobre os benefícios da escravização do africano. O medo da haitianização o deixava paralizado, porque se o negro era escravizado justamente por ser "tostado", ao deixar de ser escravo pela solução individual da alforria ele continuaria estigmatizado pela cor, sem poder tornar-se cidadão e continuando a representar um perigo. Sua proposta era que a escravidão em nada deveria

54. AAC, 30 set.1823, V, p. 258. O grifo é meu.

ser mudada, e tais assuntos nem deveriam ser ventilados em sessões públicas da Assembléia.

Se durante séculos vivera-se o dilema da escravidão como geradora de riquezas e ao mesmo tempo motivo de temor de convulsões sociais, o exemplo de São Domingos introduzia, no início do século XIX, um elemento poderoso para dirimir a questão (55), desembocando em novas posturas, com dimensões sociais tão amplas ao ponto de alcançarem tanto os senhores quanto os escravos.

Da mesma província e também padre, Venâncio Henriques de Resende via na concessão da cidadania aos libertos a iniciativa mais acertada para impedir um novo São Domingos no Brasil. Apoiado em Maciel da Costa, que temia ser a população branca do Império insuficiente para conter uma suposta rebelião escrava, Resende dava sua fórmula para evitá-la:

"(...) curar a aversão que eles [os escravos] nos deviam ter, se os tratássemos com desprezo; era necessário fazer que eles tivessem interesse em ligar-se a nós pelos foros de cidadão, e neutralizar assim o veneno" (56).

Porém, reconhecer o liberto como cidadão do Império em igualdade de condições com os proprietários brancos era ir além do que todos os deputados pretendiam. Manter a cidadania e o direito de propriedade ao mesmo tempo em que se afastasse o perigo de desagregação social que poderia ser

55. Davis, *El Problema*, p. 152.

56. AAC, 30 set.1823, V, p. 265.

causada por escravos insatisfeitos era um nó que demandava solução.

José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu, foi quem mais se aproximou de uma fórmula consensual, conseguindo a aprovação de uma emenda ao projeto. A questão em debate, mais do que a abolição geral, era liberdade individual. Proclamar a liberdade coletiva, para ele, era "impossível e iniquíssimo", haja vista o exemplo de São Domingos. O "cancro do cativo" tinha que ser extirpado paulatinamente, ao mesmo tempo em que se fossem ganhando os libertos para a ordem nacional pretendida. Com isso, a proposta de Cairu conseguiu reunir adeptos entre os que, como Maciel da Costa, diziam defender uma diminuição paulatina do tráfico e nada mais (57), ou os que defendiam a concessão da cidadania aos libertos, como Ferreira França ou Venâncio Resende. A fórmula de Cairu era conciliadora e arguta, propondo distinguir cidadania e direitos políticos:

"Ter a qualidade de cidadão brasileiro é, sim, ter uma denominação honorífica, mas que só dá *direitos cívicos*, e não direitos políticos, que não se tratam no capítulo em discussão e que serão objeto do capítulo seguinte [do projeto de Constituição], em que se trata do cidadão ativo e proprietário, considerável, tendo as habilitações necessárias à eleição e nomeação dos empregos políticos do Império" (58).

De fato, isto mudava muito pouco a situação. Os libertos, africanos ou nascidos no Brasil, teriam direito à

57. AAC, 30 set.1823, V, p. 265.

58. AAC, 30 set.1823, V, p. 262. Grifo no original.

cidadania "honorífica" desde que exercessem um ofício. A cidadania seria mutilada dos direitos políticos e se restringiria ao "direito" de ter um "trabalho útil à nação", ficando o exercício dos cargos políticos (ou seja, o exercício do poder) reservado aos proprietários, gente "considerável". Na verdade, ao elaborar tal proposta, Cairu não pensava só no forro, mas em toda a população livre e pobre do Império, que de seu deveria ter apenas uma propriedade claramente definida:

"A propriedade do pobre está nos seus braços e força do seu corpo; ele prestando as suas obras e serviços pessoais; como jornaleiro e criado, no campo e na cidade; vem a ser membro útil da comunidade" (59).

Entre os deputados constituintes, não foi só Cairu quem externou um projeto de diferenciação entre direitos políticos e civis. Esta idéia - incorporada, aliás, à Constituição de 1824 - também estava presente na obra de José Bonifácio, que desejava ter nos negros "amigos e clientes", condição que iria sendo assumida gradativamente na medida em que eles fossem adquirindo "a esperança de virem a ser um dia nossos iguais em direitos" (60).

Tal dicotomização era parte de um amplo projeto de regulamentação social. A condição de proprietário não deveria ser alcançada por livres ou libertos, pois seu papel no futuro pretendido para a nação seria, no máximo, o de

59. AAC, 30 set. 1823, V, p. 262.

60. Silva, *Representação*, p. 70.

agregados às terras dos grandes proprietários. Além disso, sendo o escravo submetido ao senhor, isto daria todas as condições para que se controlassem as alforrias que, aliás, seriam concedidas via de regra aos escravos de "bom comportamento e atividade", segundo o deputado Carneiro da Cunha. Portanto, não haveria o que temer concedendo-se uma cidadania apenas honorífica aos libertos de "boa índole".

Conceder ou não a alforria era uma prerrogativa de quem detinha o direito de propriedade, uma parte da relação senhor-escravo onde o governo dificilmente poderia penetrar sem se indispor com os senhores (61). Através da concessão da cidadania aos libertos pretendia-se manter o poder senhorial na sociedade através da sujeição pessoal exercida sobre semi-cidadãos, mesmo depois de desfeitos os laços da escravidão. Ao governo brasileiro, se quisesse interferir na relação senhor-escravo, restava o caminho do combate ao tráfico ou a libertação do ventre, soluções que embora contassem com defensores no início do século XIX, foram objeto de disputa em inúmeros campos sociais até tornarem-se possíveis.

Os medos agravavam-se com as experiências concretas que eram vividas em cada província. A possibilidade de movimentos de escravos articulados passou a ser encarada mais seriamente pelo poder público a partir da década de

61. Estas observações apoiam-se em Manuela Carneiro da Cunha, "Libertos: Sujeição Pessoal". *Negros, Estrangeiros: Os Escravos Libertos e Sua Volta à África*. São Paulo, Brasiliense, 1985, pp. 17-61.

1830. O levante dos malês em 1835, na Bahia, trouxe o medo da haitianização para um campo mais próximo espacial e temporalmente (62). Se o Haiti era um exemplo de revolta de escravos bem sucedido mas longínquo, os episódios na Bahia fizeram ver que os escravos no Brasil, especialmente os africanos, faziam mais do que minar a sociedade através da corrupção dos costumes. Eles poderiam por fim ao projeto de "nação homogênea e sem conflitos".

Além de alimentar um temor nos senhores baianos, a revolta dos malês contribuiu para a afirmação do anti-africanismo, "uma corrente de opinião nas camadas dominantes durante a primeira metade do século XIX [que] pensava seriamente na deportação maciça da população negra" (63). Antes mesmo da eclosão do levante dos escravos na Bahia, outros movimentos estouraram nas províncias, provocando reações imediatas para sufocá-las. Na ausência de estudos mais aprofundados sobre o significado político desses movimentos, podemos recolher alguns indícios do medo que eles provocavam nas elites e nos senhores. Através deles, podemos entender que as referências constantes a São Domingos não eram apenas vislumbres de possibilidades

62. Sobre este tema, ver João José Reis, *Rebelião Escrava no Brasil: A História do Levante dos Malês (1835)*. São Paulo, Brasiliense, 1986. João Reis também sistematizou os estudos sobre as revoltas na Bahia. Ver "Um Balanço dos Estudos sobre as Revoltas Escravas na Bahia". In: *Escravidão e Invenção da Liderdade: Estudos sobre o Negro no Brasil*. São Paulo, Brasiliense; Brasília, CNPq, 1988, pp. 87-140.

63. Cunha, *Negros, Estrangeiros*, p. 81.

remotas, mas eram sim decorrências de riscos que se verificavam cotidianamente nas diferentes vilas e províncias do Império. A ressonância do levante do Haiti entre os escravos do Brasil era visível entre as autoridades policiais. Em 1805, um ano após a proclamação da independência do Haiti por Jean Jacques Dessalines, o ouvidor do crime do Rio de Janeiro "mandara arrancar dos peitos de alguns cabras ou crioulos forros, o Retrato de Desalinas, Imperador dos Negros da Ilha de S. Domingos, e o que era mais notável, era que estes mesmos estavam empregados nas tropas da Milícia da cidade (...)" (64).

Os movimentos dos escravos nas cidades ou fazendas normalmente não eram espontaneístas. A articulação dos escravos foi um dado constante. Exemplo disso foi o que ocorreu na vila de São Carlos, província de São Paulo, em 1832, quando os escravos de diferentes engenhos se reuniram "noturna, e escandalosamente se comunicavam uns com os outros" para efetuar uma "insurreição premeditada" (65).

As autoridades da região expressaram o medo sentido na ocasião. O "cabeça" do levante era o negro João Barbeiro,

64. Apud Luiz Mott. "A Escravatura: O Propósito de uma Representação a El-Rei sobre a Escravatura no Brasil". *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, 14 (1973), p. 133.

65. O manuscrito dos autos do processo referente a essa insurreição encontra-se no AEF, Lata 850,56 - *Ofícios Diversos de Campinas* (1832), Pasta 2, doc. 80. As referências citadas aqui remetem à publicação desse documento anexa ao trabalho de Suely Robles Reis de Queiroz, *Escravidão Negra em São Paulo*. Rio de Janeiro, José Olympio; INL, 1977, pp. 207 e ss.

aparentemente liberto ou livre, que vivia na capital da província e que na passagem entre as duas localidades "deve ter promovido a mesma desordem" (66). Os planos para a insurreição começaram a ser descobertos quando o senhor de engenho e sargento-mór Antônio Francisco de Andrade deu pela falta de seu escravo Francisco que, castigado, contou que os escravos "faziam ajuntamentos noturnos (...) e faziam seus clubs", o que foi confirmado em outros interrogatórios, levando à suspeita de que outros escravos "fossem capazes de uma empresa maliciosa" (67).

Os autos do processo instaurado explicam os medos senhoriais. Os escravos haviam definido o plano e as funções de cada um na insurreição: João Barbeiro recebia na capital o dinheiro para a compra de armas e munições, enviado pelos escravos através de Marcelino Tropeiro, que de volta trazia instruções de que entre o Natal de 1832 e a Quaresma seguinte, João marcharia para aquela vila com armas e reforços para a insurreição. O objetivo aparecia nos interrogatórios de vários escravos: Joaquim Ferreira afirmava "que ia entrar em uma revolução contra os Brancos, para bem de sua liberdade, assassinando os ditos Brancos" (68). Felizardo Crioulo revelou que nos encontros noturnos prévios, os escravos faziam mesinhas "para amansar os

66. Queiroz, *Escravidão*, p. 208.

67. Idem, *Ibidem*, p. 210.

68. Idem, *Ibidem*, p. 217.

brancos para as armas dos mesmos não ofenderem a eles pretos e se levantarem afoitamente com os mesmos brancos, matá-los, e ficarem eles pretos todos forros (...)" (69).

O pânico deve ter atingido as autoridades e os senhores locais ao saberem que os escravos haviam chegado ao requinte iconográfico de produzir uma gravura, pintada por Manoel Rebolo, que representava "um negro coroado e um branco, pondo-lhe a coroa na cabeça", juntada como prova aos autos (70). O processo condenou 33 escravos à prisão, a ser cumprida na cadeia da capital, por ser de "mais segurança".

Desde o início da década de 1830, no Vale do Paraíba, temos evidências de manifestações articuladas dos escravos nas correspondências trocadas entre as diversas câmaras municipais. Uma revolta ocorrida em 1833 em Baependi, Minas Gerais, chegava ao conhecimento das autoridades de Bananal através do aviso da câmara de Resende. Em Baependi, os escravos das fazendas Campo Alegre e Bela Cruz se insurgiram, assassinaram o filho e o irmão do deputado Gabriel Junqueira e "várias Senhoras", partindo em seguida para o ataque das fazendas do Farastro e Treitarba (71). A perspectiva de disseminação do levante por todo o Vale do Paraíba fez com que as medidas repressivas fossem tomadas rapidamente. A câmara de Bananal mandou avisar os

69. Idem, *Ibidem*, p. 219.

70. Idem, *Ibidem*, p. 223.

71. AESP, Lata 822,28 - *Ofícios Diversos de Bananal* (1823-1834), Pasta 2, doc. 58A.

representantes das vilas vizinhas, como Areias, Posses, São João Marcos e Ilha Grande, bem como revolveu tomar outras providências "eficazes e prontas para sufocar ou prevenir o contágio que pode chegar a este município da sublevação de Escravos". Entre as medidas, armou 40 homens da Guarda Nacional, espalhando-os pela cidade e seus distritos. Aos juizes de paz determinou que "facam escrupulosamente vigiar por seus Inspetores para que nenhum escravo preto ou pardo possa seguir viagem, ou de próprio sem passaporte de seus senhores, isto com mais restrição de hoje (...)" . Aos cidadãos também se fizeram recomendações:

"Que além dos Guardas Nacionais todos os cidadãos que possam pegar em armas sejam chamados para este serviço; Que os mesmos Juizes de Paz ordenem aos Fazendeiros que guardem em segurança as Foices e todas as ferramentas da lavoura; Que os Fazendeiros façam seus Escravos deitarem-se ou fecharem-se em suas senzalas às 8 horas da noite; Que os Feitores ou Administradores revistem em horas incertas se os Escravos se acham em seus lugares(...)" (72).

Um estudo mais aprofundado sobre as diferentes formas de manifestação dos escravos no Vale do Paraíba foi feito por Flávio dos Santos Gomes. A análise do autor reforça a concretude a existência de um plano prévio dos escravos em fuga e o papel da descoberta dessa plano para o agravamento dos medos senhoriais. Movimentos como estes não eram simples motins ou quilombos de caráter local, mas apresentavam características de insurreições organizadas que objetivavam

72. Idem, Ibidem, doc. 62.

a libertação dos escravos e, por vezes, o extermínio de todos os brancos.

No levantamento demográfico dos escravos fugitivos em Vassouras, Gomes constatou que o grupo era constituído "na maior parte (...) de africanos, com não muito tempo de trabalho forçado no Brasil" (73), o que, no contexto de sentimento anti-africanista dos anos 1830, aumentava ainda mais o medo justificado dos senhores, que certamente conheciam os episódios de 1835 na Bahia.

Flávio Gomes reafirma a década de 1830 como período do "terror pânico" em função do levante dos malês, agravado na província do Rio de Janeiro pelas inúmeras denúncias de levantes em várias cidades (74). Esse "terror pânico" nos auxilia no entendimento da ação tão imediata das autoridades para impedir que o "mal" aumentasse suas proporções. O grupo de escravos em fuga em Vassouras reuniu centenas de pessoas, que passaram a ser perseguidas por cerca de 200 homens da Guarda Nacional, organismo militar de difícil mobilização, pela carência de homens e armas e pela desorganização e falta de disciplina. No entanto, em momentos de fugas ou

73. Gomes, *Histórias de Quilombolas: Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro (século XIX)*. Campinas, IFCH/UNICAMP, 1992. Dissert. de Mest., p. 251.

74. Idem, *Ibidem*, p. 362. O então presidente da província do Rio de Janeiro, Joaquim José Rodrigues Torres, procurava acalmar as autoridades da Corte afirmando "que tais rumores eram exagerados, posto serem frutos de denúncias que pareciam 'nimiamente tintas com a cor do medo'". Esta expressão significativa é analisada com muita propriedade pelo autor, às pp. 363-399, onde são recuperadas as inúmeras denúncias de levantes de escravos naquela província.

levantes de escravos, a rapidez da repressão era espantosa, ligeireza que certamente se devia à magnitude de levantes como o de Vassouras, que ajudavam a manter o "terror pânico" em patamares elevados (75).

A intensidade do medo não parece ter diminuído na década seguinte. Ao contrário, a barbárie atribuída aos negros pelos brancos funcionava como agravante do medo senhorial. Sem conhecer o outro, as autoridades brancas se esforçaram para impedir a divulgação de suspeitas de revoltas de escravos, prejudicando com isso as próprias investigações. A estratégia de trazer africanos de origens lingüísticas diversas para impedir a comunicação e conseqüentemente a organização política entre eles parece não ter dado os resultados desejados, a julgar pelo estudo de Robert Slenes a respeito da identidade étnica e lingüística entre os bantus do centro-sul do Brasil em meados do século XIX. Essa identidade, praticamente ignorada pelos senhores, permitiu a articulação de planos para uma grande insurreição escrava em fins da década de 1840. Uma vez descobertos esses planos, segundo Slenes, pode ter se criado um fator novo de significativa importância para que o governo brasileiro optasse pela extinção do tráfico de africanos como medida de segurança (76).

75. Para uma análise da Guarda Nacional, ver Gomes, *História de Quilombolas*, p. 268 e ss.

76. Robert W. Slenes. "Malungu, n'goma vem!": África Coberta e Descoberta no Brasil". *Revista USP*, 12 (dez.1991/fev.1992), pp. 48-67.

A hipótese de Slenes, apoiada em pesquisa minuciosa, é reforçada pela existência de um sugestivo relatório do Ministério da Justiça de 1848 (77). Nele, as autoridades se dão conta da provável articulação para uma "insurreição de escravos" de diferentes cidades e províncias do Império. A denúncia chegara ao imperador pelo chefe de polícia da província do Rio de Janeiro, que por sua vez a recebera do delegado de Parati, cobrindo outra do delegado de Lorena, em São Paulo. A insurreição estaria sendo preparada para acontecer no dia de São João ou de São Pedro, data que certamente não era casual, mas sim carregada de um valor simbólico importante para a articulação dos escravos.

Diversos estudiosos das religiões africanas no Brasil apontam para a correlação que se estabeleceu entre São João ou São Pedro e o deus guerreiro Xangô. São Pedro, ao mesmo tempo em que abre ou fecha caminhos - é o porteiro dos candomblés, segundo Bastide (78) - é também o porteiro dos paraíso na crença católica, uma analogia bastante interessante para escravos em busca de liberdade.

De Minas Gerais também vinham notícias aterrorizantes sobre fatos ocorridos em São Tomé das Letras, onde quilombolas descobertos assaltaram a casa de Manoel José de

77. AESP, Lata 5212,1 - *Correspondência Reservada Dirigida ao Presidente da Província dos Ministérios e Diversos (1848-1863)*, 15 mar.1848.

78. Roger Bastide. *As Religiões Africanas no Brasil*. 2a.ed., São Paulo, Pioneira, 1985. Devo esta indicação a Maria da Conceição Oliveira.

Carvalho e "assassinaram barbaramente sua família", não poupando sequer a escrava que guardava uma casa próxima na ausência de seus senhores. Em Fosses, três escravos haviam sido presos, opondo "grande resistência, e consta que por ali há outros grupos de negros, ou quilombos, assim como boatos de insurreição". A presidência da província da Bahia também informava estar alerta porque "havia receios de insurreição".

O sentido de articulação de um plano de insurreições escravas, identificado por Slenes, era enxergado claramente pelo governo imperial, que afirmava de modo categórico no Relatório enviado a diversas províncias em 1848:

"À face destas participações, gera-se espontaneamente a idéia da possibilidade de combinação, ou existência de um plano mais ou menos ramificado entre escravos de diferentes lugares. Uma tão criminosa combinação, caso exista, pode ser filha ou de inspirações próprias, ou de sugestões tramadas por alguma sociedade Gregoriana, ou agentes dos princípios abolicionistas da escravidão, ou qualquer outra influência estrangeira, que conspire a colocar a Administração em circunstâncias difíceis para impor-lhe condições apropriadas às suas vistas, e interesses" (79).

A descoberta dos supostos planos insurreccionais dos escravos do centro-sul do país no final da década de 1840 representava um alívio relativo e um aviso contundente. As investigações deveriam ser feitas de modo a "não gerar o terror no ânimo dos proprietários dos estabelecimentos de agricultura, ou indústria dessa província, e em geral da

79. AESP, Lata 5212,1 - *Correspondência Reservada Dirigida ao Presidente da Província dos Ministérios e Diversos (1848-1863)*, 15 mar.1848.

população Branca" (80). Impedir a insurreição para garantir a propriedade e a vida dos brancos era pouco para garantir a manutenção da integridade do território brasileiro e do controle social dos trabalhadores, até então conseguidos com relativo sucesso. O tráfico, encarado como uma das fontes dos males sociais, deveria terminar, entre outras coisas, para não colocar em risco a soberania e a própria existência da classe dos proprietários no Império. No entanto, esta decisão demoraria a se tornar consensual, e até o final da década de 1840 não passava ainda de uma tendência que teve que conquistar seu espaço em meio à miríade de propostas discutidas no interior da elite política.

Vimos a sucessão de males supostamente provocados pela heterogeneidade da população, pela corrupção dos costumes decorrente da presença dos africanos na sociedade e do convívio destes com os brancos. Vimos também as sombrias previsões dos males futuros que poderiam ser causados pela africanização e haitianização do Brasil, amparados por casos concretos de insurreições escravas. Estes diagnósticos sociais, feitos por homens de diferentes inserções na elite política ao longo da primeira metade do século XIX, foram acompanhados simultaneamente de propostas reformadoras.

Mesmo que os males identificados fossem semelhantes, a maneira de resolvê-los não encontrava, até meados daquele século, uma forma consensual de encaminhamento. Pretendo

80. Idem, *Ibidem*.

expor, a seguir, o leque variado de proposições elaboradas no período a respeito de como solucionar tantos "males" e mostrar que tais proposições não passavam, necessariamente, pela extinção do tráfico de escravos.

CAPÍTULO II

CAUSAS "IRREALIZÁVEIS", "IMPOSSÍVEIS" E "IMPOLÍTICAS"

CAPÍTULO II
CAUSAS "IRREALIZÁVEIS", "IMPOSSÍVEIS" E "IMPOLÍTICAS"

A historiografia brasileira sobre a escravidão, ou mais especificamente a que trata da abolição, adotou alguns paradigmas para explicar o fim desse sistema de exploração do trabalho no Brasil. Um os paradigmas principais é o da gradualidade da abolição, sendo que, para demarcar as etapas desse processo, grande parte dos estudos adotou a legislação como marcos temporais: 1850, lei Eusébio de Queirós extinguindo o tráfico; 1871, lei Rio Branco libertando o ventre escravo; 1888, lei Áurea libertando os escravos remanescentes.

Periodizações como esta aparecem desde os primeiros estudos sistemáticos sobre o processo da abolição. No início deste século, João Luiz Alves dividiu a "história parlamentar" da abolição em três fases, sendo a segunda delas a de erradicação do tráfico, de 1832 a 1855⁴. No interior desse paradigma, a formulação mais explícita da teoria da gradualidade está em Paula Beiguelman, que estabeleceu as etapas do processo da abolição através da legislação:

"No encaminhamento do problema da escravidão é possível distinguir quatro momentos principais, que podem também ser pensados enquanto situações típicas de resposta político-partidária à resistência da sociedade agrária escravista à alteração do status quo:

⁴. João Luiz Alves. "A Questão do Elemento Servil. A Extinção do Tráfico e a Lei de Repressão de 1850. Liberdade dos Nascituros". Anais do I Congresso de História Nacional, v. 4, publicado pela *RIHGB*, v. 121: pp. 189-257, 1916.

- a) Extinção do tráfico (...).
- b) Lei do ventre livre (...).
- c) Lei dos Sexagenários (...).
- d) Abolição" ².

Neste capítulo, pretendo demonstrar que a gradualidade da abolição já se constituía como projeto político desde o início do século XIX; contudo, esta era uma proposta entre inúmeras outras. Isto implica em considerar que há uma historicidade na "vitória" desta proposta que precisa ser desvendada e que é preciso desvincular este projeto político da interpretação histórica sobre o próprio processo.

De fato, as leis existiram e demarcaram transformações na relação senhor-escravo. Não se trata de negar a obviedade da existência delas; no entanto, é preciso evidenciar a enorme distância entre o que a historiografia incorporou como processo gradual, de um lado, e as especificidades das propostas levantadas ao longo de toda a primeira metade do século XIX, de outro.

Constatado o predomínio da doutrina da abolição gradual na historiografia, é possível perceber que essa interpretação coloca empecilhos para compreendermos o fim do tráfico se o analisarmos apenas como primeira etapa da abolição (3). A

². Paula Beiguelman. *Formação Política do Brasil*. 2a.ed., São Paulo, Pioneira, 1976, pp. 231-232.

3. A expressão "doutrina da abolição gradual" é usada por Paulo Mercadante para designar as medidas tomadas no parlamento brasileiro para a emancipação definitiva dos escravos na segunda metade do século XIX. O autor identifica o surgimento da doutrina em 1871 e afirma que Dantas "resolveu levá-la 'da rua para o seio do parlamento'" para dar prosseguimento à política inaugurada com a Lei do Ventre

primeira medida para evitar esses empecilhos é deixar de lado uma visão retrospectiva a partir de 1888 e centrar-se na discussão dos problemas específicos do tráfico. Assim, tentarei demonstrar que muitas vezes as propostas de ações graduais - contra o tráfico ou a escravidão, mas não necessariamente mantendo uma relação de causalidade entre as duas - eram instrumento para evitar uma solução imediata, remetendo para o futuro a questão do fim da escravidão.

Esta interpretação encontra-se em um artigo de Seymour Drescher, no qual o autor analisa a abolição brasileira em comparação com outros processos semelhantes ocorridos no continente americano. Para ele, o fim legal do tráfico em 1850 representava uma derrota dos segmentos sociais mais aferrados à escravidão. Estes, porém, através de uma racionalidade peculiar, procuraram retirar da derrota um meio de protelar a decisão de acabar com a escravidão. Encarando a abolição como fato inevitável, grande parte da classe senhorial brasileira havia se apegado a essa inevitabilidade "natural" para manter pelo maior tempo possível a escravidão tal qual ela se apresentava em 1850 ⁴. Apego semelhante ocorreu provavelmente em todas as outras regiões escravistas da América.

Livre. Ver *A Consciência Conservadora no Brasil*, 3a. ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1980, pp. 157-168. A citação está na p. 165.

⁴. Seymour Drescher, "Brazilian Abolition in Comparative Perspective". *HAHR*, 68(3): 444, ago.1988.

No caso cubano, por exemplo, "a concepção de 'abolição gradual' tinha conotações peculiares". Rebecca Scott, autora de um importante estudo sobre a emancipação em Cuba, recupera as palavras de um "observador favorável aos plantadores cubanos" que notou em 1873 que, embora eles estivessem convencidos da necessidade de libertar seus escravos, não se convenciam de que a melhor solução fosse uma medida definitiva, preferindo uma política gradual de substituição do escravo pelo livre ⁵. Segundo Scott, a gradualidade "não era considerada uma alternativa para a preservação indefinida da instituição no momento atacada, mas antes um meio de evitar a emancipação imediata" ⁶.

. MANTENDO O TRÁFICO E A ESCRAVIDÃO

A possibilidade de acabar com o tráfico brasileiro parecia ser remota para a maioria dos autores do início do século XIX. Azeredo Coutinho, por exemplo, escreveu nesse período obras que faziam uma defesa ferrenha do tráfico de escravos e da escravidão. Tanto do ponto de vista jurídico

⁵. A. Gallenga, *The Pearl of the Antilles*, p. 96, apud Rebecca J. Scott, *Emancipação Escrava em Cuba: A transição para o Trabalho Livre (1860-1899)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1991, p. 104.

⁶. Scott, *Emancipação*, p. 54. Grifo no original.

quanto religioso, a escravidão era legitimada por ele, e em que pese os maus tratos a que o cativo estaria sujeito, sua condição era vista por Coutinho como vantajosa se comparada à do trabalhador livre:

"O homem que só tem o seu braço (...) é só livre de nome mas, na realidade, escravo da força da fome (...). O chamado escravo, quando está doente, tem seu senhor que trata dele (...). Qual, pois, desses dois é o de melhor condição?" ⁷.

Coutinho encarava o tráfico como um problema dos impérios e dos soberanos. A resolução para este problema viria quando as circunstâncias econômicas assim o permitissem, sem vincular o fim do tráfico ao fim da escravidão. A resposta sobre a questão da data para encerrar o tráfico era direta:

"Quando (...) o Brasil contar em seu seio uma população correspondente a seu território, quando seu comércio for tão extenso, quanto é capaz sua fertilidade, e seus grandes meios: quando a indústria européia tiver, pela introdução das artes e ofícios e competentes máquinas, feito menos precisos um grande número de braços para sustentar e fazer andar nossos trabalhos, então, digo eu também, este comércio deve ser abolido, e ainda assim com aquela graduação que deve ter, para se evitar na marcha dos acontecimentos saltos que sempre são nocivos" ⁸.

⁷. Coutinho, *Análise sobre a Justiça*, pp. 256-257. Para ele, o estado dos africanos escravizados não era melhor apenas quando comparado com o do homem livre, mas também quando confrontado com sua condição na África: "Nós sabemos que, por uso geral, os fazendeiros, quando compram escravos, o primeiro passo que dão é vesti-los e sustentá-los como ele nunca foram em seu país natal, ainda no estado de liberdade". Coutinho, *Memória sobre o Comércio de Escravos*, p. 6. Para uma defesa da escravidão com base nos argumentos da salvação pelo cristianismo, ver *Concordância*, em especial pp. 20-21.

Maciel da Costa aproximava-se de homens que, como Azeredo Coutinho, viam vantagens para os africanos trazidos ao Brasil. Em seu texto, encontramos diversas referências nesse sentido e argumentos contra o discurso humanitário dos que defendiam o fim do tráfico mas que teriam intenções que iam além da mera filantropia. Sua proposta procurava conciliar a necessidade econômica de uma agricultura dependente da mão-de-obra escrava com um "melhoramento" da população através do aumento do número de brancos livres. Falando ainda em nome do império português ultramarino, expunha a linha de ação a ser seguida:

"Portugal estava em situação muito diferente [da Inglaterra]. Convindo no interesse de adotar o sistema de trabalho por braços livres, não podia convir na abolição imediata da introdução dos escravos sem preparo e sem um prazo arrazoado para tomar suas medidas, sob pena de arruinar a agricultura e o comércio de seus estados (...). Sustentamos que a introdução deles deve ainda durar algum tempo entre nós por amor da causa pública" ⁹

O tráfico deveria continuar até que gradualmente fosse diminuindo o número de escravos introduzidos, na proporção em

⁸. Coutinho, *Memória sobre o Comércio de Escravos*, p. 13.

⁹. Costa, *Memória*, pp. 14 e 17. Note-se que o europeu não era a única possibilidade vislumbrada naquele momento para substituir o africano. Vimos anteriormente o cônego Barbosa propor a utilização dos índios. Escrevendo no mesmo ano que Maciel da Costa, outro autor sugeria a vinda de chineses e indianos, com a vantagem sobre os africanos, na sua opinião, de serem laboriosos e ativos, ajudando a diminuição da vadiagem. Ver João Rodrigues de Brito, *Cartas Econômico-Políticas sobre a Agricultura e Comércio da Bahia*. Lisboa, Imp. Nacional, 1821. Vali-me da edição do Arquivo do Estado da Bahia de 1985, pp. 50-51.

que chegassem os livres europeus para substituí-los, proposta que na essência não diferia da de Azeredo Coutinho. A comparação entre os resultados do trabalho do escravo e do livre europeu revelava, para este autor, imensas vantagens para o segundo.

Além de sua "Memória", Maciel da Costa teve a oportunidade de se expressar a este respeito na Assembléia Constituinte de 1823, como deputado por Minas Gerais, onde chegou à presidência à época do fechamento por Pedro I. Durante os trabalhos constituintes, quando da discussão acerca da extensão do direito de cidadania aos libertos, Maciel da Costa opôs-se frontalmente à idéia:

"Os estrangeiros das outras nações vêm para este país arrastados pela necessidade de fazer fortuna, os africanos vêm porque seus bárbaros compatriotas os vendem (...). Que nós devamos aos africanos a admissão à nossa família como compensação dos males que lhes temos feito, é coisa nova para mim. Nós não somos hoje culpados pela introdução do comércio de homens; recebemos os escravos que pagamos, tiramos deles o trabalho que dos homens livres também tiramos, damos-lhes o sustento e a proteção compatível com seu estado; está fechado o contrato" ¹⁰.

Para Maciel da Costa, sendo a escravidão um "contrato", a condição do escravo não era injusta nem ilegítima. Era, ao contrário, vantajosa também para o africano, embora representasse perigo ao seu projeto de nação com povo homogêneo e melhorado. Isto, porém, era para o futuro: acabar com o tráfico não significava que os dias da escravidão

¹⁰. AAC, 30 set.1823, V, p. 264.

estivessem contados. A proposta deste autor de limitar vagamente o fluxo de africanos para o Brasil num prazo dilatado era muito mais uma resposta aos argumentos humanitários e a um medo do futuro da nação em termos da estrutura demográfica e racial do que um projeto de abolir a escravidão começando por extinguir o tráfico. Maciel da Costa vivia o dilema da camada senhorial do início do século XIX que, mesmo tomada pelo crescente medo das ações escravas, tinha de conciliar isso com a impossibilidade de encontrar substitutos para a mão-de-obra escrava.

Da obra de Maciel da Costa aos debates na Constituinte, ocorreram mudanças no discurso da elite a respeito do tráfico e da escravidão. Maciel da Costa é o último autor a defender a manutenção do tráfico sem restrições significativas.

Embora anterior à "Memória" de Costa, o texto de Domingos Alves Branco Muniz Barreto insere-se em um contexto que ultrapassa sua produção. Barreto escreveu sua "Memória" em 1817, na Bahia ¹¹. Pela data e local do manuscrito, são compreensíveis as semelhanças entre ele e Luiz Antônio Oliveira Mendes, seu contemporâneo e provável interlocutor. Muniz Barreto descreveu a escravidão na África de maneira muito parecida à que fizera Oliveira Mendes, citando as

¹¹. Domingos Alves Branco Muniz Barreto. "Memória sobre a Abolição do Comércio da Escravatura". In: *Memórias sobre a Escravidão*, op. cit., pp. 79-99. Dados biográficos sobre este autor podem ser encontrados em José Honório Rodrigues, *História da História do Brasil*, v. II, Tomo I - A Historiografia Conservadora. São Paulo, Cia. Ed. Nacional; Brasília, INL, 1988, pp. 166 e 171.

mesmas leis que supostamente permitiriam a escravização naquele continente ¹⁸.

A publicação da obra de Barreto, porém, só ocorreu em 1837, num contexto muito diverso do momento da produção. O manuscrito fora retirado do esquecimento pelos conservadores para contraporem-se à propaganda liberal, que publicara o trabalho de Frederico Burlamaqui no mesmo ano, atacando o tráfico ¹⁹.

Assim, a edição da "Memória" de Muniz Barreto traz os argumentos favoráveis ao tráfico do final do século XVIII para a ordem do dia na década de 1830, período marcado por intensos debates em função do descumprimento da legislação que proibia esse comércio e da pressão estrangeira contra o tráfico ilegal no Brasil. Certamente seria precipitado ceder à tentação de dizer que o uso de tais argumentos era um anacronismo. Na luta política pela manutenção do tráfico de africanos, todos os argumentos eram bons para aqueles interessados na defesa desse comércio que, afinal, dava boas provas de sua vitalidade ao prosseguir ativo e regular na ilegalidade. Creio que tão significativo quanto o contexto do manuscrito seja o momento da publicação da "Memória" de Muniz Barreto.

¹⁸. Luiz Antônio Oliveira Mendes. *Memória a Respeito dos Escravos*. Porto, Escorpião, 1977 (1a. ed.: 1793), pp. 39 e ss.

¹⁹. Cf. Robert Conrad, *Tumbeiros*, p. 109.

Para ele, o tráfico era humano e legítimo, porquanto destinado a salvar a vida dos africanos, e legal, porquanto se fazia respeitando as leis africanas. Em sua obra, inexistia qualquer restrição às condições em que o transporte transatlântico se fazia:

"(...) o comércio da escravatura é lícito, não só porque não é feito em pirataria e força armada e sim por convenção e à avença dos mesmo potentados africanos, mas porque até disso lhe resulta melhoramentos e proveito e maior felicidade; primeiro porque aqueles gentios vêm entrar no centro do cristianismo e da verdadeira religião, bem que esse não seja o verdadeiro objeto que fomenta aquele comércio; segundo, porque com este resgate se evita a imensa mortandade que aqueles miseráveis povos sofriam, principalmente em Guiné, em que também se incluíam os prisioneiros de guerra, cujo resgate, uma vez que venha a cessar, eles tornarão ao antigo uso de seus infames e tiranos sacrifícios"¹⁴.

A perda da liberdade natural era encarada normalmente por ele; tal perda em nada diferia daquela que sofriam nossos condenados à galés perpétuas, que eram submetidos a trabalhos forçados em função dos crimes que cometiam, portanto dentro de justos padrões. Aliás, mais do que julgar a justiça das leis dos diversos povos, Barreto apontava para as diferenças entre os diversos corpus legais em função dos interesses que regiam as diferentes nações, "sobre o que nação alguma tem o direito de se intrometer", o que se assemelhava bastante à defesa que Azeredo Coutinho fizera do poder absoluto do soberano.

¹⁴. Barreto, *Memória*, p. 88.

Muniz Barreto, embora tenha se convertido depois à causa da independência, escrevera esta obra em 1817, retomando a defesa do tráfico e do império português como faces da mesma moeda. Não por acaso, 1817 era o ano da assinatura da convenção adicional ao tratado de 1815, que proibira o tráfico ao norte do Equador, até então desrespeitado por Portugal. Também não é fortuita a referência especial aos povos da Guiné: era exatamente esta a região proibida para o comércio de escravos após 1815. A convenção de 1817 estabelecia o direito de visita recíproca dos navios mercantes ingleses e portugueses pela marinha de guerra das duas nações¹⁵, ao mesmo tempo em que criava as Comissões Mistas de Londres, Serra Leoa e Rio de Janeiro, para julgar os navios apreendidos no comércio ilegal de escravos. Para Muniz Barreto, isto representava uma intromissão inadmissível dos ingleses nos interesses específicos de Portugal que só fora consentida em função de circunstâncias momentaneamente desfavoráveis.

Os homens que mais se empenharam em defender o tráfico nem por isso deixaram de reconhecer a perda da liberdade dos africanos. Tanto Januário Barbosa quanto Muniz Barreto o fizeram. O mesmo ocorre com Maciel da Costa, que achava que "comprar e vender homens ofende, sem dúvida, a humanidade, porque os homens nascem livres"¹⁶. Contudo, esse princípio

¹⁵. Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII ao XIX*. São Paulo. Corrupio, 1987, p. 307.

geral não o impedia de justificar a escravidão no Brasil, baseado nos precedentes históricos dados desde os tempos da Grécia clássica e na barbárie dos africanos. Para avaliar suas justificativas, nada melhor do que parafrasear um sábio francês:

"João Jaques já tinha dito, com a sua eloquência nervosa, que a liberdade é um alimento de bom suco, mas de forte digestão, e por isso só conveniente a estômagos bem são" ¹⁷.

Esta paráfrase creditava a responsabilidade pela inconveniência de uma abolição imediata à incapacidade do negro em civilizar-se. Sugeria, assim, que apesar de haver até mesmo uma disposição em favor da liberdade, não existia por parte do escravo a capacidade necessária para assumi-la e administrá-la. Primeiro era necessário que o negro se civilizasse, para só então entrar na posse de sua liberdade; por ora, ela não tinha o peso necessário nos próprios costumes africanos, e a melhor maneira de civilizá-los era trazê-los para o lado oposto do Atlântico e escravizá-los.

Assim, os autores que defendiam a manutenção do tráfico e da escravidão esgrimiam os mais diversos argumentos no sentido de legitimar uma atividade que não parecia insuspeita. A legitimidade diante das leis, da moral e dos costumes, a defesa intransigente dessa forma de abastecimento de mão-de-obra para a lavoura, ou as declarações de soberania

¹⁶. Costa, *Memória*, p. 15.

¹⁷. Idem, *Ibidem*, p. 52.

eram afirmadas com uma insistência que ignorava a existência dos tratados e dos interesses contrários a essa posição.

. ACABANDO COM UM PARA NÃO PRESCINDIR DO OUTRO

Ao longo da primeira metade do século XIX, vemos diversas propostas em relação à liberdade dos escravos e para se transformar o abastecimento de mão-de-obra. O fim do tráfico era apenas uma dessas propostas, e não necessariamente vinculada ao fim da escravidão. Um discurso proferido pelo deputado Cunha Matos em 1831 na Câmara revela outros vínculos temáticos na questão do tráfico, por exemplo, com o lucro para os cofres imperiais:

"Lembrou a necessidade de dar um corte à introdução de escravos pela maneira que se tem feito até hoje, pois que assim o exige a humanidade; enquanto a nação nenhum lucro direto tira dessas introduções clandestinas, e se indiretamente algum interesse percebe, nem por isso deixa de atacar as leis da humanidade e o interesse da nação" ¹⁰.

Em declaração de voto contrário à assinatura do tratado com a Inglaterra que proibiria o tráfico a partir de 1830, Cunha Matos expressou sua defesa daquele comércio, arrolando

¹⁰. ACD, 13 maio 1831, I, p. 29.

uma série de argumentos. O tratado prejudicava o já limitado comércio brasileiro justamente numa área onde ele ainda podia competir com outras nações: a África. O outro item é um dos mais recorrentes no debate, um dos argumentos mais utilizados pelos defensores da manutenção do tráfico: a ruína da agricultura, com a previsão sombria de que as terras cultivadas do Brasil serviriam "de guarida às feras e às aves, apenas faltar gente de cor preta ou parda, quando ali haja de habitar". A navegação e as rendas públicas também minguariam. Tudo isso fazia do tratado, em sua opinião, um ato prematuro, especialmente porque o Brasil não tinha ainda um povo que pudesse

"rejeitar um imenso recrutamento, que pelo decurso do tempo e pela mistura de outras castas, chegaria ao estado de nos dar cidadãos ativos e intrépidos defensores da nossa pátria"¹⁹.

Cunha Matos detalhou suas opiniões na discussão do parecer da Comissão de Diplomacia. Nesse discurso, ficava clara a retomada do jargão do tráfico como contrário ao humanitarismo e às luzes do século. Porém, a defesa do tráfico se fazia apesar de já se ter forjado um certo consenso de que aquele comércio era bárbaro e desumano. Mesmo reconhecendo tais atributos negativos, o tráfico passava a ser definido nos termos da necessidade de mão-de-obra e da soberania nacional:

¹⁹. "Declaração de Voto". ACI, 16 jun. 1827, II, pp. 80-81.

"(...) o comércio de escravos deve acabar, mas deve acabar quando assim o quiser a nação brasileira, livre, soberana e independente dos caprichos e da vontade do governo de Inglaterra" **.

Consolidar a nova ordem de domínio senhorial consistia, entre outras coisas, em regulamentar a sociedade através da criação de um povo melhorado e da constante vigilância policial, bem como definir os limites do poder dos legisladores na relação senhor-escravo.

Humanidade e nação agora se conjuminavam perfeitamente, o que evidencia que, para Cunha Matos, a nação tinha que fazer concessões em benefício de sua própria consolidação. A soberania precisava ser garantida pela elaboração de uma lei *brasileira* de proibição do tráfico, para fazer valer aquilo com o que de fato já se comprometera na assinatura do tratado. O que antes era admitido como ato desumano, agora garantia a forma de mascarar a capitulação diante do tratado: a lei se faria para satisfazer os princípios da humanidade e, de quebra, salvar os traficantes brasileiros do julgamento nas Comissões mistas sempre que possível. A escravidão continuaria a existir, sem que se pensasse, neste momento, em iniciar qualquer processo gradual para seu término.

A necessidade de extinguir o tráfico, sem menções à abolição da escravidão, era encarada também por outros autores nas décadas seguintes. Para Henrique Rebelo, o tráfico era um "comércio infame" e persistente:

** . ACII, 2 jul. 1827, III, p. 13.

"Dir-me-ão alguns crédulos cidadãos; semelhante tráfico existe proibido; já o Brasil não sofre, que sejam arrancados das ardentes praias d'África homens pretos, homens como nós! Coitados, como se iludem! Uma consequência triste, e natural de proibições mal executadas, é que as precauções tomadas, e necessárias para as iludir, introduzem um mistério, uma precipitação tal, que as fazem duas vezes irregulares, tornando a sorte desses infelizes Africanos, duplicadamente cruel" ^{ee}.

Rebello afirmava que o tráfico se tornava mais atroz depois da proibição de 1831, pois os navios passaram a vir ainda mais abarrotados após a proibição, e o medo da vigilância inglesa fazia com que os capitães sequer permitissem que os africanos saíssem dos porões para tomar ar fresco. Dedução natural, Rebello afirma que "a abolição do tráfico, tal como tem existido até o presente, (...) tem ocasionado maiores males, que vantagens" ^{ee}.

Para sanar esse mal que era o tráfico, só mesmo uma legislação mais severa conjugada com a introdução de máquinas destinadas a suprir a falta de braços amargada pelo Brasil, vaticínio que aparecera já em Azeredo Coutinho como condição para se pensar em abrir mão do tráfico. Como ganho, a diminuição do número de africanos na população e o fim da expansão do "grande mal" que a propagação deles traria ao país. Rebello retoma o argumento já presente em José Bonifácio que afirma a necessidade de ter uma população (ou povo, ou classe trabalhadora, conforme cada autor) homogênea dos

^{ee}. Rebello, *Memória*, p. 33.

^{ee}. Idem, *Ibidem*, p. 34.

pontos de vista racial e social. Por essa ótica, os africanos passaram a ser os indesejados, pois impediam a colonização estrangeira que, mesmo feita com uma classe "mais ordinária", teria criado uma população "limitada, todavia uniforme" ²³.

A humanidade que o autor enxergava estaria dando resultados na melhoria do tratamento dispensado aos escravos. Tal melhoria era a saída para manter a escravidão, já que a proposta de Rebelo era proibir "com todo o rigor esse tráfico de carne humana", ao mesmo tempo em que se estimulasse os casamentos entre escravos e lhes dessem melhores condições de vida. Abolir a escravidão era "o que no Brasil se pode dizer impossível" ²⁴.

Vemos, portanto, que mesmo havendo um projeto para a abolição da escravidão, o fim do tráfico não era visto por todos os autores como etapa necessária. Mesmo aqueles que defendiam o final do tráfico muitas vezes não viam aí o início do declínio do escravismo no Brasil; ao contrário, homens como Henrique Rebelo encaravam essa medida como um fortalecimento da escravidão através da reprodução endógena

²³. Idem, *Ibidem*, p. 37.

²⁴. Idem, *Ibidem*, p. 42. Grifo no original. Henrique Jorge Rebelo era juiz de direito da Comarca de Nazaré (BA) em 1858. Como magistrado, infringiu as leis repetidas vezes, por exemplo concedendo cartas de Emancipação a menores, subtraindo escravos de seus senhores e deixando de intimar testemunhas em processos. Era por acusações como estas que ele se viu na condição de réu em um processo da justiça baiana. AEB/SJ, *Autos-Crimes*, Maço 5263, Auto 3. Infelizmente, as páginas que contêm a sentença foram destruídas pelos terríveis e quase invisíveis habitantes dos porões do Arquivo do Estado da Bahia.

do sistema, sem a dependência do fluxo de novos africanos pelo tráfico. De qualquer forma, para manter a escravidão era necessário reforçar o controle sobre os trabalhadores e impor a disciplina no trabalho, impedindo que a corrupção dos costumes creditada aos africanos se espalhasse ainda mais.

Ainda no intuito de procurar substitutos para os africanos que deixariam de vir ao Brasil, houve quem trouxesse à tona as experiências malogradas com a imigração e renovasse as propostas no sentido de introduzir os europeus como força de trabalho no país. O Visconde de Abrantes, que encontrava-se na Europa em meados da década de 1840, listava uma série de medidas destinadas a promover a colonização estrangeira. Dentre elas, duas destacavam-se em função das experiências anteriores.

A doação de terras era uma das medidas a ser reavaliada. Doá-las a particulares não tinha dado bons resultados, segundo ele, porque quando o trabalhador torna-se proprietário, "torna-se negligente ou preguiçoso". Além do que, tal medida "produz o grave mal de não haver quem trabalhe a jornal onde todos são ou podem ser proprietários"^{es}. A rígida divisão social entre proprietários e trabalhadores, definida enquanto suporte da cidadania desde a Constituinte de 1823, não deixara de existir enquanto projeto

^{es}. Miguel Calmon Du Pin e Almeida (Visconde de Abrantes). *Memória sobre os Meios de Promover a Colonização*. Berlim, Tip. de Unger Irmãos, 1846, p. 17. Para informações biográficas, ver Blake, *Dicionário*, VI, pp. 273-276 e Silva, *Dicionário*, XVII, p. 45.

de manutenção do domínio senhorial, e Abrantes deixava isso claro ao renovar tal princípio em 1846. Suas propostas consistiam em doar terras às companhias de colonização, para que estas se comprometessem a estabelecer determinado número de colonos ²⁶, ao mesmo tempo em que paulatinamente se fosse providenciando a substituição do escravo (que, aliás, não era considerado menos eficaz do que o alemão que ele queria ver como mão-de-obra no Brasil). O trabalho livre substituiria o escravo "mais tarde":

"Digo mais tarde, porque não me parece realizável o desejo, aliás patriótico e louvável, de suprir neste momento com braços livres, e na escala que se deseja, a falta de braços escravos que se vai sentindo nas fazendas já estabelecidas e em grande cultura nas diferentes Províncias" ²⁷.

A outra proposta notável de Abrantes, com o objetivo de promover a colonização, era retirada das palavras de um conde suíço chamado Decosterd. Segundo este, a escravidão era um flagelo que fazia todo estrangeiro acreditar que o trabalho manual no Brasil era humilhante. Até o escravo que via o branco trabalhar a terra "considerava-o de inferior condição" ²⁸. O fim do tráfico deveria diminuir essa repugnância. No entanto, Decosterd manifestava sua descrença quanto a isso, alertando seus conterrâneos o quanto essa idéia era falsa:

²⁶. Almeida, *Memórias*, p. 42.

²⁷. Idem, *Ibidem*, pp. 48-49.

²⁸. Idem, *Ibidem*, p. 45.

"Na Europa há de supor que com a abolição do tráfico dos negros a escravatura deve desaparecer por si mesma; e por isso oportuno é observar-lhes, que a tal respeito não tenham grandes esperanças. Aqui, como em toda parte, acontece que uma lei que não tem as simpatias do povo não pode ser executada" ⁸⁹.

Outras propostas surgidas na primeira metade do século XIX deixam entrever que, mesmo projetando transformações nas relações escravistas, nem todos pensavam numa gradualidade que tivesse início com o fim do tráfico para chegar ao fim da escravidão. Bom exemplo disso é a obra de Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira ⁹⁰.

Deputado à Constituinte brasileira, "defendeu com toda a energia a idéia de se acabar com a escravidão dos africanos", segundo o biógrafo Sacramento Blake ⁹¹. Sua "Memória", escrita em 1810, foi publicada somente em 1822, com as devidas alterações que a enquadrassem ao fato de que o Brasil já havia obtido sua independência política e tinha um imperador diferente do rei de Portugal.

Sua defesa do fim da escravidão baseava-se na crença de que ela era responsável por danos morais à nação, além dos danos econômicos e do custo do escravo em relação à sua produtividade. Veloso de Oliveira desejava a imigração europeia, além do uso do indígena e dos pobres nacionais como

⁸⁹. Decosterd, Apud Almeida, *Memórias*, p. 49.

⁹⁰. Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira. *Memória sobre os Melhoramentos da Província de São Paulo, Aplicável em Grande Parte a Todas as Outras Províncias*. Rio de Janeiro, Tip. Nacional, 1822. Houve uma segunda edição pela *RIHGB*, v. 31, 1ª. parte, 1868, da qual me utilizei.

⁹¹. Blake, *Dicionário*, I, pp. 304-305.

substitutos do escravo africano. Para ele, o escravo trabalhava de modo imperfeito porque era coagido, impedindo "o estabelecimento da verdadeira agricultura, das artes e manufaturas mais preciosas" ⁹².

O tráfico, "causa largamente discutida", poderia ser conservado. Para este autor, a maneira de conciliar a escravidão aos princípios humanitários e à segurança interna era fazer livres os filhos dos escravos que nascessem no Brasil. Sua fórmula consistia em tornar a escravidão "puramente pessoal" e não mais hereditária; seria uma paga pela salvação da morte; ao mesmo tempo, com o ventre livre, se evitaria o perigo representado pelo escravo descontente com a transmissão de sua condição social à prole. Era uma forma de evitar a luta perpétua dos Estados contra seus escravos, existente desde Grécia e Roma clássicas, mas cujo exemplo mais gritasse vinha da história recente do Caribe: "São mui dignos de particular reflexão os casos tristes e mais recentes da Jamaica, de Suriorão (sic) e de São Domingos" ⁹³.

Dessa forma, afastado o perigo, ganhavam-se ainda garantias de manutenção da mão-de-obra escrava, tanto porque o tráfico prosseguiria como porque os recém-nascidos prestariam serviços até os 25 anos na casa dos senhores, pela sua proposta. Para este autor, portanto, o fim do

⁹². Oliveira, *Memória*, pp. 75-76.

⁹³. Idem, *Ibidem*, p. 76.

tráfico não representa o início do declínio da escravidão; alteravam-se apenas as regras da escravização.

. A QUESTÃO DO TRÁFICO E OS PROJETOS DE ABOLIÇÃO GRADUAL

Uma leitura atenta das memórias e obras políticas da primeira metade do século XIX revela que a proposta de iniciar uma abolição gradual da escravidão começando pelo fim do tráfico está presente enquanto projeto fechado e explícito em apenas dois autores: José Bonifácio e Frederico Burlamaqui, que escreveram seus trabalhos em tempos e contextos diversos.

José Bonifácio, na sua "Representação" à Assembléia Constituinte de 1823, condenava a escravidão e só a considerava admissível enquanto o Brasil estava submetido a Portugal e seu "antigo despotismo", não tendo ainda um projeto de composição populacional. Os colonizadores queriam "que fôssemos um povo mesclado e heterogêneo, sem nacionalidade e sem irmandade, para melhor nos escravizar". A constituição da "nação" passava por um regime liberal sólido e duradouro, tarefa impossível enquanto o país fosse "habitado por uma multidão de escravos brutais e inimigos"

A forma de anular o perigo era entabular uma abolição gradual, que Bonifácio expressa também com recorrência aos termos humanitários:

"é tempo (...) que acabemos com um tráfico tão bárbaro e carniceiro; é tempo, também, que vamos acabando gradualmente até os últimos vestígios da escravidão entre nós, para que venhamos a formar, em poucas gerações, uma nação homogênea, sem o que nunca seremos verdadeiramente livres, respeitáveis e felizes" ⁹⁴.

Acabado o tráfico, Bonifácio esperava que os senhores estimulassem os casamentos entre os escravos remanescentes, aumentando assim a mão-de-obra. Cuidando-se da abolição gradual, se estaria dando simultaneamente passos para que os escravos se convertessem de "brutos imorais em cidadãos úteis, ativos e morigerados" ⁹⁵. A gradualidade na concessão da liberdade tinha razões de segurança para acontecer assim. Não se poderia repentinamente tocar na propriedade dos senhores e, do mesmo modo, deveria haver um tempo necessário para que os escravos se tornassem "primeiramente dignos da liberdade". Uma vez livres, estes homens e mulheres continuariam a fazer parte do contingente de trabalhadores: de um lado, Bonifácio propunha a entrega de pequenas "sesmarias" aos forros que não tivessem ofício e, de outro, mais compulsório, o governo deveria por "em execução ativa as

⁹⁴. Silva, *Representação*, p. 63.

⁹⁵. Idem, *Ibidem*, p. 64.

⁹⁶. Idem, *Ibidem*, p. 69.

leis policiais contra os vadios e mendigos, *mormente sendo estes homens de cor*" ⁹⁷.

Publicando seu trabalho em 1837, Burlamaqui também via na gradualidade a fórmula de unir toda a sociedade em torno da causa da abolição. Os "remédios heróicos" deveriam ser "aplicados lentamente, com a maior circunspeccão e longos intervalos". Suas longas digressão sobre a "nociva influência" dos escravos sobre os costumes e as manifestações implícitas do medo que povoam sua obra - a mais volumosa memória escrita nesse período - o levam a concluir pela superioridade do trabalho livre, recorrendo inclusive a diferentes áreas de prosperidade. Os escravos eram incapazes, segundo ele, de exercerem as mais diversas formas de trabalho:

"(...) os escravos, cuja imprevidência e falta de inteligência são só próprias a tudo arruinarem, a nada podem dar remédio (...). Sendo incapazes de exercerem as artes as mais comuns, são por mais forte razão incapazes de exercerem as que pedem aturados cuidados, inteligência e desteridade (...). Os escravos, sendo incapazes de terem na cultura das terras o exercício e a inteligência que só pertencem aos homens livres, os produtos que obtêm não são nem podem ser tão consideráveis nem tão variados" ⁹⁸.

Mais do que evitar despesas com a compra e sustento de escravos, o trabalho livre tinha outras grande e decisiva

⁹⁷. Idem, *Ibidem*, pp. 72 e 73, respectivamente. O grifo é meu.

⁹⁸. Burlamaqui, *Memória*, p. 157.

vantagem: não gerar uma raça inimiga ³⁹. Burlamaqui admitia que a escravidão era um crime, e para evitar todos os males arrolados, deveria se iniciar a gradativa suspensão do tráfico, a paulatina introdução de colonos europeus por conta de particulares, a introdução de máquinas nas atividades econômicas e a melhoria nas condições de vida dos escravos remanescentes, removendo-os da cidade para o campo⁴⁰.

Inventariando ainda os projetos de transformação das relações escravistas na primeira metade do século XIX, vemos surgir propostas de acabar com a escravidão gradualmente sem mencionar a necessidade de iniciar o processo com o término do tráfico de africanos. Como substrato comum, tais propostas mantinham a rígida distinção social entre os proprietários, em geral brancos e cidadãos plenos, e os negros livres ou libertos, que só deveriam tornar-se proprietários de sua força de trabalho. Os dois não deveriam ser igualados no processo de abolição gradual e criação lenta de um povo melhorado.

Em toda proposta de abolição gradual essa diferença era mantida. É o caso do projeto de lei de Ferreira França, através do qual a liberdade iria sendo concedida aos escravos cujos senhores morressem sem deixar herdeiros. Livres, esses homens e mulheres deveriam obrigatoriamente se tornar irmãos das confrarias de pretos ou pardos ⁴¹. O que para os

³⁹. Idem, Ibidem, p. 168.

⁴⁰. Idem, Ibidem, pp. 175-208.

egressos do cativeiro representava uma forma de organização social, para os brancos proprietários significava uma forma de manter o que se desejava dos ex-escravos: vínculos de respeitabilidade, reconhecimento e, principalmente, compromisso com o trabalho.

A manumissão controlada como mecanismo de regulamentação social foi uma estratégia mais utilizada no Brasil do que em colônias inglesas ou francesas. Sem entrar em considerações a respeito do grau de paternalismo envolvido na questão das manumissões, no Brasil se pensava na alforria como uma forma de integrar o negro à sociedade, mesmo que com restrições no campo da cidadania, como forma de neutralizar um perigo proveniente do descontentamento da imensa massa escravizada^{4e}.

Obrigar os negros a se filiarem às irmandades não foi, evidentemente, a única providência que se pensou em tomar para regulamentar a vida privada dos escravos e libertos. Os três deputados que compunham a Comissão de Constituição examinavam em 1829 uma resolução do Conselho Geral da província da Bahia acerca da atuação da polícia face a esta camada popular. Com base na resolução baiana, propunham uma lei geral para todo o Império, que consistia em diversas

^{4d}. "Projeto de Lei". ACD, 9 jul.1827, III, p. 99.

^{4e}. Segundo David B. Davis, "Tanto nas colônias britânicas como nas francesas, os principais motivos que estavam na base destas restrições eram a crença de que os negros livres constituíam um elemento inassimilável e de que aumentavam o crime, a prostituição, a desordem pública e, sobretudo, o descontentamento entre os escravos. Ver *El Problema*, p. 240.

proibições: nenhum escravo poderia circular fora da fazenda ou da cidade onde residisse seu senhor sem portar uma cédula de identificação onde constasse nome, naturalidade, "seus mais salientes sinais" e o destino para onde se dirigia. Sem tal cédula, o escravo ficava sujeito à prisão e remessa a seu senhor, "para o castigar, guardada a moderação devida", ou ao juiz de paz. Se no caso dos escravos a punição cabia ao senhor quando fosse possível identificá-lo, no caso dos libertos a restrição era preventiva:

"Nenhum preto ou preta forros, africanos poderá sair da cidade, vilas, povoações ou fazenda e prédio em que for domiciliário, a título de negócio ou por qualquer outro motivo, sem passaporte que deverá obter do juiz criminal ou de paz do lugar (...), os quais somente lho concederão procedente o exame de regularidade de sua conduta por meio de três testemunhas" ⁴³.

Este projeto, calcado numa lei que atendia às necessidades particulares dos senhores baianos, podia estender as restrições aos escravos e libertos de todo o país dentro do princípio da cidadania bipartida. Todavia, se era o reconhecimento de um direito dos senhores, ao mesmo tempo derrubava a idéia de que as alforrias, sendo concedidas apenas aos escravos "de bom comportamento e atividade", garantiam o controle senhorial na sociedade através da troca dos laços da escravidão pela gratidão pessoal. Os libertos baianos tinham que ser controlados por passaportes renovados periodicamente, porque suspeitava-se serem eles os

⁴³. "Projeto de Lei". ACD, 3 jul.1829, IV, p. 24.

responsáveis pelos "tumultos e comoções a que se tem abalancado os que existem na escravidão". Ao pretender que tais dispositivos policiais vigorassem em todo o país, os deputados autores do projeto achavam plausível que as circunstâncias específicas da Bahia pudessem se espalhar às demais províncias a qualquer momento.

Em que pese a dependência na qual a sociedade se encontrava em relação aos escravos, como dissera Ferreira França em 1827, algumas alterações tinham que ser encaminhadas na gestão das relações escravistas. O próprio França pedia a libertação dos escravos de propriedade da nação "no primeiro dia de festa nacional depois da sanção desta resolução" ⁴⁴, o que não configurava exatamente um projeto de abolição gradual.

Mais próximo de uma abolição gradual longínqua era o projeto do deputado baiano Antônio Pereira Rebouças, elaborado em 1830. Ele previa a aplicação no Brasil de legislação semelhante à que Portugal promulgara a respeito dos mouros cativos. A principal forma de se conseguir a liberdade seria o escravo pagar o total de seu valor acrescido de um quinto ⁴⁵.

⁴⁴. ACD, 24 jul. 1830, II, p. 211. Dias antes, Bernardo Pereira de Vasconcelos, Mendes Viana, Duarte e Silva e Martim Francisco de Andrada propunham a venda dos escravos do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Ver ACD, 17 jul. 1830, pp. 145-146, apud Góes, *A Abolição*, I, pp. 53-54.

⁴⁵. "Projeto". ACD, 14 maio 1830, I, p. 144.

À medida em que se aproximava a data em que a proibição do tráfico entraria em vigor, nos termos do tratado com a Inglaterra, multiplicavam-se projetos de extinção gradual da escravidão. Ferreira França foi pródigo em propostas que sequer mereceram segunda leitura, como o já citado projeto de venda dos escravos da nação e outro que previa o fim da escravidão em cinquenta anos: no primeiro ano se libertaria "o cinquentavo", no seguinte "o quarenta e noveavo, e assim por diante" ⁴⁶.

No ano de 1831, multiplicaram-se as propostas. Com a entrada em vigor do tratado, a soberania estava arranhada e em apenas um dia três projetos foram lidos na Câmara dos Deputados: o de Antônio e Ernesto Ferreira França, reafirmando a idéia do "cinquentavo" para consumir uma abolição em cinquenta anos; o de Pereira de Brito, que retoma a possibilidade de libertação mediante avaliação e pagamento pelo escravo de seu próprio valor; e o de Lessa, único a fazer menção aos africanos introduzidos por contrabando após o fim legal do tráfico ⁴⁷.

Desde maio de 1831 um projeto de lei proibindo o tráfico vinha sendo discutido no Senado ⁴⁸. O Marquês de Barbacena,

⁴⁶. ACD, 18 maio 1830, p. 169, apud Góes, *A Abolição*, I, p. 53.

⁴⁷. Os três projetos estão reproduzidos em Góes, *A Abolição*, I, pp. 59-60. Um sumário das discussões sobre eles está em ACD, 16 jun. 1831, I, p. 159.

⁴⁸. Para a sumária discussão havida na Câmara, ver ACD, 23 e 25 ago. 1831, II, pp. 54-55.

autor do projeto, fazia seu discurso em defesa de sua aprovação conjugando os argumentos morais e humanitários condenatórios do tráfico, o júbilo causado no exterior pelo tratado assinado com a Inglaterra tão logo o Brasil tornara-se independente e o escândalo provocado pelo contrabando. Barbacena demonstrava simpatia pelo cumprimento do tratado, mas se desejava ver o tráfico acabar, propunha ao mesmo tempo o julgamento dos traficantes pela justiça brasileira, com base no Código Penal ⁴⁷.

Nas palavras de Inhambupe, o projeto era interessante não só "pelas vantagens que há de abolir-se este comércio", como também porque não se podia ficar indiferente aos "princípios de humanidade e filantropia". Porém, dar simplesmente a liberdade aos negros costeados, para ele "bisonhos, não têm inteligência alguma", seria fazê-los mais desgraçados ainda. A questão era dotá-los de um ofício; como já vimos, a concepção de liberdade dos parlamentares vinha sempre acoplada à idéia de utilidade para o país. Tornar livres os africanos introduzidos por contrabando ou alforriar os escravos não significava deixá-los à vontade para escolherem seus destinos. Era necessário torná-los trabalhadores disciplinados e engajados no projeto de nação socialmente agregada e sem conflitos de qualquer natureza.

O significado da liberdade era uma questão debatida há muito tempo em todas as regiões escravistas do mundo

⁴⁷. "Projeto de Lei". AS, 31 maio 1831, I, p. 254.

ocidental. Sua persistência no tempo e no espaço trazia em comum a afirmação de que o negro seria incapaz de assumir sua liberdade repentinamente, sem um preparo e sem uma monitoria senhorial nesse processo. Deixado à sua própria sorte, o africano livre ou liberto não procuraria o trabalho disciplinado e útil à nação ⁸⁰.

Conforme o senador Inhambupe, sendo os negros "incapazes de por si mesmos se poderem governar", deveriam ser entregues a curadores ou tutores por um prazo "que os encaminhe ao que for necessário para a sua felicidade" ⁸¹. Seu desejo maior, porém, não era exatamente a "felicidade" dos negros: Inhambupe desejava retirar os negros de todo o convívio social, apoiando a remessa deles para a África mesmo

⁸⁰. A este respeito, existem importantes estudos sobre regiões do Caribe e Estados Unidos. Ver, entre outros, Eric Foner, "O Significado da Liberdade". *RBH*, São Paulo, 16: 9-36, mar/ago.1988; do mesmo autor, *Nada Além da Liberdade*. Rio de Janeiro, Paz e Terra; Brasília, CNPq, 1988. No Simpósio "Histórias de Liberdade: Escravos e Cidadãos no Mundo Moderno", realizado em 1988 na Universidade Estadual de Campinas, foram apresentados trabalhos sobre o tema, entre eles o de Thomas C. Holt, "Slaves into Free Men: The Problem of Freedom in Jamaica", e os de Dale Tomich, "A Calculated and Calculating System: The Struggle Over the Working Day Under Slavery" e "The Other Face of Slavery: Provision Ground Cultivation In Martinique. Integration, Adaptation and Appropriation". José Capela menciona que em 1865, a Junta Geral de Angola colocava-se contra o fim do tráfico (ocorrido em 1836!). Contrários também à abolição da escravidão nas colônias portuguesas, decretada em 1858, os membros da Junta afirmavam que "os escravos não estavam preparados para receber proveitosamente a liberdade: só o dar-lhes foros de livre seria um mal para eles; (...). O Vice-Presidente da Junta afirmou que os escravos até preferiam aquela condição à de livres!". *As Burguesias Portuguesas e a Abolição do Tráfico da Escravatura (1810-1840)*. Porto, Afrontamento, 1979, p. 114.

⁸¹. AS, 15 jun.1831, I, p. 364.

considerando os prejuízos que a agricultura poderia sofrer com a suposta falta de mão-de-obra:

"o maior bem que nos resulta da abolição da escravatura (...) é arredarmos de nós esta raça bárbara, que estraga os nossos costumes, a educação dos nossos filhos, o progresso da indústria, e tudo quanto pode haver de útil, e até tem perdido a nossa língua pura!"
 se.

Se se quisesse fechar questão em torno de uma liberdade pura e simples, o lugar do usufruto dela não deveria ser o Brasil, nas palavras de Almeida e Albuquerque: "Devem fazer-se sair logo que se lhes der liberdade, e vão gozá-la na sua terra (...)"
 se.

Manifestando o sentimento anti-africanista característico da década de 1830, a discussão era provocada pela ausência, no projeto de Barbacena, de um artigo prevendo a reexportação dos africanos apreendidos no contrabando. O volumoso abastecimento de escravos nos últimos anos da década de 1820, juntamente com o medo crescente da haitianização, são elementos importantes para se compreender a recusa de inúmeros parlamentares em manter no país os africanos recém-introduzidos, embora não abrissem mão daqueles introduzidos entre março de 1830 - início da vigência do tratado com a Inglaterra - e a data de discussão do projeto de Barbacena. O

se. AS, 15 jun.1831, I, p. 366.

se. AS, 15 jun.1831, I, p. 369. Ver também AS, 21 jun.1831, I, pp. 409-413.

artigo sobre a reexportação foi incorporado ao projeto e transformado em lei em novembro de 1831.

A promulgação da lei, porém, não foi sinônimo de proibição definitiva do tráfico nem de término das discussões a respeito das transformações nas relações escravistas. Bernardo Pereira de Vasconcelos apresentava em 1834 ao Senado um projeto que revogava a lei de 1831, alterando também a tramitação dos processos judiciais de captura de navios negreiros. Por esse projeto, a responsabilidade de julgamento ficaria a cargo dos juizes criminais dos portos mais próximos aos locais de desembarque e o produto da venda dos navios em hasta pública seria repartido entre a fazenda nacional, o denunciante e os oficiais e tripulante da embarcação apresadora ⁸⁴.

A discussão desse projeto motivou emendas que revelam o ânimo dos parlamentares. Cornélio França, deputado pela Bahia, propunha que após vinte anos, a contar daquela data, fosse abolida a escravidão no Brasil:

"não queria que isto se fizesse de repente, porque era a *causa a mais impolítica possível*, mas que se marcasse um prazo para ela se acabar, que se este de vinte anos se julgasse pequeno, se marcasse outro maior; e que só assim acabaria o contrabando da escravatura" ⁸⁵.

⁸⁴. "Projeto 124, vindo do Senado". ACD, 6 maio 1835, I, p. 20. a discussão posterior acrescentou emendas a esse projeto no sentido de que os julgamentos fossem efetuados por uma junta composta pelo juiz de direito criminal e pelo juiz municipal, sendo presidente o que fosse chefe de polícia. ACD, 20 jul. 1835, II, p. 91.

⁸⁵. ACD, 7 maio 1835, I, p. 22. Grifo meu.

Um projeto de abolição da escravidão naquele momento era visto como "causa impolítica", e no entanto o deputado o propunha assim mesmo. Onde residia a "impolítica"? Na falta de preparo dos senhores para aceitar tal medida ou na alegação genérica em favor do bem da agricultura e da geração de riquezas? "Impolítica" como era, a proposta só cabia nos termos da gradualidade em que a abolição da escravidão vinha sendo *discutida* no Brasil desde o início do século XIX.

Em 1837, entrava em discussão no Senado um novo projeto de proibição do tráfico de autoria de Felisberto Caldeira Brant, Marquês de Barbacena. Curiosamente, Barbacena fora também o autor da lei que proibira o tráfico em 7 de novembro de 1831.

Na discussão deste projeto, o deputado Resende, de Pernambuco, afirmava que desde que se começou a aventar a revogação da lei de 1831, "houve quem fizesse espalhar que a lei estava abolida, e a importação de africanos já não causa admiração" ⁸⁶. De fato, as estimativas mostram que 1837 é o ano que marca o início da ascensão no volume do tráfico clandestino, fato que os deputados instalados na Corte poderiam estar presenciando cotidianamente (ver Tabela I). Resende dirigia críticas acerbas às autoridades que demitiam os oficiais da marinha que apreendessem embarcações carregadas de africanos.

⁸⁶. ACD, 2 set. 1837, II, p. 453.

A proibição do uso de africanos livres em obras públicas era sugerida por Holanda Cavalcanti como uma das formas de acabar com o tráfico, além da obrigatoriedade de que os contratos a respeito da alienação ou locação de escravos fosse feita por escritura pública, conforme proposta da Assembléia Provincial de São Paulo ⁵⁷.

A existência de um projeto para revogar a lei de 1831, feito pelo próprio autor da mesma, parece ter deixado os deputados mais à vontade para queixarem-se daquela proibição. Rebouças, deputado pela Bahia, embora afirmasse que falar contra uma lei em vigor "dá muito má lição aos povos", dizia também que a experiência tinha demonstrado que tal lei "não podia servir senão para o mal" porque não deu instrumentos eficazes para reprimir o tráfico. A lei, segundo ele, trouxera muitos males:

"(...) Resultou (...) que a fazenda pública ficou privada do (...) interesse direto dos direitos que cobravam da importação de escravos africanos; e o indireto das fazendas que vinham para o Brasil, e daqui para a África além das outras produções do país que eram cultivadas e fabricadas em maior porção para se entreter aquele comércio. Além deste mal, outro mal resultou da lei para a moral. Os importadores de escravos de má fé continuaram impunemente, tiveram para empregar os direitos que antes pagavam nas alfândegas, ficando exclusivamente seu este comércio. (...) apresentou-se mais um pouco de imoralidade, que vai

⁵⁷. ACD, 2 set. 1837, II, p. 454. O deputado Ferreira França apresentaria um projeto sobre a distribuição dos africanos livres em 1839 que ia frontalmente contra a proposta de Holanda Cavalcanti. França defendia ser mais vantajoso se eles fossem empregados exclusivamente em obras públicas enquanto não houvesse deliberação a respeito da reexportação dos mesmo para a África. Ver ACD, 13 maio 1839, I, pp. 73-74.

estragar o Brasil inteiramente, se já o não tem estragado de um modo irremediável" ⁵⁶.

O medo da haitianização, expressado pelos memorialistas e parlamentares desde o início do século e fomentado pelo conhecimento das experiências norte-americanas, compunha o ideário senhorial, motivando encaminhamentos drásticos como o da reexportação dos africanos. Nos Estados Unidos, durante a revolução haitiana, o tráfico permaneceu virtualmente fechado em inúmeros estados sulistas e, segundo Du Bois, a revolução de Toussaint L'Ouverture teve influência sobre a proibição do tráfico de escravos em 1807, fornecendo fortes argumentos para as sociedades abolicionistas do norte do país ⁵⁷.

Sem dúvida alguma, a persistência do medo, a releitura da história caribenha e a experiência da escravidão no Brasil são dados consideráveis a influir no final do tráfico de africanos. Explícito, velado ou disfarçado de corrupção dos costumes da sociedade, o medo em relação aos africanos perpassava as falas da elite política desde o final do século XVIII. Pode-se atribuir a ele o acréscimo do artigo prevendo a reexportação dos africanos livres no projeto de Barbacena.

Todos estes elementos, no entanto, não foram determinantes para que, de fato, o tráfico se encerrasse em 1831, quando a primeira lei foi votada. Vimos que, apesar de reconhecerem todos os males causados pela escravidão e pelos africanos na sociedade almejada pelos brancos da elite, o

⁵⁶. ACD, 2 set.1837, II, p. 454.

⁵⁷. Du Bois, *The Supression*, pp. 70-71.

consenso no encaminhamento das soluções estavam longe de ser alcançada por esses homens. A ausência de consenso era tão nítida que permitiu a distinção entre os projetos dos parlamentares e memorialistas que, mesmo admitindo a inevitabilidade do fim do tráfico e da escravidão, procuraram mantê-los enquanto fosse possível. Também fica clara a disputa política na qual esses homens estavam envolvidos para levarem adiante suas propostas de manutenção ou transformação do trabalho escravo e da liberdade.

Criar a unidade necessária para propor e fazer cumprir uma solução concreta a respeito do problema do tráfico requeria condições que ainda não existiam em 1831 e nem nas duas décadas seguintes. A lei estava em vigor mas não era cumprida. Em 1850, o quadro parecia ser diferente: nova lei fora votada e a repressão era mais intensa. O que teria mudado?

CAPÍTULO III

A PRESSÃO INGLESA EM MEIO A HONRAS, INTERESSES E DIGNIDADES

CAPITULO III
A PRESSÃO INGLESA EM MEIO A HONRAS, INTERESSES E DIGNIDADES

. TRATADOS INTERNACIONAIS

Uma das explicações mais freqüentes para o final do tráfico encontrada na bibliografia é a da crescente pressão inglesa para o cumprimento dos tratados internacionais - uma pressão de longa data, importante e que se acirrou em meados da década de 1840. No entanto, trata-se de um argumento controverso justamente por ser tomado normalmente como determinação histórica.

Com efeito, a pressão do governo inglês para que terminasse o tráfico no Brasil remonta à vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro. Um empréstimo de 600 mil libras concedido ao governo português em 1809 foi seguido logo em 1810 por um "Tratado de Aliança e Amizade" que estabelecia os princípios para uma futura abolição do tráfico. Nesse tratado, o Príncipe Regente se comprometia a manter o tráfico apenas com aqueles territórios africanos que lhe pertencessem ou sobre os quais Portugal tivesse "legítimas pretensões" (1).

1. As considerações sobre os diversos tratados desde 1810, assinados entre os governos ingleses, portugueses e brasileiros, baseiam-se em Verger, *Fluxo e Refluxo*, pp. 300-317.

Nos dois anos que se seguiram à assinatura desse tratado, dezessete navios foram capturados pela marinha inglesa. Recorrendo às "bases imutáveis da humanidade e da razão", o ministro inglês no Rio de Janeiro, Lorde Strangford, alertava para o uso indiscriminado da bandeira portuguesa por embarcações de outros países, afirmando que isto não era admitido nos termos do tratado de 1810 (2).

As divergências em relação aos prejuízos causados por estas capturas seriam resolvidas em 1815, no Congresso de Viena. O governo inglês se comprometia a indenizar o governo português em 300 mil libras por esses apresamentos, ao mesmo tempo em que renunciava ao recebimento do empréstimo de 600 mil libras feito em 1809 e conseguia, por intermédio de outro tratado firmado no mesmo Congresso, que o tráfico fosse abolido ao norte do paralelo do Equador. A proibição do tráfico com a região, que incluía a tradicional fonte abastecedora da Costa da Mina (atual Daomé e Nigéria, na África Ocidental) provocou novos e acirrados atritos entre os traficantes das capitânicas e os ingleses nelas residentes. A continuidade do tráfico nas regiões ao norte do Equador seria por muitos anos motivo de conflitos e

2. Estes apresamentos provocaram reclamações dos negociantes da Bahia, a quem pertenciam doze dos navios capturados, gerando um prejuízo de 800 mil cruzados. Os atritos ocorridos em função desses episódios, além de envolverem ameaças aos navios ingleses no porto de Salvador, apareceram também na imprensa. Sobre este último aspecto, ver Maria B. Nizza da Silva, *A Primeira Gazeta da Bahia: Idade d'Ouro do Brasil*. São Paulo, Cultrix; Brasília, INL, 1978, pp. 71-76.

negociações entre os governos ingleses, portugueses e, posteriormente, brasileiros.

A convenção adicional de 28 de julho de 1817 funcionou como uma regulamentação dos pontos firmados em 1815. Em seus ítems principais, o novo acordo previa o direito recíproco de visita aos navios de ambos os países (Portugal e Inglaterra); o apresamento das embarcações que navegassem ao norte do Equador carregadas de africanos; a indenização por apresamentos indevidos; a proibição de capturas em águas territoriais de ambas as nações; a criação de Comissões Mistas anglo-portuguesas no Rio de Janeiro, Serra Leoa e Londres.

A convenção estabelecia também o procedimento jurídico a ser adotado nas Comissões Mistas: compostas de um comissário juiz e um comissário árbitro de cada nação, as Comissões julgariam a qualidade da presa e, em caso de liberação, o valor a ser pago ao proprietário a título de indenização; cabia aos comissários—juizes dar a sentença, mas caso não houvesse concordância entre eles, um comissário-árbitro seria sorteado para fazê-lo e a sentença final seria dada pela assembléia dos dois comissários—juizes e do árbitro escolhido pelo sorteio. Em caso de condenação, o produto da venda dos navios seria dividido entre os dois governos; os africanos apreendidos receberiam alforria e prestariam serviços como trabalhadores livres. Os termos desse novo tratado motivaram confrontos, que apareciam principalmente nas relações dos comerciantes da Bahia e do

Rio de Janeiro. Tais confrontos punham em risco o patrimônio inglês no Brasil e revelavam a dificuldade dos governos portugueses e brasileiros em fazer cumprir os compromissos assumidos. Tais dificuldades se acentuariam no reconhecimento da independência brasileira pelo governo inglês, apesar das substanciais transformações ocorridas no cenário político inglês em meados da década de 1820.

As negociações entre os plenipotenciários ingleses e portugueses vinham sendo encaminhadas desde 1808 pelo ministro do exterior Castlereagh. Após a morte deste e a ascensão de Canning ao posto, em que pese as diferenças de origem e estilo entre os dois, alguns princípios seguiriam norteando a política exterior do gabinete conservador inglês. Um desses princípios aparece em carta do Duque de Wellington, na qual Canning afirmava: "De uma coisa os Aliados podem estar perfeitamente seguros, é que nenhum estado do Novo Mundo poderá ser reconhecido pela Grã-Bretanha, senão tiver franca e completamente abolido o comércio dos escravos" (3).

As conversações prosseguiram até 1825, centradas na barganha entre o reconhecimento da independência e garantias seguras da abolição do tráfico. Em 1823, Canning instruiu o representante inglês no Rio de Janeiro para que informasse ao novo governo brasileiro a respeito dos princípios

3. Canning a Wellington, 27 set. 1822, apud José Honório Rodrigues, *Independência: Revolução e Contra-Revolução*, v. 5 - A Política Internacional. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1975, pp. 16-17.

condenatórios ao comércio de escravos reafirmados em Verona em fevereiro daquele ano. Nas conversações, não deveria haver "um ar de ameaça ou de intimidação, mas simplesmente exprimir o desejo do governo britânico de que um gesto assim necessário fosse proposto por um ato voluntário do governo brasileiro, em antecipação ao desejo da Grã-Bretanha, antes de obter o resultado por outros meios" (4).

De início, o tom das negociações era bastante amigável, até porque encontrava ressonância na figura do então ministro dos Negócios do Império e Estrangeiros, José Bonifácio. Ele, no entanto, acreditava ser precipitada uma abolição imediata do tráfico, como já vimos. Propunha uma suspensão gradativa, em dois ou três anos, tempo necessário para que se encaminhasse a imigração branca para substituir a africana. Procurava, assim, evitar a suposta falta de mão-de-obra para a lavoura e a ameaça de que o fim imediato do tráfico traria para o governo instalado no Rio de Janeiro, em função das pressões provinciais.

O reconhecimento da independência viria em 1825, seguido pelo tratado anglo-brasileiro de 13 de novembro de 1826, prevendo o fim do tráfico de escravos para dali a três anos, mantendo os termos da Convenção Adicional de 1817. Ratificado pelo Coroa inglesa em 13 de março de 1837, o novo tratado permitia a continuidade legal do tráfico até 13 de março de 1830.

4. Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 313.

As repercussões do novo tratado foram enormes e marcaram profundamente as relações entre os governos brasileiros e ingleses (5). As prolongadas negociações em torno deste tratado e dos posteriores, assim como as vicissitudes da política inglesa ou as motivações abolicionistas dos diversos segmentos da sociedade inglesa, não serão objeto privilegiado neste trabalho (6). Neste capítulo, as preocupações estão ligadas a repercussões de outra natureza. O foco está centrado nas reações no plano da política institucional brasileira, especialmente na Câmara dos Deputados. A princípio, veremos o quanto as tentativas de proibição do tráfico trouxeram elementos para as disputas internas no legislativo brasileiro, para as disputas entre os poderes e para os projetos referentes ao entendimento do país emergido após a separação de Portugal. Como a pressão externa esteve sempre pairando sobre o tráfico de africanos, ela será um fator importante para a aglutinação das diferentes propostas que analisei no segundo capítulo.

5. O tráfico como questão diplomática e de direito internacional entre as nações já foi abordado por diversos autores. Ver, em especial, Robert Cover, *Justice Accused: Antislavery and the Judicial Process*. New Haven/Londres, Yale University Press, 1975, e Leslie Bethell. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil* (trad.). Rio de Janeiro, Expressão e Cultura; São Paulo, Edusp, 1976.

6. Sobre este tema, ver Seymour Drescher, *Capitalism and Antislavery: British Mobilization in Comparative Perspective*. New York/Oxford, Oxford University Press, 1987.

. OS INGLESES E A SOBERANIA NACIONAL

Entre os legados portugueses para o Brasil recém-emancipado estavam os tratados firmados com o governo inglês. Em 1826, quando o legislativo brasileiro voltou a funcionar, ou melhor, iniciou seus trabalhos regulares (7), o tráfico era um tema fundamental. A partir dali, porém, a discussão seria marcada pela pressão inglesa para sua extinção, o que se colocava aos parlamentares como uma questão de soberania do Império frente às ingerências externas.

Nesse ano, a discussão tomou rumos que a historiografia assimilou em parte para explicar a pressão inglesa: o deputado Cunha Matos negou "que a intenção inglesa fosse determinada pela filantropia: 'os ingleses, exclama, querem fazer-se senhores da África; Deus os ajude, falem-nos a verdade e não nos venham com filantropias imaginárias'" (8). A pretensão inglesa de conquista da África e a explicação para sua insistência em eliminar a influência comercial do

7. O relato dos deputados da Constituinte de 1823 informa que teria havido uma sessão secreta onde fora votada a supressão do tráfico, embora fosse reconhecida a legitimidade da escravidão e sancionada a lenta emancipação dos escravos. Ver Alves, "A Questão do Elemento Servil", pp. 190-191. Segundo Conrad, a dissolução se deveu em parte à existência de um partido liberal fortemente tendente a abolir o tráfico e eventualmente a própria escravidão. Ver *Tumbeiros*, p. 96.

8. Alves, "A Questão do Elemento Servil", p. 196.

Brasil naquele continente, foi apontada por alguns autores como um dos motivos de sua exigência de supressão do tráfico transatlântico (9).

Nos debates, surge a questão da humanidade da escravidão e do progresso que seria por ela barrado. O ano de 1826 é fértil em discussões, devido à indignação por parte dos parlamentares diante da assinatura do tratado que previa a extinção do tráfico em três anos. Os deputados não viam com bons olhos a assinatura de um acordo tão lesivo e que previa ainda penas aos súditos brasileiros que o descumprissem; achavam que tal medida era, em tese, prerrogativa do poder legislativo (10).

O tratado com a Inglaterra já fora assinado, embora oficialmente a Câmara não o tivesse recebido para ratificá-lo ou tomar conhecimento de seus termos. Antecipando-se a esse envio oficial, o deputado Clemente Pereira, do Rio de Janeiro, formulava um projeto que estipulava para 1840 a extinção daquele comércio, além da venda em hasta pública

9. Entre eles José Honório Rodrigues, para quem um dos interesses ingleses em sua cruzada pela abolição do tráfico era afastar a influência brasileira sobre os reinos africanos. Logo depois da extinção desse comércio, Inglaterra e França iniciaram a partilha do continente. Ver *Brasil e África: Outro Horizonte*. 3a. ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1983, p. 204. Leslie Bethell opõe-se a este argumento, embora afirme que no tratado de reconhecimento da independência em 1826, havia uma cláusula através da qual o Brasil renunciava a qualquer possessão na África. Ver *A Abolição*, p. 60.

10. Os plenipotenciários que assinaram o tratado já previam sua péssima repercussão e a instauração de um sistema de contrabando após os três anos previstos de tráfico legal. Verger, *Fluxo e Refluxo*, pp. 314-315.

dos navios apreendidos após aquela data, recomendando a elaboração de uma lei que regulasse "forma e modo de educar e empregar utilmente os mesmo libertos" (11).

Mais do que uma iniciativa emancipacionista, o projeto de Clemente Pereira deve ser entendido como uma tentativa de dar vida mais longa ao tráfico. Pelo acordo assinado, esse comércio deveria encerrar-se em três anos, e não em quatorze como pretendia o deputado fluminense. Se a questão do tráfico serviu muitas vezes como argumento para reafirmar o princípio da soberania, o contrário também é verdadeiro. Sob o argumento da garantia da soberania também se esconderam os interesses ligados ao comércio de escravos.

Pelos trâmites normais da Câmara, o projeto recebeu parecer da Comissão de Legislação, que a princípio estendeu ainda mais o prazo para a duração legal do tráfico, buscando conciliar a causa da humanidade com as necessidades da agricultura:

"considerando quanto este comércio é contrário à boa razão, e justiça natural, impróprio de um povo livre, tolerado até hoje no Brasil somente por princípios de conveniência peculiar (...). Desejaria a Comissão que principiasse desde já esta proibição; mas considerando quanto a lavoura e os principais estabelecimentos mananciais de riqueza do Brasil estão dependentes dos braços escravos (...) convêm em que é necessário tolerar-se de quatorze anos, como propõe o autor do projeto" (12).

11. "Projeto de lei para a Abolição do comércio de escravos". ACD, 18 maio 1826, I, p. 86. A íntegra desse projeto pode ser encontrada em Góes, *A Abolição*, I, p. 37.

12. "Parecer". ACD, 8 jun. 1826, II, p. 79.

A manutenção do tráfico por um prazo mais alongado, tal como aparece no projeto de Clemente Pereira e no primeiro parecer da Comissão de Legislação, demonstra a divergência existente entre o legislativo de um lado, e o executivo e o moderador de outro. Afinal, um tratado já fora firmado, enquanto a Câmara propunha mais onze anos de sobrevida para a atividade além do que previa o acordo. Temos, portanto, divergências nas propostas da elite política a respeito do encaminhamento da questão.

O executivo tinha formas de intervir no Parlamento através de sua bancada de sustentação (13). O deputado Teixeira de Gouveia já propusera, antes mesmo do primeiro parecer, que se consultasse o governo para saber se a Câmara podia ou não tratar do assunto, já que era "público, constante que o governo, fez um tratado acerca do comércio de escravos" (14). Retornando à Comissão de Legislação, o

13. Além das bancadas que sustentavam os Gabinetes, outro elemento de composição da Câmara deve ser considerado para explicar esta intervenção. Em 1850, 48% dos deputados eram funcionários públicos (magistrados, religiosos e militares), o que segundo José Murilo de Carvalho, fazia com que a possibilidade de interferência do executivo no legislativo fosse grande. Ainda segundo este autor, isso talvez ajude a explicar a passagem de leis que não representavam totalmente os interesses dos fazendeiros. Embora os deputados fossem eleitos para representar estes últimos, os impedimentos da lei eleitoral então em vigor não permitiam grande escolha de candidatos, situação que só começaria a ser transformada em 1855, no "Gabinete da Conciliação" do Marquês do Paraná, com a criação das incompatibilidades que proibiam os funcionários públicos de concorrerem a cargos eletivos nos distritos onde exercessem suas funções. Ver *Teatro de Sombras: A Política Imperial*. Rio de Janeiro, Vértice/Iuperj, 1988, p. 146.

14. ACD, 24 maio 1826, I, p. 127.

projeto teria um encaminhamento conciliatório, desta vez na forma de uma emenda que limitava a seis anos o prazo legal do tráfico (15). Porém, nada foi decidido naquele ano.

Após quase oito meses de recesso, a Câmara dos Deputados voltou a se reunir em 1827 (16). Naquele ano, o debate foi definitivamente marcado pela questão do tratado com a Inglaterra. Mesmo aceito pela Câmara, o tratado perduraria como tema recorrente nos anos posteriores. Araújo Lima fazia no início dos trabalhos daquele ano uma emenda ao projeto de Clemente Pereira, reduzindo ainda mais o prazo para o final do tráfico - dezembro de 1829. Aceitando as determinações do tratado, esse deputado procurava um meio de garantir a soberania brasileira através do julgamento de navios contrabandistas pelas autoridades brasileiras, e não pelas Comissões Mistas (17). Manter o tráfico até que as condições permitissem seu fim, ou seja, decidir a questão sem a ingerência inglesa, era a tônica da discussão parlamentar no período.

15. "Emenda". ACD, 15 jun.1826, II, p. 149. Sobre a discussão deste projeto, ver também Beiguelman, *Formação Política*, p. 46.

16. Sobre a periodicidade das sessões na Câmara até 1845, seus intervalos e prorrogações, ver *Mapa Demonstrativo das Sessões das Câmaras Constituinte e Legislativa do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, Tip. de Francisco de Paula Brito, 1846, existente na Biblioteca Nacional, Seção de Obras Raras, Códice 102,1,23.

17. ACD, 14 maio.1827, I, pp. 84-85.

Assim, no âmbito do discurso parlamentar, a questão tivera seu eixo deslocado: a indignação com as atitudes do governo inglês e com o executivo que assinara o tratado à revelia da Câmara obscurece qualquer referência à escravidão com base na justiça, direito natural ou humanidade. As palavras de Holanda Cavalcanti expressam bem esse deslocamento: "Eu sou um dos que quer que ela [a escravatura] se extinga com a maior brevidade possível, mas por uma lei nossa, e não por tratado com o estrangeiro" (18).

Esta postura evidencia o comportamento de uma parcela substancial dos parlamentares até o final da década de 1820. A imobilidade, traduzida em inúmeras lamentações pela intervenção estrangeira numa questão tão fundamental, se contrapunha a uma rapidez de decisões para a qual eles pareciam não estar preparados. Creio que esta falta de preparo não era produto de uma eventual formação cultural deturpada em comparação às matrizes das "luzes do século" ou à noção de progresso vigente em outras partes do mundo "civilizado". Ela pode ser creditada tanto à ausência de

18. ACD, 14 maio 1827, I, p. 85. Holanda Cavalcanti continuaria suas queixas ao perceber que tornava-se prática comum a assinatura de tratados à revelia do legislativo. Ver ACD, 12 maio 1828, I, p. 62. Discussão ocorrida no Conselho de Estado em 1832 demonstra o incômodo provocado no executivo pelos pedidos que vinham da Câmara a respeito das negociações com a Inglaterra em torno do tráfico. O Conselheiro Marquês de Barbacena - autor da lei de 1831 - achava que tal prestação de contas à Câmara "produz via de regra mui graves inconvenientes (...) que inflamam os espíritos das duas Nações, e fazem perder o fim da negociação". ACE, II, Sessão 89a., 6 jul. 1832, p. 219.

coesão majoritária em torno dos projetos em discussão como também ao fato de esses homens viviam numa sociedade cujos valores enraizados na escravidão e nos interesses comerciais do tráfico eram motivos suficientes para fazê-los lutar pela manutenção do *status quo*.

Era, portanto, uma acomodação aparente e que não se esgotava em si mesma, fazendo parte da estratégia da elite política da época enquanto não se chegasse a uma solução que contemplasse setores importantes da sociedade brasileira. Para chegar a isso, debates, convencimentos e lutas seriam freqüentes em vários campos da sociedade. Homens como o deputado Ferreira França admitiam a dificuldade em alterar qualquer item da relação senhor-escravo devido à dependência que a sociedade criara em relação aos escravos, embora fosse reconhecido publicamente que a condição deles era "oposta ao bem do gênero humano" (19).

A indignação que tomava conta dos debates pelo não envio do tratado à Câmara não arrefeceu quando os deputados tomaram conhecimento dos termos dele. As declarações do plenipotenciário inglês, conforme explicou o imperador, faziam o tratado parecer uma concessão ao Brasil. Se quisesse, o governo inglês poderia exigir o cumprimento dos acordos anteriores firmados com Portugal, ou fazer com que a antiga metrópole proibisse o comércio brasileiro com suas possessões africanas, e com isso o Brasil "dentro de seis

19. ACD, 14 maio 1827, I, p. 85.

meses (...) não tivesse porto algum onde fizesse aquele tráfico, a não ser por contrabando" (20). Essas medidas, é claro, vinham completadas por ameaças de bloqueio dos portos brasileiros.

A Câmara respondia estar inteirada dos termos do tratado, exceto pelos votos em separado de dois membros da Comissão de Diplomacia, os deputados Cunha Matos e May, de Goiás e Minas Gerais, respectivamente. O segundo prendeu-se mais às formalidades jurídicas para rejeitar o tratado, alegando que a Constituição não permitia à casa deliberar sobre tratados internacionais depois de sua ratificação (21). Cunha Matos foi mais prolixo e menos técnico em sua declaração de voto discordante.

Honras, interesses, dignidade, independência e soberania eram, para ele, os elementos em jogo naquele momento. Todas as explicações dadas por Cunha Matos para a inconveniência de se aceitar o tratado evidenciam o choque existente entre o fim do tráfico e as bases de qualquer projeto de "nação".

Em primeiro lugar, o tratado cerceava a atribuição legisladora que cabia à assembléia, quando impunha penas e sujeitava súditos do Império a tribunais estrangeiros. Em segundo lugar, prejudicava o já limitado comércio brasileiro justamente numa área onde ele ainda podia competir com

20. "Exposição do Imperador". ACD, 22 maio 1827, I, p. 154.

21. ACD, 16 jun. 1827, II, p. 81.

outros países: a África. A navegação e as rendas públicas também minguariam, e todos esses fatores conjugados faziam do tratado um ato prematuro. O imposto arrecadado com o tráfico e sua importância para os cofres imperiais seria usado outras vezes depois do pronunciamento de Cunha Matos. Numa longa e acirrada discussão sobre o arrendamento dos direitos de importação e exportação a particulares, o deputado pernambucano Almeida Albuquerque defendia que todos os direitos fossem arrematados, exceto os do tráfico:

"Os escravos não se podem esconder, como muitas outras mercadorias, por isso os direitos são certos. E com que precisão pois se há de dar a ganhar a negociantes uma coisa que o governo tem certa? Não há razão alguma (...)" (22)

Essa afirmação seria um indício de que a proximidade do fim legal do tráfico aumentaria de forma imprevisível a demanda e a importação nos quatro anos seguintes, gerando divisas tão vultuosas que não devia se cogitar repassá-las a particulares. A julgar pelas avaliações do próprio Senado, inexistiam estatísticas oficiais sobre o número de africanos que ingressavam no Brasil (23), o que dificultava o cálculo exato da arrecadação dos direitos e também inibia iniciativas colonizadoras - ao menos no discurso - por não se saber

22. ACD, 18 jun.1827, II, p. 94.

23. AS, 18 jun.1827, I, p. 263.

quantos braços substitutos se deveria trazer de outras partes do mundo que não a África.

Não se cogitava abrir mão do imposto gerado pelo tráfico especialmente às vésperas do fim legal previsto para 1830. O deputado Miranda Ribeiro elaborava em 1828 um projeto para reduzir todos os impostos que incidiam sobre os escravos aos direitos de entrada, excluindo-se os demais, como por exemplo a siza sobre as alforrias (24).

Cunha Matos detalhou mais suas opiniões quando se discutiu o parecer da Comissão de Diplomacia. Nesse discurso, reconheceu os atributos negativos dos africanos, mas continuou a definir o tráfico como provedor da mão-de-obra e pilar da soberania brasileira:

"(...) o comércio de escravos deve acabar, mas deve acabar quando assim o quiser a nação brasileira, livre, soberana e independente dos caprichos e da vontade do governo de Inglaterra" (25).

Manter tal decisão no âmbito da "nação brasileira" era uma solução bastante coerente com a definição que os parlamentares vinham construindo em torno desse conceito. A cidadania restrita aos proprietários, e a eles cabendo o direito político de decidir os rumos da "nação", era uma maneira eficaz de afirmar perante o exterior que a soberania nacional passava antes pela consolidação do poder senhorial

24. Ver discussão do projeto em ACD, 11 set.1828, IV, p. 219.

25. ACD, 2 jul.1827, III, p. 13.

na sociedade brasileira. Consolidar essa ordem de coisas consistia, entre outros fatores, em regulamentar a sociedade através da criação do povo "melhorado" e da constante vigilância policial, bem como definir os limites do poder das autoridades administrativas na relação senhor-escravo, temas já tratados nos capítulos iniciais.

Assim, as ameaças externas contra o tráfico não eram consideradas apenas em si, mas sim como diretamente ligadas ao contexto interno de organização nacional expressadas nos projetos dos parlamentares.

A idéia da opressão externa retornava ao debate exemplificada pela experiência colonial. O Brasil vira-se submetido a Portugal e, uma vez independente, "passou a tomar o lugar que lhe competia". Esse lugar poderia ser, como era para Cunha Matos, o lugar da soberania para optar pela manutenção do tráfico, como também poderia ser o lugar no "concerto das nações civilizadas", tendo por paradigma a Europa, onde a escravidão era condenada no discurso dos abolicionistas, em suas variantes continental e britânica (26).

26. Quanto ao paradigma europeu, a Inglaterra era o país mencionado com mais frequência. Tida como padrão no que se referia ao progresso material e ao sistema político, era no entanto condenada no Conselho de Estado por sua prepotência em relação ao Brasil. A maneira incisiva com que os governos ingleses vinculavam a questão do tráfico à exigência da assinatura de um novo tratado comercial fazia com que vários conselheiros afirmassem que a postura dos ingleses "era mais motivada por interesses comerciais do que por razões humanitárias ou de civilização". Ver Carvalho, *Teatro de Sombras*, p. 116.

Às vésperas do impedimento legal do comércio de africanos, o discurso humanitário voltava-se contra o tráfico. Caídas no esquecimento, as denúncias de maus tratos aos africanos apreendidos retornavam à ordem do dia nas falas parlamentares. O deputado Cunha Matos, que anos antes se indignara contra o tratado com a Inglaterra e dissera que o fim do tráfico era prematuro, mudava sensivelmente seu discurso:

"Lembrou a necessidade de dar um corte à introdução de escravos pela maneira que se tem feito até hoje, pois que assim o exige a humanidade; enquanto a nação nenhum lucro direto tira dessas introduções clandestinas, e se indiretamente algum interesse percebe, nem por isso deixa de atacar as leis da humanidade e o interesse da nação" (27).

. DA REGÊNCIA À LEI DE SETEMBRO DE 1850

Durante a Regência, iniciada em 1831, parecia haver um clima propício para uma proibição do tráfico. As perseguições dos cruzeiros ingleses aumentavam e, em contrapartida, uma nebulosa situação política gerada pela abdicação de Pedro I, com a ascensão de um ministério liberal cujos membros sempre defenderam o término da atividade, desencorajou os importadores por algum tempo,

27. ACD, 13 maio 1831, I, p. 29.

embora o volume de africanos introduzidos no período regencial seja uma incógnita (28). As motivações políticas somaram-se à queda brutal nos preços do algodão maranhense, onde "o tráfico escravista aparentemente havia terminado na primeira metade de 1830", e uma política mais severa de repressão aos desembarques de africanos entre as províncias do norte do país entre Pernambuco e o Pará (29).

Foi sob a égide de um gabinete liberal, em 1831, que se votou a lei que previa a abolição do tráfico. Mas o chamado "período liberal" de 1831 a 1837 não foi uníssono quanto à questão; tanto que a lei permaneceu letra morta, e o tráfico reassumiu a constância anterior e até aumentou seu volume, apesar das duras penas previstas na legislação. O próprio Feijó, em 1834 - antes, portanto de assumir a regência - pregava em seu jornal *O Justiceiro* a revogação da lei que extingüira o tráfico, dizendo que "para acabar com a escravidão, a medida indicada seria a fundação de escolas normais de agricultura e a contratação de colonos" (30). Para muitos parlamentares desse período, tráfico e escravidão eram questões distintas; alguns afirmavam desejar uma vaga melhoria nas condições de vida dos escravos, desde

28. Ver Anexo I, sobre as diversas estimativas de importações de africanos no século XIX.

29. Conrad, *Tumbeiros*, pp. 91 e 92.

30. Cf. Paulo Pereira de Castro, "A Experiência Republicana". In: Sérgio B. de Holanda (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo II, v. 2, São Paulo, Difel, 1964, p. 40.

que se mantivesse sua condição social. O direito do senhor em obrigá-lo ao trabalho era inquestionável (31).

O tema do fim do tráfico perdurou até meados da década de 1850 como pendência entre as representações conservadoras e liberais, e entre gabinetes dessas mesmas tendências. É clássica na historiografia a constatação de que a política dos gabinetes de ambas as tendências era dúbia nessa questão, embora todas as medidas efetivas contra o tráfico tenham sido tomadas, depois de 1837, em gabinetes conservadores. Perante o eleitorado de proprietários, os partidários dos dois grupos defendiam a permanência do tráfico como elemento indispensável ao bom desempenho da agricultura; perante a Coroa, os partidos se dispunham a apresentar projetos para a extinção do tráfico, que representava um problema de relações exteriores, especialmente com a Inglaterra (32).

Os liberais, mesmo quando na oposição e em franco conflito com o ministério conservador estabelecido, como no movimento praieiro de 1848 em Pernambuco, não fizeram

31. Conrad afirma que muitos deles "desejavam acabar com o tráfico, mas poucos teriam ousado pedir a Abolição da escravidão em si". *Tumbeiros*, p. 108.

32. Beiguelman, *Pequenos Estudos*, p. 20. José Murilo de Carvalho identifica essa postura dúbia entre os membros da elite política: "O emprego público constituía a principal alternativa para os enjeitados do latifúndio escravista, mas, uma vez no governo, os funcionários e a elite em geral não podiam matar a galinha dos ovos de ouro que era a própria agricultura de exportação baseada no trabalho escravo, fonte da maior parte das rendas públicas". *A Construção da Ordem*, p. 131.

qualquer proposta que alterasse radicalmente a estrutura social e fundiária (33). De 1837 a 1838, deu-se a troca das tendências políticas no ministério. Caiu um gabinete liberal e subiu um conservador liderado por Bernardo Pereira de Vasconcelos. Analisando os Relatórios do Ministério do Exterior nesses dois anos, Conrad apontou um abismo retórico entre eles, reflexo mesmo das mudanças de posição ocorridas(34).

Quando a pressão inglesa se fez mais sensível, formaram-se correntes divergentes a respeito do tráfico. Sérgio Buarque de Holanda apontou pelo menos duas: a primeira defendia que a entrada de mão-de-obra africana era imprescindível a um país despovoado como o Brasil; a segunda (o governo) defendia a supressão do tráfico porque ele de fato não fez a fortuna de nenhum brasileiro, posto que os grandes capitais envolvidos na atividade eram portugueses (35). No que se refere aos capitais investidos naquele negócio, o estudo de Luiz Henrique Tavares trata da modernização da atividade e sua capitalização, com o pagamento das peças de escravos em moedas e não mais na forma de trocas por produtos brasileiros e europeus, com a

33. Beiguelman, *Pequenos Estudos*, p. 145; Izabel Marson. *O Império do Progresso*. São Paulo, Brasiliense, 1985, pp. 66-67.

34. Conrad, *Tumbeiros*, pp. 114-115.

35. Sérgio Buarque de Holanda. *Raízes do Brasil*. 11a. ed., Rio de Janeiro, José Olympio, 1977, pp. 43 e ss.

entrada de financiamentos das grandes casas bancárias e comerciais londrinas, alemãs e norte-americanas (36).

Logo depois da promulgação da lei de novembro de 1831, o poder legislativo passou a discutir diversos pontos dela, tais como a atuação das Comissões Mistas anglo-brasileiras e a própria ineficácia da lei, sendo que o tráfico continuava motivado por uma "maldita sede de torpes ganhos" e realizado por pessoas "malvadas" (37).

O artigo referente à reexportação dos africanos ilegalmente importados foi desde cedo objeto de controvérsias. O primeiro governo regencial considerava a reexportação "tarefa arriscada", julgando que para cumpri-la era necessário negociar com "bárbaros", ou seja, com os soberanos africanos que deveriam receber de volta um contingente que, na versão da Secretaria de Estado, seria feito prisioneiro e vendido como escravo (38). No que se

36. Luiz Henrique Dias Tavares. *Comércio Proibido de Escravos*. São Paulo, Ática, 1988, p. 31. O autor diz pensar "que o tráfico negreiro se manteve para o Brasil depois de sua proibição porque ainda ofereceu respostas ao capitalismo", reafirmando uma passagem anterior: (...) é todavia necessário colocar desde logo que o tráfico negreiro continuou ou se manteve para o Brasil depois de proibido por causa da participação do capitalismo - de capitais, manufaturas e navios dos países capitalistas em ascensão naquela época". Idem, *Ibidem*, pp. 36 e 27, respectivamente.

37. Relatório da Secretaria de Estado referente às Comissões Mistas. ACD, 10 maio 1833, I, p. 116.

38. Idem, *Ibidem*. A versão do Relatório que afirma serem os africanos bárbaros foi repetida literalmente por Pandiá Calógeras: "Ninguém se atrevia a ir negociar com tais potentados; além de bárbaros, interessados no tráfico, não se poderia ter confiança em tal auxílio". *A Política Exterior do Império*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1933, I, p. 330.

refere às Comissões Mistas, a estratégia governamental de deixar de enviar o juiz brasileiro para não referendar a legitimidade da Comissão não vinha dando os resultados esperados: os navios brasileiros julgados em Serra Leoa vinham sendo sistematicamente condenados. O juiz designado ainda não embarcara até maio de 1833, "talvez receando as tristes conseqüências de ir para um clima mui doentio, ou embaraçado pelos seus negócios domésticos" (39).

A ineficácia da lei de 1831 era atestada, segundo o Marquês de Maricá, pelas "lições da experiência já adquirida sobre os meios, e modos de continuar o contrabando". Para coibi-lo, o Conselho de Estado estudava a proposta de Artigo Adicional ao tratado de 1826, feita pela Inglaterra. A necessidade de obter aprovação do Legislativo para a assinatura de tratados com nações estrangeiras era usado como argumento por alguns conselheiros - como o Marquês de Barbacena - para obter dos ingleses a revogação da taxa fixa de 15% sobre a importação de seus produtos pelo Brasil. Podendo estabelecer uma taxa livre sobre os diversos produtos, Barbacena acenava com a possibilidade de estudar o Artigo Adicional (40).

39. Relatório da Secretaria de Estado, doc. cit. Situação diferente parece ter ocorrido nos primeiros anos de funcionamento da Comissão Mista do Rio de Janeiro. Conrad apresenta dados demonstrando que em 1834, das 4 embarcações julgadas naquela Comissão, duas haviam sido aprisionadas por navios de guerra brasileiros; no ano seguinte, cinco dos sete navios capturados o foram por brasileiros. Ver *Tumbeiros*, p. 102.

40. Ver ACE, II, 116a. sessão, 27 ago. 1833, pp. 295-296.

Na legislatura seguinte (1834-1837), apresentaram-se esporadicamente projetos contra o tráfico. As eleições de 1833 compuseram uma Câmara que representava majoritariamente os senhores que se sentiam ameaçados pela lei de 1831. Nessa legislatura esteve em pauta várias vezes a revogação de todas as leis anti-tráfico e também ocorreram manifestações de imobilismo calculado para fazer vistas grossas ao tráfico clandestino. Foi também nessa legislatura que Bernardo Pereira de Vasconcelos apresentou seu projeto de revogação da lei de 1831. Caldeira Brant, autor da lei que proibira o tráfico, elaborava em 1837 um novo projeto a ser discutido no Senado, desta vez para revogar a lei de sua autoria. Nesse projeto, os africanos livres que houvessem sido comprados como escravos ficavam impossibilitados de reverter sua situação e reivindicarem a condição de livres, porque os senhores que os houvessem comprado ficavam a salvo de qualquer ação penal. Todo o ônus do tráfico ficava com o traficante, mantendo-se como passíveis de processo os tripulantes das embarcações e os que auxiliassem nos desembarques. Se nos lembrarmos dos dispositivos contidos na lei de 1831, no que se refere ao rol dos culpáveis por crime de contrabando, e os compararmos a este projeto de lei, podemos ver que a pressão dos senhores nesses sete anos deve ter sido bastante intensa. Isso porque no projeto apresentado em meados de 1837 eram mantidos todos os possíveis réus, tanto membros da tripulação quanto os que

auxiliavam nos desembarques clandestinos; no entanto, os compradores de africanos eram excluídos de qualquer pena referente ao crime de contrabando:

"Nenhuma ação poderá ser tentada contra os que tiverem comprado escravos, depois de desembarcados, e fica revogada a lei de 7 de novembro de 1831, e todas as outras em contrário"⁴¹).

A pena para os réus seria de 3 a 9 anos de degredo para Fernando de Noronha, além do pagamento das despesas de reexportação dos africanos - dispositivo que, presente na lei de 1831, não havia sido utilizado até aquele momento. Por este novo projeto, todo o risco da transação ficava sob a responsabilidade do traficante e seus auxiliares, enquanto os senhores eram eximidos da culpa pela continuidade do "infame comércio". Menos rigoroso do que a lei de 1831, o novo projeto de Barbacena contemplava os senhores ao livrá-los da responsabilidade e também porque estimulava indiretamente a continuidade do tráfico ilegal.

O projeto de Brant acirrou as questões com o governo inglês, especialmente por sua intenção de revogar a lei de 1831. Ao senador Figueira de Melo parecia de pouca valia aumentar a dotação orçamentária ou o pessoal do Ministério de Negócios Estrangeiros, porque "a dignidade nacional vinha sendo freqüentemente menoscabada, na proporção mesmo em que se ampliavam as legações brasileiras no exterior", alusão

⁴¹. AS, 30 jun. 1837, Tomo único, apud Góes, *A Abolição*, I, pp. 100-102.

óbvia aos apresamentos que os ingleses estavam realizando no litoral brasileiro (42). Um exemplo desses problemas freqüentes relacionados ao tráfico era o caso da barca "Especuladora", atingida por um navio inglês, no qual havia sido morto João Soares de Bulhões. O deputado Resende pedia a cópia de uma nota do Ministério inglês a respeito do episódio, pedido que o deputado Vaz Vieira entendia como manifestação do desejo de vingança pela "honra nacional ofendida, não só nas pessoas de alguns oficiais brasileiros, senão também na desse cidadão que morreu vítima do desprezo com que nos tratam os ingleses (...)" (43).

A pressão das Assembléias Provinciais soava na Câmara dos Deputados, a julgar pelas palavras do deputado Montezuma. Ele afirmava que a assembléia paulista enviaria um requerimento semanalmente para fazer o projeto de

42. AS, 11 out.1839, IV, p. 379. Essa situação diferia da de 1831, quando após a proibição do tráfico e a ascensão de um ministério liberal, os traficantes pareciam desencorajados, enquanto os ingleses animavam-se com as determinações aos juizes de paz para que exercessem cerrada vigilância contra o tráfico ilegal. Sobre este assunto, ver Conrad, *Tumbeiros*, pp. 91-92 e 97, que afirma que a volta de um governo conservador em setembro de 1837 foi o início da perda da batalha contra o tráfico.

43. ACD, 4 jul.1839, II, p. 60. Sobre as providências tomadas nesse caso - inquirição do soldado inglês acusado da morte, aprisionamento do brigue inglês Ganges e recusa do comandante do mesmo em acatar ordens enquanto não recebesse instruções do Almirantado - ver ACD, 9 jul.1839, II, p. 125. Esse caso seria retomado quando da discussão do novo tratado com a Inglaterra, em 1844. Ver nota do Ministro Paulino Soares de Souza ao ministro inglês Hamilton Hamilton, de 11 de novembro de 1844, reproduzida em Góes, *A Abolição*, I, p. 108.

Barbacena entrar em votação em regime de urgência. Lembrava o brigadeiro Tobias de Aguiar, que quando ocupara o cargo de Presidente da Província de São Paulo, tentara fazer cumprir a lei, mas segundo Montezuma, só conseguiu angariar inimizades:

"(...) alguns africanos mesmos que aquele ilustre e digno paulista mandou recolher à prisão no dia seguinte, fazendo-se uma vistoria sobre eles, de africanos boçais que eram, apresentarem-se ladinos! Milagre maior ainda houve, que foi a mudança de sexo: porque entrando entre esses africanos algumas raparigas, no dia seguinte todos eram homens! (risadas). E ainda mais milagre de saúde, porque um tinha entrado com fratura no braço, e no dia seguinte não se achou algum com fratura" (44).

Para ele, essas trocas ocorridas dentro das prisões eram mais do que tentativas de desmoralizar o presidente da província. Eram indícios de que a população não tinha aceitado a lei que proibira o tráfico e que aprovava o comércio de escravos. Se o governo quisesse fazer cumprir a lei, teria de dividir a nação: "Há de pegar a metade da nação, meter na cadeia, e a outra metade montar guarda? Depois quem há de trabalhar?" (45). Outros deputados, como

44. ACD, 23 maio 1840, I, p. 435.

45. Idem, Ibidem, p. 437. A forma como os diversos gabinetes encaminhavam (ou deixavam de encaminhar) a repressão ao tráfico era, como já afirmei, motivo de disputa entre os partidos representados no parlamento. Este tema, que não será tratado em minúcias neste trabalho, pode ser visto nas críticas do deputado Montezuma ao gabinete de 18 de maio de 1840, chefiado por Caetano Maria Lopes Gama, que "não cumpria sua palavra e não deseja votar com urgência o projeto que vinha do Senado referente à proibição do tráfico". ACD, 23 maio 1840, I, p. 446. Um estudo do tema sob a ótica das disputas partidárias está em Reiguelman, *Formação Política do Brasil*, passim.

Andrada Machado, discordavam da divisão da nação entre criminosos e algozes, mas todos estavam de acordo quanto à existência de uma divisão acentuada quando o tema era o tráfico de escravos. Tanto era assim que sua proibição ainda não fora posta em prática, mesmo sendo lei há quase dez anos e o governo inglês continuasse a exigir seu cumprimento. Boa parte dos deputados encarava a lei como resultado do tratado com a Inglaterra. Na década de 1840, ninguém mais questionava os termos do tratado, talvez em função da ineficiência que a lei e os responsáveis pelo seu cumprimento demonstravam para acabar com o tráfico.

Projetos posteriores foram apresentados, antes de se resolver o destino do projeto Barbacena. Curto e direto, o deputado Carneiro da Cunha propunha:

"Art. 1 - Fica revogada a lei de 7 de novembro de 1831;
Art. 2 - Ficam revogadas as leis em contrário" (46).

Talvez a estratégia do deputado fosse a de apresentar um projeto sem detalhes para que as negociações se fizessem em torno dele. O projeto foi julgado objeto de deliberação da Câmara, e mandado imprimir para posterior discussão.

Com a saída dos liberais do poder, após a Maioridade, a Câmara foi dissolvida e só tornaria a funcionar em 1843, após algumas turbulências nas províncias de São Paulo e Minas Gerais. Os liberais retornaram ao Ministério em 1844,

46. ACD, 2 out. 1841, III, p. 384.

quando a Câmara voltou a se reunir, e tinham como tarefa a elaboração de um novo tratado anti-tráfico, já que o anterior expiraria no mesmo ano. Para isso, o novo gabinete exigia tratamento preferencial aos produtos brasileiros no mercado britânico. O legislativo encontrava-se entre duas pressões poderosas: de um lado, os britânicos pressionando pela manutenção dos termos do tratado de 1826 e da proibição do tráfico, exigências que não se limitavam às conversações diplomáticas mas que assumia formas bélicas, como o apresamento de navios no próprio litoral brasileiro; de outro lado, a pressão dos senhores brasileiros que, diretamente ou através das Assembléias Provinciais, pediam modificações ou a revogação da lei de 7 de novembro de 1831(47).

Em relação ao novo tratado, os governos brasileiro e britânico vinham discutindo seus termos sem que a Câmara conhecesse o teor da negociação. Embora desde 1840 não existisse mais a obrigatoriedade legal de pedir autorização à Câmara para estabelecer tratados com o exterior, a existência de projetos tramitando na casa a respeito da proibição do tráfico dava aos deputados respaldo para solicitarem informações a respeito da matéria em discussão no Executivo (48).

47. Representações nesse sentido surgem a todo momento nas falas parlamentares, como por exemplo as que foram enviadas pelas Assembléias de Minas Gerais e São Paulo em janeiro de 1843, cf. "Parecer". ACD, 30 jan.1843, I, p. 439.

48. Solicitação desse tipo foi feita pelo deputado Rebouças, ACD 3 mar.1843, II, p. 54. Ver também "Expediente", ACD, 3

Mesmo entre os governos, as negociações eram problemáticas. Paulino Soares de Souza listava em 1844 numerosas queixas contra o comportamento dos ingleses na repressão ao tráfico brasileiro, em nota ao ministro Hamilton Hamilton, que por vezes apreendiam alguns africanos mas violavam a independência e o território brasileiros:

"Em algumas dessas ocasiões têm sido apreendidos africanos, mas essa única vantagem não pode justificar a violação clara e manifesta dos Tratados, nem o Governo Imperial pode crer que o de S. M. Britânica adote o princípio de que o fim justifica os meios, e que pouco importa violar as obrigações as mais santas, e as mais solenes, contando que se apreendam mais 40 (sic) ou 500 africanos!" (49).

Tais palavras não comoveriam os ingleses, que continuaram suas perseguições contra os tumbeiros brasileiros. A nota de Paulino de Souza lidava com dois pesos e duas medidas: os ingleses não respeitavam a Convenção de 1817, que proibia a visita ou detenção de navios em portos ou enseadas do Império, violando portanto "as obrigações as mais santas", mas o governo brasileiro, por sua vez, também não cumpria o tratado de 1826, que proibira o tráfico de africanos a partir de 1830.

fev.1843, I, p. 499, o ofício do Ministro de Negócios Estrangeiros em resposta a um pedido de informações da Câmara de 30 de janeiro do mesmo ano, e ACD, 26 abr.1843, II, p. 918, requerimento de Pereira da Silva, com resposta em ACD, 10 maio 1843, I, p. 84.

49. Nota do Conselho de Estado, do Imperador e do Ministro dos Negócios Estrangeiros ao Ministro Hamilton Hamilton, apud Góes, *A Abolição*, I, p. 109.

De todo modo, o governo imperial fizera a ligação direta entre o tráfico e a garantia da integridade do território brasileiro. Até poucos anos antes, a necessidade de mão-de-obra era vista como alicerce do poder imperial e como garantia da continuidade da produção agrícola, e o tráfico era um elemento fundante da nação justamente por prover essa mão-de-obra destinada a tocar a produção. Até os meados da década de 1840, os ingleses não haviam se convencido de que o tráfico era imprescindível para a produção brasileira, ou não se preocupavam com essa questão, tornando-se cada vez mais insistentes para que a proibição fosse cumprida. A ameaça à nação representada pelas pressões inglesas tornava-se mais forte do que a ameaça difusa da falta de mão-de-obra. Fazia-se urgente a avaliação sobre a real necessidade de se manter o tráfico de africanos e se ele dava, naquele momento, alguma garantia para a manutenção da soberania ou se, ao contrário, a ameaçava.

As recusas do governo brasileiro em assinar um novo tratado nos moldes em que o governo britânico desejava levaram ao fim das negociações e à promulgação unilateral do "bill" Aberdeen em 8 de agosto de 1845. Tratava-se de uma lei que autorizava o governo inglês a julgar os navios brasileiros como piratas em tribunais ingleses, quaisquer que fossem os locais onde ocorressem as capturas (50). Essa

50. As arrastadas negociações entre o Brasil e a Grã-Bretanha, que culminariam no "bill" Aberdeen, foram abordadas por diversos autores. Sobre este tema, ver entre outros Bethell, *A Abolição*, pp. 232-254; Beiguelman,

lei foi promulgada apesar dos protestos da legação brasileira em Londres (51).

Diante da ineficácia dos protestos e prevendo-se no Conselho de Estado "quantos vexames devemos temer da parte daquela Potência" (52), a Câmara voltou a discutir o projeto de Barbacena em substituição à lei de novembro de 1831. O projeto foi aprovado em setembro de 1848, exceto o art. 14, que revogava aquela lei, que teve sua votação adiada para 1850. Ainda em 1848, o artigo seria discutido em sessões secretas (53).

Eusébio de Queirós seria o grande responsável pela retomada da discussão do projeto Barbacena em 1850. O contínuo assédio da frota inglesa nas águas brasileiras era o motivo que tornava a questão do tráfico mais apaixonante,

Formação Política, pp. 64-72; Verger, *Fluxo e Refluxo*, pp. 377-383.

51. Protesto da Legação Imperial do Brasil em Londres, em 25 jul.1845, contra o "bill" Aberdeen, em discussão no Parlamento Inglês, assinado por José Marques Lisboa; Protesto do Governo Imperial contra o "bill" Aberdeen (22 out.1845), assinado por Antônio Paulino Limpo de Abreu, apud Góes, *A Abolição*, I, pp. 121-124 e 127-136, respectivamente. O texto do "bill" Aberdeen também encontra-se reproduzido nessa mesma obra, às pp. 124-127. Ver encaminhamento do Parecer da Seção de Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado, ACD, III, 7 mar.1845, p. 101; ACE, III, 12 set.1845, pp. 125-126; ACE, III, 16 set.1845, pp. 127-130.

52. Ver fala de Lopes Gama, ACE, III, 12 jun.1845, p. 108.

53. Cf. Beiguelman, *Formação Política*, p. 78. Só em 1850 a Câmara divulgou o resultado da sessão secreta: o art. 14 do projeto Barbacena fora rejeitado, "decisão tomada por quase unanimidade de votos dos membros presentes em número de noventa e seis". ACD, 12 jul.1850, II, p. 176.

a ponto de o taquígrafo das sessões ter registrado a movimentação nas galerias:

"As galerias, tribunas e arredores da câmara apresentam o mesmo aspecto que o de segunda-feira próxima passada. Por toda parte se divisam os mesmos sinais de viva curiosidade. Pouco antes do meio-dia, o concurso numeroso que peja os corredores e a sala do arquivo invade o recinto da câmara e apinhão-se no espaço que fica por trás dos bancos dos Srs. deputados, onde se conserva silencioso e na melhor ordem" (54).

Diversos deputados se pronunciaram e a tônica era a indignação contra os apresamentos que os ingleses promoviam contra os navios do tráfico. Segundo Silveira da Mota, essas agressões já tinham uma longa história, que vinha de 1810. O agravante era a entrada dos navios ingleses em portos brasileiros para capturar tumbeiros, além da consciência da soberania ultrajada. Essa consciência expressa por Silveira da Mota não deixava de colocar na história do Brasil a aliança tácita entre traficantes, autoridades do Império e senhores para manter o tráfico em nome da manutenção da agricultura escravista, aliança agora rechacada em razão da soberania ameaçada pelas agressões britânicas:

"(...) o tráfico tem continuado no Brasil por uma indeclinável necessidade da sua situação (apoiados e não apoiados partem de diversos lados). Há no Brasil a opinião feita de necessidade dos braços africanos, e essa opinião data da época do Brasil como colônia, como reino unido e como império...

Um Sr. Deputado: - Mas é falsa.

54. ACD, 15 jul.1850, II, p. 192.

O Sr. Gomes Ribeiro: - Como Império, não.

O Sr. Silveira da Mota: - Essa opinião (devo ter a coragem de dizer), essa opinião tem no Brasil raízes muito profundas...

Diversos Srs. Deputados: - Não apoiado.

O Sr. Jansen do Paço: - Tem raízes nos peitos dos africanistas; tem raízes nos peitos dos estúpidos ou dos velhacos.

O Sr. Silveira da Mota: - Esta opinião (...) pode ser deplorada (...) mas não pode ser negada (...). O tráfico, Sr. Presidente, tem continuado no Brasil por uma necessidade da sua situação. Por quem foram derrubadas e cultivadas as matas virgens que hoje são cidades, e grandes mercados do império? Pelos braços africanos..." (55).

Afirmando não defender o tráfico, mas sim expor a história, Silveira da Mota identificava o preconceito existente contra o trabalho braçal por ser ele ligado diretamente à figura do escravo africano, ao qual dificilmente o branco se sujeitava se não fosse de forma autônoma.

O tom da discussão já pode ser sentido no calor das intervenções e apartes. A discussão final do projeto de extinção do tráfico provocou a agitação do público na Câmara. De início, levantou-se uma questão regimental quando Eusébio de Queirós requereu discussão em sessão secreta; ele só poderia fazê-lo enquanto membro do governo e não enquanto representante do Partido Conservador. O presidente da Câmara negou sistematicamente a palavra a todos os deputados que se inscreveram pela ordem para manifestarem-se a respeito do projeto - Moraes Sarmiento, Souza Franco, Mello Franco e

55. Idem, *Ibidem*, p. 193.

Antão - suspendendo a sessão em meio à manifestação insistente das galerias:

"(os espectadores das galerias começam a retirar-se. Alguns dos que se acham na galeria de terra batem fortemente com os pés ao descerem os degraus).

O Sr. Presidente: - Atenção!

Uma voz na galeria de terra: - Qual Atenção!

O Sr. Presidente: - (com energia) Ordem, senhores das galerias! (Apoiados gerais e estrondosos).

Um espectador da galeria de terra (apontando para o Sr. Aprígio que acaba de voltar-se para a galeria): - Olhem esse patife! (partem de todos os lados da Câmara vivas reclamações tendentes a estigmatizar o comportamento dos poucos espectadores que perturbaram a ordem. A voz do Sr. Presidente esforça-se por dominar o tumulto, e fazer restabelecer a ordem (...)"(56).

Na votação realizada durante a sessão secreta, suprimiram-se artigos do projeto Barbacena, como o de número 14, que revogava a lei de 1831, e outras mudanças significativas ocorreram das alterações do projeto de 1837.

O tráfico foi juridicamente equiparado à pirataria. Os traficantes foram colocados sob a jurisdição de um tribunal especial - a Auditoria de Marinha - ficando sujeitos a penas de prisão e pagamento das despesas de reexportação dos africanos eventualmente embarcados de volta à África. Os senhores de escravos que comprassem africanos, entretanto, passariam a ser julgados em outra categoria penal: ficariam na alçada da justiça comum, certamente mais branda, escapando da Auditoria de Marinha. Os homens que coadjuvassem os negócios negreiros, apesar de reconhecidas

56. ACD, 18 jun. 1850, II, p. 211-212.

suas culpas, não eram mais incluídos na categoria de "donos do negócio" (57).

O projeto aprovado na Câmara era, do ponto de vista penal, menos abrangente do que a lei de 1831. Isto porque excluía da relação dos culpados aqueles que compravam os africanos ilegalmente importados. A historiografia da escravidão não parece ter dado a devida importância a este fato, que ajuda a explicar a necessidade de uma segunda lei de proibição do tráfico.

Alinhei até aqui diversas motivações para tentar compreender porque o fim do tráfico ocorreu depois de 1850 e não após 1831. Resumindo em poucas palavras, entre essas motivações encontravam-se: a maior coesão de parcelas da elite política; o esgotamento do projeto de construção do mercado de mão-de-obra baseado exclusivamente no escravo como alicerce da produção; a vinculação estreita entre "corrupção dos costumes" e escravidão; a manutenção do direito sobre a propriedade existente; a pressão inglesa e a necessidade de garantir a soberania perante ela.

A tudo isto aliava-se a identificação dos traficantes a piratas. A separação entre os interesses senhoriais e os do traficante, do ponto de vista moral e legal - ainda que não seja um elemento determinante - propiciava o apoio relativo dos senhores de escravos das províncias à nova lei, já que

57. Idem, *Ibidem*, p. 212.

eles não estavam mais ameaçados pela justiça por comprarem homens livres e reduzi-los ilegalmente à escravidão.

Se a tudo isto somarmos o crescente medo das ações coletivas dos escravos contra o cativoiro, então é razoável afirmar que a conjuntura de 1850 mostrou-se bastante apropriada para aplicar a proibição legal do tráfico com maior eficácia, desde que a lei fosse - como era - mais branda com os proprietários.

A pressão enfática do governo inglês nas costas brasileiras a partir do "bill" Aberdeen agita as galerias da Câmara e também reforça o surgimento de um consenso entre os parlamentares. Ao retomarem o projeto de Caldeira Brant em 1848, os deputados e senadores pareciam encaminhar uma solução adequada para as honras, interesses senhoriais e a dignidade nacional.

O problema aqui não reside em negar as explicações correntes na bibliografia sobre o tema. A questão é ajustar o foco da análise no plano das tensões internas da elite política imperial, percebendo como a pressão estrangeira e os argumentos econômicos e humanitários foram apreendidos pelo legislativo, criando lentamente condições para aglutinar as diferentes propostas existentes e resultando na promulgação de uma lei que era para ser cumprida efetivamente.

O processo de transformação da imagem social dos traficantes que culminou na equiparação entre tráfico e pirataria, tema que foi aventado no final deste item, será

analisado no próximo capítulo, juntamente com o papel desempenhado pelas autoridades responsáveis pela repressão.

CAPÍTULO IV

TENSÕES ENTRE "GRANDES" E "PEQUENOS" NO FINAL DO TRÁFICO

CAPÍTULO IV
TENSÕES ENTRE "GRANDES" E "PEQUENOS" NO FINAL DO TRÁFICO

. OS TRAFICANTES E SEU "INFAME COMÉRCIO"

Desde antes da primeira lei de proibição do tráfico no Brasil, diversos autores já haviam alertado para um perigo. O africano era considerado como introdutor de graves prejuízos à moral e à segurança da sociedade: um problema que preocupava cada vez mais a elite política e cuja solução parece ter sido encaminhada quando a pressão inglesa passou a ameaçar efetivamente a integridade do território brasileiro.

Se durante muito tempo a visão da escravidão como fundamento da economia foi hegemônica, é plausível supor a existência de uma aliança informal entre os governos brasileiros, os senhores de terra e os traficantes transatlânticos. Tal aliança destinava aos últimos o papel de responsáveis pela introdução da tão necessária mão de obra escrava vinda da África. Isso porque, nos moldes da escravidão brasileira, a principal fonte de abastecimento de mão de obra não foi a reprodução endógena, por motivos que não serão discutidos aqui.

Enquanto o tráfico permitiu a multiplicação da riqueza e enquanto o controle social sobre a mão de obra foi eficiente tanto quanto era possível, o traficante gozou de elevado conceito social. Com a proibição do comércio de escravos e a repressão mais acentuada por parte das autoridades brasileiras, os

traficantes começaram a vivenciar um processo marcado por dois aspectos principais: de um lado, a transformação de sua imagem social, passando de comerciantes ricos e influentes a piratas vorazes e indignos de se manterem no país; de outro, os traficantes tentaram, nem sempre com êxito, manter o comércio de africanos lançando mão de diversos artifícios. Este processo levou mais de duas décadas para completar-se, compreendendo um período que vai, grosso modo, de fins da década de 1820 até por volta de 1850.

Mesmo quando a pressão do governo inglês começou a agudizar-se, ainda assim o traficante encontrava defensores importantes. Bom exemplo disso é a longa fala do deputado Cunha Mattos na Câmara, em 1827, a propósito do tratado firmado no ano anterior. Nesse discurso, o deputado retirava o traficante da condição de criminoso contra os princípios da humanidade e da soberania:

"(...) entendo eu que os negociantes de escravo, isto é, aqueles que vão comprar aos portos da África, não são participantes dos crimes cometidos por aqueles chefes que se fazem uma guerra pelo mesmo modo que se fazia na mais alta antiguidade" (1).

É bom ressaltar que nenhum deputado pediu a palavra para contestar Cunha Mattos. Ao mesmo tempo em que valorizava o traficante, Cunha Mattos "reconhecia" o valor do africano, propondo sua incorporação na sociedade através da miscigenação.

A partir do momento em que a noção de "corrupção dos costumes" ganhou corpo e o negro passou a ser descartado enquanto

1. ACD, 2 jul. 1827, III, p. 14.

componente majoritário de um "povo ativo, útil e morigerado", a figura do traficante também passou por um processo de transformação. Os traficantes eram considerados "pessoas malvadas" em 1833, no já mencionado Relatório da Secretaria de Estado referente às Comissões Mistas (2). Esse processo culminaria na criação de uma imagem mais próxima à do pirata, no auge das ameaças militares inglesas. Mais uma vez, são as falas parlamentares que revelam a emergência da imagem renovada do traficante. Em 1850, dois deputados travaram uma áspera discussão sobre esse tema:

"[Silveira da Mota] - (...). O nobre deputado sabe que a nossa política tem extremado os campos, que esses homens [os traficantes] são aderentes, adotam a política do governo atual.

O Sr. Moraes Sarmento - Não são de política alguma; são piratas.

O Sr. Silveira da Mota: (com força) - Eu repilo inteiramente a expressão do nobre deputado, é uma expressão audaz e caluniosa; o nobre deputado não pode aventurá-la, não tem dados para isso, é uma precipitação sua.

Sr. Moraes Sarmento - Os africanistas são piratas" (3).

Como marcos simbólicos, podemos adotar a fala de Cunha Mattos de 1827 enquanto testemunho de uma visão favorável aos traficantes, e a discussão entre Silveira da Mota e Moraes Sarmento em 1850 como sinal de que essa visão já havia se modificado sensivelmente.

Nos primeiros anos que se seguiram à votação da lei de 7 de novembro de 1831, foram apresentados na Câmara inúmeros projetos

2. Ver nota 37 do capítulo III.

3. ACD, 15 jul.1850, II, p. 196.

que discutiam pontos específicos da lei ou que visavam mesmo revogá-la. Na discussão de um projeto referente ao sustento dos africanos livres (4), o deputado pernambucano Luiz Cavalcanti afirmava que estas despesas deveriam ser pagas através do montante arrecadado com as multas aplicadas aos traficantes. O ministro do Exterior Aureliano Coutinho, presente no recinto para acompanhar a discussão do projeto, respondia não existir tal receita, "por aparecerem importadores (quando não desapareciam) miseráveis, que não podiam pagá-las" (5).

O ministro parecia referir-se aos receptadores dos africanos contrabandeados. Porém, é evidente que Cavalcanti falava das multas ou do produto da venda dos navios apresados, fazendo recair sobre os traficantes e seu patrimônio o sustento dos (poucos) africanos livres apreendidos, antes da venda deles como escravos. A incompreensão deliberada que Coutinho demonstrou no entendimento da proposta de Cavalcanti é sintomática, além de não explicar por que era tão difícil apanhar os traficantes e fazer cumprir a lei.

A forma de proceder ao julgamento dos traficantes foi outro ponto debatido entre os parlamentares. O deputado fluminense Saturnino de Souza e Oliveira pretendia restabelecer em 1836 o Juízo Privativo dos Contrabandos como instância de julgamento dos envolvidos no tráfico ilegal (6). Pelo art. 3 da lei de 1831,

4. Africano livre foi o estatuto jurídico criado para designar os que chegaram ao Brasil após a promulgação da lei de 1831, proibindo o tráfico de escravos.

5. ACD, 24 set. 1834, II, p. 288.

todos os envolvidos ficavam na alçada da justiça local, onde o responsável pela condução do processo era o juiz de paz, conforme o que definia o Decreto de 12 de abril de 1832, que regulamentou a lei (7).

Este procedimento deu margem a que, na maioria das vezes, tanto o traficantes e as tripulações quanto os compradores dos africanos escapassem do julgamento. A quantidade de processos instaurados pela justiça brasileira para julgar os crimes de contrabando de africanos após 1831 é ínfima, embora a responsabilidade pelo reduzido número de perseguições não possa ser atribuída exclusivamente à figura do juiz de paz. No entanto, podemos ver seu comprometimento com os localismos e sua suscetibilidade às pressões dos senhores e comerciantes locais como motivações importantes para o fracasso da repressão a partir de 1831.

Não por acaso, a segunda proibição do tráfico alterou completamente a tramitação dos processos judiciais. Reativava-se a Auditoria Geral de Marinha (8), tribunal sediado em diversas

6. ACD, 9 jul.1836, II, p. 55.

7. A criação do posto de juiz de paz, em 1827, era um aspecto das reformas conduzidas pela facção liberal então ascendente, que segundo Thomas Flory, fez desse cargo o "porta-estandarte de suas próprias preocupações filosóficas e práticas: formas democráticas, localismo, autonomia e descentralização". Ver *El Juez de Paz y el Jurado en el Brasil Imperial* (trad.). México, Fondo de Cultura Económica, 1986, p. 81.

8. Pelo menos o cargo de auditor de marinha já existia antes da promulgação da lei, pois um aviso de 1846 determina que o salário deste deveria ser igual ao dos auditores de guerra. AESP, Lata 7738,34 - *Portarias do Tesouro Vindos/Marinha (1828-1849)*, Livro 180, fls. 112v-113, 31 out.1846.

capitais de províncias litorâneas e com uma sede geral na Corte, tendo o Conselho de Estado como tribunal de segunda instância.

Atribuir ao Conselho de Estado o grau de instância máxima de julgamento era um indício do caráter político envolvido na decisão destes casos. No Conselho de Estado estavam "os principais líderes dos dois grandes partidos monárquicos", que representavam a visão norteadora da política imperial (9). Embora a consulta ao Conselho não fosse obrigatória e nem o imperador fosse obrigado a seguir as opiniões ali emitidas, a importância dessa instituição foi grande para os atos do moderador e do executivo.

Os cargos de auditores de marinha seriam ocupados por juizes de direito designados pelo governo; na falta de designação especial, o cargo caberia ao juiz de direito que fosse chefe de polícia; se este fosse desembargador, serviria o juiz de direito da Primeira Vara do Crime e em último caso o juiz municipal (10). Nos casos em que o apresamento fosse realizado em locais onde não houvesse auditor, ou fosse impossível conduzir a presa a um dos portos que sediavam as Auditorias regionais, somente aí caberia à autoridade local a feitura do processo, ainda assim com a tarefa

9. Sobre a importância do Conselho de Estado, ver em especial José Murilo de Carvalho, *Teatro de Sombras: A Política Imperial*, pp. 107-138. A citação encontra-se à p. 107. Ver também José Honório Rodrigues, "Conselho de Estado: o Quinto Poder?". *História Combatente*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1982, pp. 313-320.

10. Decreto 708, de 14 out. 1850, art 15.

de "fazer remessa o mais breve possível" dos autos à Auditoria de Marinha mais próxima (11).

Com essas providências, o governo procurava após 1850 responder definitivamente às acusações de conivência com os traficantes por retirá-los da alçada das Comissões Mistas anglo-brasileiras, criando para isso um tribunal especial. Essa medida procurava também evitar que a repressão, as averiguações e os destino final dos navios suspeitos continuassem unicamente nas mãos das autoridades locais - que naquela data não eram mais os juizes de paz, mas sim os juizes municipais e delegados de polícia, de acordo com a reforma do Código de Processo Criminal de 1841. Afinal, sobre as autoridades locais pesou durante muito tempo uma suspeita de conivência ou mesmo cumplicidade participantes em relação aos traficantes.

As medidas tomadas em 1850 deixaram o traficante na condição de réu explícito, poupando os senhores de terras que compravam os escravos, que foram deixados na esfera da justiça comum e não das Auditorias de Marinha. Para chegar a essas medidas, no entanto, um longo caminho foi trilhado. Assim, é preciso recuperar o processo de transformação.

Frente à continuidade da ação dos traficantes na década de 1830, o governo parecia não saber como agir sem abrir mão do comércio legal com os portos africanos. Um ex-inspetor da alfândega da Corte escrevia a seus superiores denunciando o número considerável de navios que seguiam para a África para

11. Ibidem, art. 19.

reexportação de produtos, voltando em lastro para o Brasil. Para ele, isto era um indício seguro de emprego no tráfico, já que tais navios certamente não retornavam vazios, mas sim desembarcariam africanos na volta, "favorecidos pelo nosso extenso litoral e pela conivência das autoridades locais". Para o inspetor, a proibição temporária do comércio com os domínios portugueses na África era uma forma de dificultar o tráfico, além de ser uma medida "aplaudida por todas as nações cultas, por tender a um fim tão justo".

O governo, porém, achava que isso levava ao risco de quebra da paz com Portugal, porque não se poderia impedir os súditos portugueses residentes no Brasil de realizar o comércio de reexportação com as colônias na África. Além do que, se tal comércio fosse proibido, com certeza os "traficantes de carne humana" encontrariam em outros lugares os produtos necessários ao seu comércio, os despachariam para as nações vizinhas e de lá continuariam suas atividades, ainda por cima desfalcando as rendas brasileiras (12).

A corrupção que os homens do Parlamento viam estabelecida no país assumia várias facetas, entre elas a degradação dos bons hábitos do trabalho e dos costumes das famílias bem formadas, como já vimos anteriormente. Um novo tipo de corrupção aparece aqui: a que teria se instalado entre as autoridades que eram coniventes com o tráfico (13). A persistência do comércio de

12. ACD, 18 jul.1836, II, pp. 89-90.

13. A conjunção entre a corrupção social e a das autoridades encontrou uma expressão feliz na comédia de Martins Pena. Em "Os

africanos acentuava essa visão, ainda mais por não se retirar dele nenhum rendimento alfandegário e em função dos problemas existentes com o governo inglês. Voltavam-se para os traficantes os olhos supostamente moralizadores dos deputados e senadores, que não queriam se ver envolvidos diretamente na atividade. O bom aliado de outrora, aquele que supria a tão necessária mão de obra para a agricultura, vinha sendo descartado e transformado em pirata que não respeitava as leis nem os preceitos da humanidade, colocando em risco a integridade do território ao permanecer no tráfico clandestino.

A corrupção na polícia e na justiça era vista, por vezes, como fruto da ação dos traficantes. Meses antes da votação da segunda lei de proibição do tráfico, em 1850, o juiz santista Francisco Xavier de Andrada afirmava ser "fácil saber quem são aqui os indivíduos contrabandistas de carne humana - porque eles são os primeiros a não ocultar seu crime, quando não alardeiam de o praticar". Suas ligações com os juizes locais faria com que dificilmente fossem condenados no Tribunal do Júri. Da mesma forma, Andrada recomendava desconfiança em relação aos membros da Guarda Nacional, "porque são homens moradores do país e devedores aos mesmos contrabandistas de favores e dinheiros; já que seria fácil venderem-se aos mesmos" (14).

Dous ou o Inglês Maquinista", o Negreiro indica a existência de uma "costa tão larga" e "algumas autoridades tão condescendentes!". Na peça, ele deseja casar-se com Mariquinha, filha de Clemência, e para conquistar a simpatia da sogra em potencial, oferece-lhe um "presente": um "meia-cara", ou um africano livre, "dos desembarcados ontem no Botafogo...", que agrada muito a Clemência. Ver *Comédias de Martins Pena*. Rio de Janeiro, Tecnoprint, s/d, pp. 65-82.

Em Santos, um juiz de direito local procurava convencer o presidente da província de que havia indícios suficientes para investigar o arranjo de três barcos que iriam em breve para a África. Este juiz, por ser substituto, procurava mostrar-se útil e descomprometido, e talvez assim manter-se no cargo após a interinidade, lançando dúvidas sobre a lisura das autoridades locais: "(...) em minha opinião, para a repressão do tráfico o governo não deve confiar nas autoridades policiais de todo o município de Santos, que atualmente estão em exercício" (15).

Os indícios apresentados por este juiz, além da provável conivência da polícia com os traficantes, prendiam-se a vários motivos. As desconfianças deviam-se à presença na cidade do brigue "Indeciso", propriedade do conhecido traficante Ladeira, e ao contato deste com outros africanistas de Santos e com um contra-mestre que "em sua vida marítima muitas viagens fez à costa [da África], homem próprio para este comércio ilícito por ser experimentado e atrevido".

A presunção de que o "Indeciso" iria traficar africanos, na opinião do juiz, devia-se à história pessoal de Ladeira:

"Ladeira é um destes homens que nada tem a perder, saindo do Brasil; sua fortuna - adquirida pelo tráfico - está quase toda em moeda; não tem família, e nem um bom nome a defender; falou a outros Africanistas; procurou homens próprios para este infame comércio - e até o próprio nome do barco o denuncia: além do que Ladeira tem um passado no qual sobejam fatos diante dos quais é lícito sempre desconfiar deles" (16).

14. AESP, Lata 4809,64 - *Juiz de Direito de Santos* (1850-1863), ofício de 8 mar.1850.

15. AESP, Lata 5534,1 - *Escravos* (1830-1882), ofício de 20 jul.1854.

Os traficantes não compunham um grupo com características totalmente homogêneas. Ladeira, a julgar por estas informações, não tinha criado laços no Brasil de modo a passar por cidadão respeitável. Sem família e sem relações fora da própria comunidade de traficantes, parece mais próximo da imagem construída em torno do pirata. Sua ligação com o poder não se aproximava daquela sobre a qual Cairu se queixara ao representante inglês Hudson em 1847, quando se referiu ao traficante Manuel Pinto da Fonseca:

"(...) Quem mais requestado, quem mais festejado nesta cidade do que Manuel Pinto? Todo mundo sabe que ele é o grande traficante *par excellence* do Rio. Contudo, tanto ele quanto dezenas de outros traficantes menores vão à Corte - sentam-se à mesa dos cidadãos mais ricos e respeitáveis - ocupam cadeiras na Câmara como nossos representantes e até têm voz no Conselho de Estado (...). O senhor conheceu o meu horror a este maldito tráfico - mas, com homens desses, que é que eu posso fazer (...)? Por onde devo começar? Com meus colegas - é inútil. Com o Conselho, não adianta, não me dariam ouvidos. Na Câmara, me chamariam traidor. Na rua, me apedrejariam (...)" (17).

Evidentemente, as circunstâncias eram outras e agora, após a segunda proibição, os traficantes estavam mais acuados do que no período da ilegalidade "permitida" do tráfico. Pelo menos para os que continuaram no país e acreditaram que a retomada da importação de africanos era possível, ou acreditaram que manter uma atividade ilegal no Brasil tinha suas compensações.

A vigilância inglesa nos mares brasileiros e a perspectiva da votação da segunda lei de proibição do tráfico fez os 16. AESF, Lata 5534,1 - *Escravos* (1830-1882), ofício de 20 jul.1854.

17. Citado em correspondência de Hudson a Palmerston, 12 jan.1847. Apud Bethell, *A Abolição*, p. 176. Sobre Manuel Pinto da Fonseca, ver também Lawrence Hill, "The Abolition of Brazilian Slave Trade". *HAHR*, 11(2): maio.1931. Fonseca foi expulso do Império após a promulgação da lei de novembro de 1850, cf. Delgado de Carvalho, *História Diplomática do Brasil*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1959, p. 113.

traficantes utilizarem-se de todo tipo de estratégia para disfarçar seu negócio. Uma delas foi a transformação na aparência externa dos navios, tal como ocorreu em São Sebastião com a barca "Santa Cruz" em fins de 1849:

"é público nesta cidade que a dita Barca desembarcou no Sombrio porção de Africanos, e que depois, os interessados a fizeram entrar em a Vila de São Sebastião onde a pintaram de novo e carregando-a com alguns gêneros do país, a fizeram despachar para a Corte" (18).

Para burlar a repressão existente no Brasil, os traficantes desenvolveram ainda várias outras estratégias. O "Astro", por exemplo, trazia documentos falsos e passaporte para o Rio de Janeiro; porém, foi capturado em agosto de 1850 na Ilha do Mel, nas costas paranaenses, depois de ter passado pelas Canárias. Os indícios de tráfico revelados pela carga e pela grande quantidade de água e grandes caldeiras eram suficientes para condená-lo. Para livrar-se da condenação, o "Astro" fugiu pela barra de Paranaguá debaixo dos tiros da fortaleza, tendo os ventos e a maré ao seu favor (19).

Outra estratégia, mesmo que apenas cogitada pelas autoridades, era denunciada pelo *Jornal do Comércio* carioca em princípios de 1856. Segundo o jornal, no ano anterior um "indivíduo" procurava aliciar fazendeiros da região de Ubatuba e

18. AESP, Lata 1227,432 - *Ofícios Diversos de Santos* (1850), doc. 35, 7 fev.1850, ofício do Comandante da Marinha em Santos ao Presidente da Província. A "Santa Cruz", apesar do disfarce, foi perseguida e queimada pelo vapor de guerra britânico "Cormorant", próximo a São Sebastião, "sendo a tripulação largada em terra".

19. "Processo por Pirataria e Contrabando de Africanos, no Brigue 'Astro'. *AGN*, Caixa 13.197, Processo 15.

Vale do Paraíba paulista "para entrarem com ele em uma especulação de tráfico" (20). A novidade era a previsão de que os africanos trazidos não seriam capturados porque não poderiam ser tomados por boçais, já que se estaria providenciando o ensino da língua portuguesa com a criação de escolas em alguns pontos da África onde o tráfico ainda se mantinha regularmente. Tal providência seria parte das atividades de uma "grande associação" com interesses em Nova Iorque, Brasil, Antilhas e na própria África. O plano previa que os africanos,

"logo depois de comprados, frequentariam essas escolas, e que apenas soubessem o idioma do nosso país, como o sabem os nossos ladinos, seriam embarcados para o Brasil, e aqui aportariam vestidos de algodão da Mina à imitação dos nossos escravos (...)" (21).

A julgar por algumas evidências, como as palavras do senador Caldeira Brant e o depoimento do africano Mahomah Baquaqua, o ensino do idioma português aos africanos como forma de burlar a lei acontecia desde a primeira proibição do tráfico (22).

Raras vezes foram capturados africanos que soubessem falar o português, mas temos exemplos de que eles nem sempre eram absolutamente boçais. Os africanos Pompeo e Alfredo, naturais de

20. *Jornal do Comércio*, 9 jan.1856, p. 1.

21. Idem. Ver também Emília Viotti da Costa, *Da Senzala à Colônia*. São Paulo, Difel, 1966, p. 43, sobre o ensino de rudimentos da língua portuguesa aos africanos recém-introduzidos na região de Iguape em janeiro de 1853.

22. Anais do Senado, 1837, pp. 175-181, apud Robert E. Conrad, *Tumbeiros*, p. 111; "Biografia de Mahomah Baquaqua (excertos)" (trad.). *RBH*, v. 16 - Escravidão, p. 275.

Cabinda, foram interrogados em 2 de janeiro de 1851 e afirmaram ter aprendido o idioma com o espanhol Francisco, ainda em sua terra natal (23). Da mesma maneira, o africano Eduardo, natural de Luanda, aprendera o português em sua terra ensinado pelo negociante Sebastião (24). Além do ensino regular da língua na própria África - que não aparece em nenhum caso da documentação que consultei - o lidar cotidiano com portugueses, brasileiros e mesmo espanhóis na África fez vir ao Brasil um número não quantificável de africanos que já conheciam a língua.

Para os traficantes, o ensino do idioma português era a retomada de uma experiência da década de 1830 e reativação de uma estratégia que pode eventualmente ter trazido bons resultados para o negócio, tanto para fugir de uma eventual captura quanto para valorizar seu "produto", ou seja, vender um africano conhecedor da língua portuguesa. Esta estratégia indica que as medidas de resistência ao final do tráfico tornavam-se cada vez mais parte de um aparatado negócio internacional que, na dificuldade ou impossibilidade de continuar a abastecer o mercado cubano, voltava freqüentemente suas vistas para o Brasil e vice-versa.

Outra forma tentada pelos traficantes para escapar das penas legais foi equipar os navios com tripulantes de nacionalidade

23. Ver "Processo de Presa feita pelo Vapor de Guerra Urânia de um Iate com 291 Africanos nos Mares da Ilha Grande". *AGN*, Caixa 13.196, Processo 6, fl. 20v.

24. "Processo de Presa Relativa à Barca Francesa 'Tourville' onde foram Apreendidos Alguns Africanos". *AGN*, Caixa 13.195, Processo 5, fl. 17.

estrangeira. Mesmo que isso fosse algo comum no comércio marítimo mundial e não se constituísse simplesmente em estratégia para despistar da ação judicial, nestes casos assegurava o empenho das legações diplomáticas no livramento dos réus. Em muitos casos, as tripulações eram compostas, senão totalmente, ao menos em parte por estrangeiros (25). Entre outros casos, no julgamento da escuna portuguesa "Angelina", o cônsul português no Rio de Janeiro João Batista Moreira emitiu documento no qual declarava que o navio seguiu para Buenos Aires e que estava matriculado, contando com passaporte extraordinário, o que reiterava o interrogatório do capitão Frederico Brandão de Castro e Souza (26). Da mesma forma, as investigações a bordo do navio francês "Tourville" se fizeram com a presença do cônsul francês e de oficiais de outros navios daquela nacionalidade ancorados no porto do Rio de Janeiro, onde a embarcação foi apreendida em 15 de novembro de 1850 (27).

25. Infelizmente, em boa parte dos casos que analisei não se menciona a nacionalidade do capitão e dos tripulantes. Nos casos julgados na Auditoria Geral de Marinha do Rio de Janeiro, temos portugueses nos Processos 3, 4, 9, 10, 14, 15 e 20; espanhóis nos Processos 4, 6, 9, 15 e 20; franceses no Processo 5; um cubano no Processo 4 e um colombiano no Processo 15. Brasileiros compunham a tripulação nos processos 4, 15 e 20. Escravos e/ou africanos vieram como tripulantes nos casos dos Processos 3, 10 e 14. Para a citação completa dos autos, ver Bibliografia e Fontes.

26. "Autos de Averiguação e Diligências sobre a Escuna Portuguesa 'Angelina', Suspeita de se Destinar ao Tráfico de Africanos". *AGM*, Caixa 13.196, Processo 9.

27. "Processo de Presa Feita à Barca Francesa 'Tourville' Onde Foram Apreendidos alguns Africanos". *AGM*, Caixa 13.195, Processo 5.

Outra tentativa dos traficantes foi se estabelecerem na região do Rio da Prata que, pela proximidade com o Brasil, dava-lhes condições de se manterem informados sobre o andamento da política repressiva e em contato com seus apoios em terra(28). A maior parte, ou melhor, os maiores traficantes, porém, transferiram-se para Cuba, onde o tráfico ainda era permitido e assim se manteria até 1860. Mesmo os que se mantiveram no Brasil, enviaram suas embarcações carregadas de africanos para aquela colônia espanhola no Caribe(29).

Voltando sua atuação para Cuba, os traficantes mais notórios que atuavam no Brasil estabeleceram suas bases em diversos locais. Francisco Rivarozza y Urgeles e Tomás da Costa Ramos eram exemplos de traficantes que, expulsos do Brasil, basearam-se em Lisboa e através de suas ligações com a África, enviaram com sucesso diversos carregamentos de negros para Havana(30). Estes dois homens eram mantidos sob a vigilância da legação brasileira

28. Ver, por exemplo, AESP, Lata 5534,1 - *Escravos* (1830-1882), ofício de 15 abr.1853, do Ministro da Justiça ao Presidente da Província de São Paulo, sobre o navio romano "Maria" que teria zarpado de Montevidéu com destino à África para carregar negros para o Brasil. O ministro pedia precaução no caso, já que o capitão do mesmo, Nuno Vexio, além de Francisco José dos Santos e José Lamursa Planas, também a bordo, seriam "proprietários e cabeças daquela especulação".

29. Ver a denúncia de "pessoas desconhecidas" enviadas a Nabuco de Araújo em 1853 sobre traficantes residentes na Corte e que faziam expedições para Havana. ANRJ, Pacote IJ 6 521 - *Processos sobre o Tráfico de Africanos nas Províncias*, ofício de Antônio Paulino Limpo de Abreu a Nabuco de Araújo, acusando o recebimento das denúncias em 13 out.1853.

30. Ver José Honório Rodrigues, *Brasil e África: Outro Horizonte*. 3a. ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1983, pp. 218-219.

em Portugal, que informava a Antônio Paulino Limpo de Abreu (então ministro de Negócios Estrangeiros) sobre a disposição deles em reativar o tráfico para o Brasil assim que fosse possível. Rivarozza, segundo o presidente da província do Espírito Santo, tentaria em breve um desembarque em local próximo a Santos, em São Paulo (31).

Ainda em 1854, o cônsul brasileiro em Lisboa informava que a escuna portuguesa "Laura", cujo capitão era Silvério Severino de Avelar, realizara um desembarque em Cuba e dali seguira para os Estados Unidos e por fim Liverpool ou Londres. Este último destino coincidia com o que tomara Antônio Severino de Avelar, consignatário do mesmo navio bem como do brigue português com o sugestivo nome de "Nova Tentativa", sob o qual pesava também suspeita de tráfico.

Antônio Avelar seria preso entre o final desse ano e o início de 1855, o que motivou a publicação de um artigo no *Jornal do Comércio* lisboeta em 11 de janeiro de 1855 sobre a prisão desse cidadão português no Rio de Janeiro, remetido para Pernambuco para lá ser processado. Nesse artigo, conforme as informações do cônsul brasileiro,

"chovem insultos contra o governo brasileiro e os agentes portugueses no Brasil. O governo brasileiro procedeu brutal e violentamente nessa prisão; conservou o preso

31. Ver ofício de Limpo de Abreu a Nabuco de Araújo em 12 jan.1854; Relatório Reservado e Confidencial da Legação Brasileira em Lisboa; ofício do presidente da província do Espírito Santo a Nabuco de Araújo em 29 out.1853, todos em ANRJ, Pacote IJ 6 522 - *Tráfico de Africanos - Pessoas Suspeitas e Culpadas*.

incomunicável, maltratou-o, causou-lhe grandes prejuízos (...) para fazer a corte ao governo inglês (...)"(32)

Para o jornal, um homem que viajava tanto quanto Antônio Avelar (Rio de Janeiro, Lisboa, Ilha Terceira, Londres, Estados Unidos, Paris, Lisboa e novamente Rio de Janeiro) não teria tempo para se ocupar no tráfico.

O governo brasileiro, por sua vez, dizia nunca ter perdido Avelar de vista e sabia que ele figurava nos registros policiais como africanista "contumaz" e havia mandado construir em meados do ano anterior dois palhabotes "e os mandara ao Zaire em busca de Africanos, que se dizia, iriam a Havana, sendo porém o Brasil seu verdadeiro destino". Um desses navios chegara a Pernambuco no mesmo instante em que Antônio desembarcara no Rio de Janeiro, daí sua prisão e envio para Recife(33).

Aproveitando a repercussão deste caso, o governo brasileiro expunha o quanto lhe estaria custando a manutenção de uma política repressiva ao tráfico:

"Não há consideração, nem atenções que tenham prevalecido contra a idéia do dever. A lavoura perde-se por falta de braços, cabedais avultados empregados no tráfico perdem-se, homens ricos dados a esse comércio abandonam o país. Embora - amigos dedicados e prestimosos! - esperam ser tratados com favor"(34).

32. Idem, Relatório do Cônsul Brasileiro em Lisboa, 10 maio.1854.

33. Idem. Sobre as precauções em torno de outros supostos desembarques em Pernambuco vindos da foz do Zaire, ver ofício do presidente da província a Nabuco de Araújo em 21 nov.1856, Cf. ANRJ, Pacote IJ 6 521 - *Processos sobre Tráfico*.

34. ANRJ, Pacote IJ 6 522 - *Tráfico de Africanos*, Relatório do Cônsul..., 10 maio.1854.

A transferência de traficantes brasileiros para Cuba pode ter garantido a manutenção do negócio por mais algum tempo. Isso por que a pressão inglesa contra o tráfico cubano deu-se de forma diferente do combate ao tráfico brasileiro. A oposição ao intervencionismo militar inglês vinha dos Estados Unidos, cujo desejo expansionista voltou sistematicamente os olhos para Cuba até a Guerra Civil, iniciada em 1861. Aproveitando-se de uma conjuntura internacional favorável - onde se conjugavam as disputas internas entre os Estados norte-americanos e a própria política britânica de livre comércio, que fez expandir as lavouras açucareiras cubanas (embora paradoxalmente estimulasse a demanda por novos escravos) - o governo inglês conseguiu firmar com a Espanha o compromisso que perseguia há décadas: extinguir o tráfico para Cuba (35).

Tentativas de acabar com o tráfico cubano eram tomadas desde pelo menos o ano de 1850, graças à previsão de que o comércio reverteria exclusivamente para Cuba caso vingasse a nova proibição no Brasil. Reprimido em Cuba, era a vez do governo brasileiro preocupar-se com a ressurreição do tráfico em meados da década de 1850 (36). Nesse jogo da repressão em Cuba e no

35. Sobre o tráfico cubano e a conjuntura que possibilitou sua proibição, ver em especial David R. Murray. *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of Cuban Slave Trade*. Cambridge, Cambridge University Press, 1980, pp. 208-240.

36. Ver, por exemplo, AESP, Lata 862,67 - *Ofícios Diversos de Cananéia* (1846-1863), Pasta 4, doc. 80, ofício do juiz de direito daquela vila ao presidente da província, acusando o recebimento de Portaria recomendando o "emprego de todos os esforços" para evitar desembarques de africanos, "visto ser de supor que assim aconteça" em consequência das "enérgicas medidas que para este fim tem tomado o Governo Espanhol na Ilha de Cuba". 14 out. 1854.

Brasil, os traficantes puderam desfrutar de mais dez anos de atividade.

A vigilância sobre os homens notoriamente envolvidos no tráfico acentuou-se depois de 1850. Foi o que aconteceu com José de Souza Velho, processado em 1851 por um desembarque clandestino ocorrido em Santos (37). A sentença da Auditoria de Marinha considerou má presa seu navio, o "Rio Tamega", e o liberou para seguir viagem em novembro de 1851, mas o Conselho de Estado reviu a sentença, mandando a embarcação a leilão. Desta vez, os protestos do consulado português no Rio de Janeiro foram em vão: além da grande quantidade de pipas d'água e da tripulação composta de homens cujos nomes não constavam na matrícula do navio, as escotilhas do mesmo eram lacradas com grades e a bordo dele vinham dois homens que haviam feito parte da tripulação de outro negreiro, o "Angelina".

Suspeitava-se que Souza Velho planejava outro desembarque no mesmo local em 1856, ao que o juiz de direito da cidade respondia estar alerta: "sei quanto os africanistas são atrevidos e ousados, mas eu os vigio bastante, para não me recear deles"(38).

O traficante Vitório Emanuel Pareto, expulso do império em 1851, pedia autorização para retornar em 1859, a fim de liquidar seus bens. Apesar de o cônsul inglês no Rio de Janeiro recomendar

37. "Processo e Traslado do Processo de Presa Feita no Patacho Português 'Rio Tamega', Indiciado de se Empregar no Tráfico de Africanos". *AGN*, Caixa 13.197, Processo 11.

38. ANRJ, Pacote IJ 6 521 - *Processos sobre Tráfico*, ofício de 20 mar.1856 do juiz de direito de Santos ao ministro da Justiça, Nabuco de Araújo.

que se negasse a autorização, o Ministério da Justiça permitiu sua volta em 1861, não para se desfazer de seus bens, para tornar a residir no Brasil se assim desejasse (39). Outros traficantes puderam contar com o perdão imperial, tais como os tripulantes do "Jovem Maria" Joaquim Gomes Marinho, Nicolau Echeverria e Luiz da Silva, agraciados entre junho e setembro de 1861 (40). No caso do "Relâmpago", que desembarcou centenas de africanos em Itaparica em 1851, o perdão imperial veio mais cedo: em julho de 1853, os tripulantes punidos com multa, prisão e trabalhos forçados nos navios da Armada tiveram suas penas comutadas (41). Marcos Borges Ferraz, indiciado que não fora agraciado, apelou da sentença com base no Código Penal, dizendo que pesavam contra ele suspeitas, conjecturas e presunções, mas não havia provas concretas de seu crime (42).

Estes casos revelam que, a partir de fins da década de 1850, o governo e os traficantes pareciam certos de que o tráfico não tinha meios de retomar o fôlego de outros tempos. Permitir o regresso de traficantes expulsos ou o livramento de presos significava estimular o emprego de suas fortunas em outros negócios, assegurando-lhes também a recuperação do prestígio

39. ANRJ, Pacote IJ 6 522 - *Tráfico de Africanos*, jan. 1861.

40. "Processo de Fresa Feita pelo Vapor de Guerra 'Urânia' de um Iate com 291 Africanos nos Mares da Ilha Grande". *AGN*, Caixa 13.196, Processo 6.

41. "Apelação-Crime que Vem à Relação desta Província [ileg.] o Juízo da Auditoria Geral de Marinha desta mesma Cidade". *AEB/SJ*, *Autos-Crimes*, Maço 6497, Auto 1, 20, fls. 306-307v.

42. "Apelação-Crime que Vem à Relação desta Província...", fls. 355-364.

social perdido através do envolvimento em atividades lícitas, tais como a imigração portuguesa (43). De outro lado, mantê-los sob vigilância sem expulsá-los era sinal da segurança quanto às medidas para acabar com o tráfico. Mesmo a crise vinda no bojo do fim do tráfico cubano, apesar de trazer à tona a possibilidade de retorno dos desembarques no Brasil, não parecia preocupar muito as autoridades daqui.

Apesar da visão dos traficantes como homens sempre dispostos ao crime - e que "na minha opinião são incorrigíveis", segundo Limpo de Abreu (44) - as medidas de repressão ao tráfico em fins da década de 1850 vinham sendo relaxadas, como a suspensão do pagamento de recompensas por denúncia de existência de africanos livres e das gratificações mensais aos responsáveis pela vigilância do litoral contra tentativas de desembarque (45).

43. Luiz-Felipe de Alencastro levanta a hipótese de que "traficantes e fazendeiros ligados ao comércio atlântico de escravos utilizam a vasta frota negreira montada antes de 1850 para transportar engajados portugueses, sobretudo açorianos, para as fazendas brasileiras". "Proletários e Escravos: Imigrantes Portugueses e Cativos Africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872". *Novos Estudos CEBRAP*, 21: Jul.1988, p. 37.

44. AESP, Lata 5534,1 - *Escravos (1830-1882)*, ofício de Limpo de Abreu ao presidente da província de São Paulo. A data do ofício é 4 de agosto de 1889, o que certamente se deve a um erro do escrivão, devendo tratar-se de correspondência do ano de 1853, quando Abreu ocupou o cargo de Ministro de Negócios Estrangeiros ou, menos provavelmente, de 1858, quando presidiu o 14a. Gabinete do Império, Cf. Javari, Barão de. *Organizações e Programas Ministeriais: Regime Parlamentar no Império*. 3a. ed., Brasília, Depto. de Documentação e Divulgação, 1979, pp. 113 e 119 (1a. ed.: 1889).

45. Ver, por exemplo, AESP, Lata 5534,1 - *Escravos (1830-1882)*, o ofício de 21 dez.1857 que suspendeu a gratificação mensal aos responsáveis pela vigilância das costas de Iguape e Guarauá contra as tentativas de desembarque de africanos.

Estas medidas, todavia, não se limitaram ao arcabouço legal, policial ou retórico. Politicamente a situação se transformara, favorecendo a implantação das medidas. No que se refere ao espaço judiciário, ocorreram mudanças que levaram à imposição de punições muitas vezes exemplares para fazer ver aos traficantes, fazendeiros e à população como um todo que a disposição governamental agora era maior.

Um dos objetivos perseguidos neste capítulo até agora foi o de identificar a existência de imagens diferentes produzidas em torno da figura do traficante transatlântico de escravos (deixando de lado o comerciante que continuou envolvido no tráfico interprovincial após 1850).

Além disso, pretendi recuperar o processo da transformação destas imagens ao longo do tempo e analisar as estratégias desenvolvidas pelos traficantes para manterem-se no negócio. Contudo, esse processo e essas estratégias não envolveram apenas os traficantes, mas também as autoridades governamentais, a população livre e pobre litorânea e foi vivenciada ainda pelos escravos e africanos livres nos locais de desembarque. Portanto, o processo é muito mais amplo, sendo necessário recuperar a atuação e a interação destes outros sujeitos nesta história. Começamos pelas autoridades policiais no período após a lei de proibição do tráfico, em 1850.

. AUTORIDADES POLICIAIS

Os desembarques clandestinos de africanos ao longo do litoral brasileiro ocorreram sempre, embora a frequência e o volume deles tenham sido amplificados de modo significativo a partir de 1831, quando o tráfico foi proibido pela lei de 7 de novembro (46). Tema já abordado pela historiografia, os desembarques clandestinos de africanos são em geral mencionados rapidamente, sem uma análise mais detida sobre seu significado e sobre os envolvidos. Outras vezes temos análises centradas mais nas rotas de viagens e nas embarcações do que nos conflitos que ocorreram em torno dos desembarques. Neste item, procuro recuperar as ações e conflitos que permearam tais desembarques e, identificar os contendores envolvidos e as armas por eles utilizadas. Seguirei as numerosas pistas deixadas a respeito das autoridades governamentais responsáveis pelo cumprimento da lei.

Duas semanas após a promulgação da primeira lei de proibição do tráfico, em 7 de novembro de 1831, os presidentes de província emitem circulares invocando seu cumprimento aos juizes de paz, tanto das cidades litorâneas quanto daquelas onde a concentração de escravos era maior, como por exemplo as do Vale do Paraíba. Em Bananal, o juiz de paz Joaquim Silvério de Castro Mendonça respondia à determinação quanto à "vigilância sobre a introdução do negócio de escravos novos quando aconteça" (47). Vigilantes

46. Sobre o tráfico clandestino durante o período colonial, ver José Gonçalves Salvador, *Os Magnatas do Tráfico Negreiro* (sécs. XVI e XVII). São Paulo, Pioneira/Edusp, 1981, p. 163.

com relação à introdução de novos africanos na província, as autoridades policiais também se preocuparam com a ameaça que supostos espiões ingleses poderiam representar. Exemplo disso é a suspeita da presença de "emissários do Club dos Abolicionistas de Inglaterra destinados a sublevar os Escravos Africanos" (48). Apesar da intensificação da propaganda abolicionista britânica nesse período e da quase naturalidade com que se creditava a ela as agitações escravas, deve-se notar que era comum responsabilizar os estrangeiros por problemas dessa natureza. David B. Davis menciona casos onde os próprios ingleses estavam inclinados a "culpar forasteiros pela multiplicação dos problemas com a escravatura negra" já na primeira metade do século XVIII(49).

Os pontos mais remotos do litoral foram os preferidos pelos traficantes a partir da primeira lei de extinção do tráfico, por motivos óbvios. Neles, a perseguição se tornava mais difícil, tanto por as rotas serem novas e procurarem evitar os portos onde o tráfico era mais notório (Rio de Janeiro e Salvador, por exemplo), quanto porque as bocas dos rios, enseadas e pequenas baías ofereciam refúgios que dificultavam as ações dos temidos cruzeiros britânicos e das autoridades locais, em geral baseadas nas sedes das vilas.

47 AESF, Lata 822,28 - *Ofícios Diversos de Bananal* (1824-1834), Pasta 2, doc. 18, 24 set.1831.

48. Ver AESF, Lata 2436,1 - *Polícia* (1837-1841), doc. s/número, 7 set.1841, Ofício do Juiz de Paz da 1a. Comarca de Guaratinguetá ao Presidente da Província.

49. Ver Davis, *El Problema*, p. 131.

A dimensão do litoral brasileiro e o desconhecimento de suas inúmeras reentrâncias colocavam aos cruzeiros britânicos dificuldades semelhantes às existentes na vigilância das costas africanas. A este respeito, um texto anônimo sobre a Libéria escrito em meados do século XIX traz informações interessantes. Seu autor afirma que de modo geral o litoral da África conta com inúmeros deltas e ilhas longas e rasas, algumas das quais só eram circundáveis nas épocas de cheias, logrando os que imaginassem ser essas ilhas partes da terra firme:

"Era isso o que tanto mistificava os cruzeiros britânicos, que pairando nas águas de um poço, onde por denúncia tinham sabido que algum navio negreiro devia aportar a receber escravatura armazenada já em terra, dias depois recebiam aviso de que o tal navio negreiro tinha embarcado muito a salvo essa mesma escravatura que lhe chegava pelos canais internos dos deltas, expedida do sítio vigiado à distância talvez de dez a vinte milhas"⁽⁵⁰⁾.

Para fazer os desembarques em locais seguros, os traficantes procuraram evitar os grandes portos. No caso da Bahia, o porto do Recôncavo não era a única opção de desembarque: a fazenda Bom Retiro, em Itaparica, fazia saber a todos os navios as facilidades que apresentava para a ancoragem, divulgando através de um impresso suas coordenadas exatas e as providências a serem tomadas para se chegar até ela:

"Neste lugar há toda a segurança, pode estar o Barco os dias que precisar para se arranjar, e descarregar-se de dia. Finalmente, há toda a comodidade. Será bom que a Embarcação traga uma luz clara à proa, e que bem se veja do porto e da Embarcação, na qual, como sinal de

50. "Notícia sobre a República da Libéria (1852-53). ANRJ, Códice 807 - *Coleção de Memórias*, v. 7, fls. 44-44v.

reconhecimento, se içará uma lanterna, e se arriará de espaço a espaço; pode chegar francamente para ela que estará em fundo suficiente para qualquer Embarcação (...) encoste-se ao Mar Grande, ice uma lanterna, e dê dous tiros de espingarda - que irão providências a bordo" (51).

Lugar relativamente afastado dos grandes portos do tráfico e com litoral bastante recortado, a região de Cananéia, ao sul da província de São Paulo, também tornou-se na década de 1830 um importante ponto de onde provinham suspeitas de desembarque de africanos. Não era por acaso que uma das ilhas da região tinha o nome de Bom Abrigo, e também não era por acaso que todo navio nela arribado tornava-se suspeito. Era o caso de "um brigue todo negro", acusado de pretender desembarcar "escravos" em algum ponto da província. O mestre do navio mandara para terra Matias José Machado, que pedia mantimentos para seguir viagem em direção a Montevideu, afirmando ter saído de Pernambuco no início de julho e enfrentado "grandes temporais" que obrigaram-no a arribar naquele ponto da costa em meados de setembro de 1833, conforme relato prestado a José de Souza Guimarães, juiz de paz da vila:

"À vista da narração que me fez o dito caixa [Matias] forneci-lhe de mantimentos pedidos com o que seguiu para bordo; como porém o brigue se tem demorado ali tantos dias se tem tornado suspeito, e apareceu o boato de que está com Escravos novos" (52).

51. Anexo ao "Processo de Presa Feita pelo Vapor de Guerra Urânia de um iate com 291 Africanos nos Mares da Ilha Grande". *AGN*, Caixa 13.196, Processo 6, fl. 36.

52. AESP, Lata 860,65 - *Ofícios Diversos de Cananéia (1822-1836)*, Pasta 2, doc. 76, 18 set. 1833.

As providências tomadas pelo juiz de paz, entretanto, não satisfizeram as demais autoridades. Quase um mês depois dessa comunicação, o presidente da província recebia novas informações sobre o caso pelo juiz de direito - provavelmente acusando Guimarães de negligenciar esforços para esclarecer a presença do navio na ilha do Bom Abrigo - e solicitava novos esclarecimentos. A resposta de Guimarães afirmava que todas as providências exigidas pela lei de 7 de novembro de 1831 tinham sido aplicadas ou pelo menos aquelas "conformes ao meu alcance, a fim de serem surpreendidos os contrabandistas e punidos todos e quaisquer infratores da Lei e da humanidade (...)" (53).

Note-se que em menos de um mês, Guimarães mudara sensivelmente seu discurso, afirmando haver tomado providências contra aqueles que ele agora denominava "contrabandistas", mas em cuja versão de serem vítimas de "grandes temporais" acreditara anteriormente. Não se trata de duvidar da ocorrência do encontro entre Matias, o enviado da embarcação, e o juiz de paz da vila. Pode-se, porém, julgar que o teor da conversação entre os dois tivesse sido diferente daquele relatado por Guimarães na segunda correspondência enviada ao presidente da província, quando ele mencionou ter recomendado cautela ao juiz de paz de Faranaguá e aos delegados do juízo de Cananéia.

A atuação de Guimarães ainda seria motivo de outras repreensões por parte de seus superiores, embora permanecesse no cargo até pelo menos 1834. Em novembro de 1833, este juiz era avisado pelo presidente da província de que deveria comunicar aos

53 Ibidem, doc. 76, 12 out. 1833.

representantes de outras nações quando se efetuassem prisões de cidadãos estrangeiros, "principalmente de Marinheiros, e passageiros dos Paquetes Ingleses" (54).

A última notícia que temos deste juiz vem através de seu ofício datado de janeiro de 1834, informando ter afixado o texto da lei de 1831 "no lugar de estilo" em 18 de dezembro do ano anterior (55). Ou seja, entre o início da vigência da lei e seu conhecimento oficial pela população da vila houve um intervalo de mais de dois anos, tempo no qual Cananéia adquiriu a fama de lugar privilegiado para o tráfico clandestino.

O caso do brigue arribado na ilha do Bom Abrigo se estendeu para outras vilas ao sul, como Antonina e Paranaguá, nessa época parte ainda da província de São Paulo. Em Antonina, o juiz de paz suplente afirmava ter procedido a dois sumários, dos quais nada resultara de concreto para se resolver a dúvida a respeito do suposto desembarque de africanos que o brigue teria efetuado em algum ponto da costa paulista (56). Sobre a possibilidade de os africanos terem desembarcado em Antonina ou Paranaguá, e dali se dirigido a Curitiba,

"tenho a dizer a V. Ex. que no ponto onde se diz reembarcaram [ponto da praia de Cananéia ou Sarapaqui de Paranaguá] tais Africanos podiam destinar-se para onde quisessem sem serem pressentidos no Distrito desta Vila,

54. Ibidem, doc. 79, 23 nov.1833.

55. Ibidem, Pasta 3, doc. 36, 10 jan.1834.

56. AESP, Lata 797,3 - *Ofícios Diversos de Antonina* (1822-1833), Pasta 2, doc. 100, 7 nov.1833.

pois por ora só me consta por voz vaga terem aparecido Africanos na Vila de São Francisco do Sul" (57).

A conformação daquele trecho da costa dava ao juiz de paz suplente Antônio José Ramalho o argumento para eximir-se da vigilância em casos de contrabando de africanos boçais, remetendo a responsabilidade para as autoridades de uma vila situada em outra província, a vizinha Santa Catarina.

Outras embarcações seriam alvo de suspeita por parte das autoridades encarregadas de fazer valer a legislação anti-tráfico. Entre outros, o caso do brigue português "Firmeza" revela que a repressão tendia a se realizar com mais intensidade em terra do que no mar. Na véspera do Natal de 1835, as autoridades de Cananéia comunicavam à presidência da província que estavam atentas à possibilidade de desembarque de africanos "em qualquer ponto da costa" (58).

Apesar da suspeita existente, esta embarcação aparentemente não tentou aportar em Cananéia. Encontramos seu rastro um mês depois na Bahia, onde o "Firmeza" era examinado pelo juiz de paz da Conceição da Praia, freguesia onde se localizava o porto de Salvador. Dias depois, o próprio chefe de polícia fazia suas averiguações no navio, concluindo "que não acharam indício algum (...) de se haver o dito brigue destinado, ou se destinar para o comércio de africanos".

57. Ibidem, doc. 111, 21 nov.1833.

58. AESP, Lata 860,65 - *Ofícios Diversos de Cananéia* (1822-1836), Pasta 3, doc. 59, 24 dez.1835.

é possível que as investigações não tenham sido feitas com todo o rigor, já que o brigue permaneceria ativo no comércio de africanos até fins de agosto de 1839, data de sua captura pelos cruzadores britânicos, sendo julgada em meados de setembro daquele ano em uma das Comissões Mistas anglo-brasileiras (59).

A inexistência de ação judicial antes da captura do(s) réu(s), entre outros motivos, criava desconfianças sobre funcionários e soldados na questão da repressão ao tráfico, tanto maiores quanto mais distante fosse a região onde o funcionário estivesse servindo. Cândido de Albuquerque, delegado de Santos, sugere-nos isto ao insinuar que "na Fortaleza de Bertioga, distante cinco léguas desta cidade, é mister um Comandante mais ativo e próprio para obstar qualquer desembarque que por aí se tente" (60).

Suspeitas e boatos eram constantes, e provinham de diversos pontos da costa paulista, como Caraguatatuba, Saí, Itanhaém, Boracéia, Guaratuba, Peruíbe, Ubatuba, Iguape, Juquiá, Paranaguá e Guaraú (61), além, é claro, de Cananéia. Das demais províncias também vinham notícias de suspeitas de contrabando, como na

59. "Termo de Visita a Bordo do Brigue Firmeza". AEB/SCP, *Correspondência Recebida da Secretaria de Polícia (1829-1838)*, Pacote 3139-2; Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 643.

60. Cf. AESP, Lata 5577,1 - *Tráfico de Negros (1853-1860)*, doc. 38, 4 fev.1853.

61. AESP, Lata 5577,1 - *Tráfico de Negros (1853-1860)*, doc. 41. abr.1853; doc. 28, 37, 40 e 42; AESP, Lata 862, 67 - *Ofícios Diversos de Cananéia (1846-1863)*, Pasta 4, doc. 87, 25 out.1854; AESP, Lata 2464,29 - *Polícia (1853)*, ofícios de 2 jun e 30 jun.1853; AESP, Lata 5212,1 - *Correspondência Reservada Dirigida ao Presidente da Província dos Ministérios e Diversos (1848-1862)*, ofício de 30 out.1850.

Bahia, Espírito Santo (Itabapoana, Itapemirim, Barra Seca), Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, Paraná (a partir de seu desmembramento da província de São Paulo em 1853), Rio de Janeiro, Pará e Pernambuco, nesta última em especial na ilha de Santo Aleixo (62).

As denúncias averiguadas e a troca de correspondência deixavam em aberto a possibilidade de envolvimento de pessoas da terra com os traficantes. Mesmo negando a realização de qualquer desembarque na área sob sua jurisdição, o juiz municipal de Santos Bernardo Avelino Peixoto acreditava que se houvesse ocorrido, "alguns negociantes desta cidade não serão estranhos a essa especulação criminosa" (63). Nesse sentido, havia suspeitas sendo averiguadas sobre "a existência de uma liga entre pessoas importantes de Jacareí e Paraibuna para o tráfico de Africanos" (64). Sabia-se da chegada em Ubatuba do português Bernardino Pereira de Faria Amorim, residente em Niterói, "e que se diz ter obtido outrora alguma fortuna envolvendo-se no tráfico direto de Africanos", que dali seguiu para Paraibuna em companhia de Luís Alves da Silva Porto, proprietário da fazenda da Lagoinha, antigo

62. Ver ANRJ, Pacote IJ 6 521 - *Processos sobre Tráfico de Africanos nas Províncias*, onde se encontram documentos com denúncias e suspeitas sobre cada uma das províncias mencionadas. Calógeras afirma que os locais preferidos pelos traficantes no período ilegal situavam-se no trecho entre Cabo Frio e Santos, extendendo-se eventualmente para o Espírito Santo e Paranaguá, pois nesses lugares havia mercado garantido. Ver *A Política Exterior do Império*, pp. 360-361.

63. AESP, Lata 5577,1 - *Tráfico de Negros (1853-1860)*, doc. 46, ofício de 7 fev.1853.

64. AESP, Lata 5534, 1 - *Escravos (1830-1882)*, ofício de 27 dez.1854.

ponto de desembarque de africanos. Formalmente, o motivo da viagem era a venda de alguns escravos de Silva Porto para o extraticante, mas os "precedentes do indivíduo" pareciam justificar, aos olhos da polícia, a suspeita de que este motivo servia apenas para "acobertar fins sinistros, ou desviar a atenção para um ponto diferente".

A eficácia da polícia era um elemento fundamental para que o tráfico efetivamente desaparecesse. Porém, essa eficácia era constantemente posta em dúvida pela quantidade de suspeitas de conivência das autoridades policiais com os traficantes. Além disso, até 1850 não haviam sido regulamentadas as atribuições da polícia no combate ao tráfico, bem como inexistia espoliação de soldos ou homens em número suficientes para coibir os desembarques. A "pouca prática" dos juizes municipais dificultava o policiamento e a avaliação do valor a ser pago aos guardas nacionais responsáveis pelas capturas e aos marinheiros encarregados da manutenção dos navios capturados (65).

A regulamentação dos itens relativos às atribuições e ao pagamento dos policiais em São Paulo só apareceria em fins de 1851, em função da necessidade de evitar conflitos na interpretação do que caberia ou não à polícia provincial resolver, como por exemplo a repressão ao tráfico.

O regulamento previa a subordinação da guarda policial às autoridades policiais ou criminais, em caso de "serviço ordinário", o que significava tarefas como prisão de criminosos,

65. Ver Ofício do Juiz Municipal Joaquim Gomes Mendes ao presidente da província, 4 jan.1851. AESP, Lata 862, 67 - *Ofícios Diversos de Cananéia (1846-1863)*, Pasta 2, doc. 80.

captura de escravos fugidos, condução de presos e ataques a quilombos. Previa também em caso de "serviço extraordinário", ou seja, quando houvesse risco de vida (definido pelo presidente da província), que a diária fosse dobrada ou triplicada (66).

Com isso, iam sendo criados a nível municipal mecanismos mais eficazes no cerco às atividades criminosas, fosse a repressão ao tráfico - questão candente naquele período - fosse o controle social dos escravos e da população livre e pobre.

Além das autoridades locais, que sempre estiveram presentes nas averiguações de suspeitas e denúncias de contrabando de africanos, depois de 1850 surge a figura institucional do auditor de marinha. Nos casos julgados pelo auditores, podem ser percebidas diferentes formas de atuação.

A severidade, por exemplo, não foi uma regra geral na Auditoria Geral de Marinha. Isso pode ser percebido no processo de 9 de abril de 1851, que julgou a escuna portuguesa "Angelina", cujo capitão, contando com a proteção do cônsul de seu país, afirmava que os indícios de tráfico existentes no navio - uma carga de 400 rolos de fumo e 230 sacos de café, entre outros gêneros alimentícios - eram na realidade mercadorias destinadas ao porto de Buenos Aires. Com essa alegação, o proprietário do navio Rodrigo José de Melo e Souza pagou uma fiança de 20 contos de réis, comprometendo-se a seguir para o destino declarado e

66. *Regulamento para a Guarda Policial desta Província*. São Paulo, Tip. do Governo, 1851. As observações referem-se aos arts. 35 a 40 do Regulamento, pp. 7-8.

retornar ao Rio de Janeiro em 3 meses, sem permitir que o navio se empregasse no tráfico de africanos.

Melo e Souza retornou ao Rio em 12 de julho de 1851 para justificar-se, dizendo que o "Angelina" não estivera em nenhum porto da África, mas que tivera problemas numa tempestade, e que a tripulação resolveu "em assembléia" arribar no porto de Maldonado ou Bocas, no Uruguai, já que o navio estava na iminência de naufragar, como de fato teria ocorrido, segundo ele (67).

Destino semelhante teve o "Etelvina", que foi apreendido no porto do Rio de Janeiro com 150 tonéis de água a bordo, carga justificada pelo capitão pelo fato de que o navio ia buscar colonos em Cabo Verde. O auditor José Batista Lisboa liberou a embarcação com o compromisso de, no prazo de um ano, apresentar a comprovação de que havia trazido os colonos (68).

A Auditoria Geral de Marinha, sediada no Rio de Janeiro, teve como auditor José Batista Lisboa, que julgou processos de contrabando de africanos ao longo da década de 1850. Num olhar comparativo entre a atuação deste auditor e a do que atuou na Bahia no caso do desembarque da Pontinha - João Maurício Wanderley - podemos perceber algumas diferenças e tentar apontar seus motivos.

67. "Autos de Averiguação e Diligências sobre a Escuna Portuguesa 'Angelina', suspeita de se Destinar ao Tráfico de Africanos". *AGM*, Caixa 13.196, Processo 9.

68. "Autos de Apreensão Procedidos sobre a Barca 'Etelvina'". *AGM*, Caixa 13.198, Processo 16.

A grande diferença entre a atuação dos auditores refere-se a um dos pontos da lei de setembro de 1850. Nela, determinava-se que os africanos apreendidos fossem interrogados individualmente, para se colherem provas de sua introdução recente no Brasil. Nos casos julgados na Auditoria Geral de Marinha, todos os interrogatórios foram tomados coletivamente e são muito sumários, não constando informações a respeito das viagens através das quais os africanos chegavam ao litoral brasileiro. Tal procedimento demonstra certa disciplicência em relação a esse ponto da lei, que não se corrigiu ao longo de toda a atuação de José Batista Lisboa e nem foi observado pelo Conselho de Estado, que assumiu as funções de tribunal de segunda instância no julgamento de casos de contrabando de africanos.

O navio "Tourville" apresenta uma situação que revela exatamente esta disciplicência no Conselho de Estado. Apreendido em 15 de novembro de 1850, esta embarcação francesa trazia 20 africanos comprovadamente boçais a bordo e já tinha um histórico de captura para averiguar seu envolvimento no tráfico. Em 6 de abril de 1848, o mesmo navio já fora investigado pela polícia da Corte, pois vindo de Ambriz, trazia vários africanos boçais: Matcha Iba, angola, de 10 anos, Lucrecia Conga, 12 anos, Esperança Conga, 15 anos e José Motumbe, de 14 anos. O mesmo ocorrera em 25 de maio de 1850, quando o Tourville voltou ao Rio de Janeiro trazendo a bordo o africano Manuel Congo, de 16 ou 18 anos, também considerado boçal. Tratava-se, assim, da terceira apreensão do navio, que foi julgado má presa na Auditoria de Marinha, sentença confirmada no Conselho de Estado, que não

apreendeu o navio, mas declarou livres os 20 africanos a bordo (69). Provavelmente, a nacionalidade do navio e a presença do cônsul e de outros oficiais de embarcações francesas acompanhando as investigações deram o necessário salvo-conduto ao "Tourville", evitando um problema diplomático com um governo do qual se esperava neutralidade na questão do tráfico brasileiro.

Excetuada a ausência de interrogatórios dos africanos, outros pontos foram percebidos pelo Conselho de Estado. Em muitos dos casos que passaram pelas mãos de Lisboa e foram julgados má presa, a sentença foi reformulada posteriormente no Conselho, que determinava novas investigações ou simplesmente mudava a sentença, mandando leiloar o navio e recolher o montante arrecadado aos cofres imperiais.

Quanto à polícia baiana e a Auditoria de Marinha da Bahia, nem sempre sua atuação foi eficiente. No desembarque ocorrido em setembro de 1851 em Ilhéus, a falta de providências foi exemplar: cerca de 600 africanos foram trazidos à terra por um navio cujo nome desconhecemos, numa operação que durou três dias. De todos, apenas 112 foram capturados, sendo que a tripulação fugiu com os restantes após afundar o navio.

David Besuchet, colono suíço que residia próximo ao local do desembarque, deixou um relato bastante revelador do ânimo que movia (ou deixava de mover) as autoridades locais quando se tratava de reprimir o tráfico:

69. "Processo de Presa Relativa à Barca Francesa 'Tourville' onde Foram Apreendidos alguns Africanos". *AGN*, Caixa 13.195, Processo 5.

"(...) faz uma dezena de dias que um infeliz negreiro veio dar nas costas a três léguas de Ilhéus [na ponta do Memoran], com falta de tudo; já tinham morrido tantos e tantos; os outros foram desembarcados. Isso durou três dias e ninguém sabia de nada. Não tinha lá [ninguém] a não ser aquele burro do Major Balduino, comandante da guarda nacional em Ilhéus (...) que poderia ter salvo a todos. Em vez disso, estava passando a noite na casa das putas" (70).

João Maurício Wanderley, auditor de marinha na Bahia, agiu de forma diferente no caso de contrabando mais rufoso ocorrido naquela província. O chamado desembarque da Pontinha contou com um detalhado processo, onde os africanos foram ouvidos individualmente e deram informações preciosas sobre o tráfico. Porém, esse episódio estava permeado também por antigas rixas partidárias entre o auditor e o réu Higino Pires Gomes, que vinham desde a década de 1830. Este caso, que será visto com maiores detalhes ao longo do próximo item, indica que a atuação dos auditores de marinha - como de resto quaisquer outras autoridades ligadas à repressão do tráfico - não era isenta de vínculos políticos e nem passou ao largo deles.

. INTERESSES LOCAIS

70. Cartas da herança de David Besuchet, apud Pierre Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 433. Neste caso, não parece ter sido aberto processo judicial.

Os casos de apreensão de contrabando de africanos analisados apresentam todo tipo de particularidades, desde dificuldade na identificação dos navios até o transporte dos mesmo até o Rio de Janeiro, dentro do que era estabelecido pela lei. É o que ocorreu em Cabo Frio, na Província do Rio de Janeiro, em 4 de novembro de 1850 (71).

No inventário dos objetos apreendidos no navio, denominado "Sagas", constavam apenas instrumentos náuticos e equipamentos próprios a qualquer embarcação. Porém, o estado em que ele foi encontrado - abandonado e incendiado - indicava seu engajamento no tráfico (72).

O incêndio dos navios pela tripulação para evitar a apreensão ocorreu outras vezes. Procurando "salvar" a carga de africanos e livrar-se do processo, os traficantes podem ter julgado ser mais vantajoso destruir seu patrimônio do que correr o risco de ficar fora da atividade compulsoriamente, caso fossem presos e condenados a anos de reclusão ou até mesmo expulsão do país.

71. "Processo de Apresamento e Arrecadação dos Objetos Pertencentes ao Bergantim 'Sagas' que Foi Incendiado pela Tripulação". *AGN*, Caixa 13.195, Processo 1. Neste auto, menciona-se o processo do patacho "Três Amigos", que também estaria sendo julgado na Auditoria. Porém, este auto não foi encontrado no Arquivo Nacional.

72. "Também constituem presunção legal de emprego da embarcação no tráfico: (...) a fuga da tripulação, ou abandono do navio em presença de embarcação de guerra em tempo de paz, ou em presença de autoridade que se dirija a bordo; o incêndio ou danificação voluntariamente feitos ao navio por sua tripulação". Decreto 708, 14 out.1850, art. 33, par. 5. O grifo é meu.

Foi o que aconteceu com o "Antipático", capturado em São Sebastião em outubro de 1849, e que foi abandonado pela tripulação assim que se viu perseguido pela escuna de guerra brasileira "Lindóia" (73).

O incêndio atado a um navio encontrado em 1850 na Ilha do Bom Abrigo, em Cananéia, também foi o motivo da abertura de processo na Auditoria Geral de Marinha. Sua identificação foi dificultada pelo estado em que a força policial o encontrou:

"apenas avistaram o navio reconheceram que estava incendiado (...). A Embarcação estava abandonada, e não se encontrou livros ou papéis de qualidade alguma, bem como não se encontrou bandeira, sinais, e agulha de marear".

Da tripulação também não se encontrou nem pista e ao encerrar seu ofício, o juiz municipal Joaquim Gomes Mendes acrescentou em *post-escriptum* que um africano boçal fora encontrado e que as diligências prosseguiriam pois, a julgar pelas inscrições nas mesas do navio, deduzia ser o "Trenton" (74).

As autoridades locais pareciam, no início deste caso, estar se prendendo às exigências legais. O juiz municipal, na ausência

73. "Processo de Presa Feita pela Escuna 'Lindóia' do Brigue Nacional Denominado 'Antipático'. *AGM*, Caixa 13.198, Processo 20. Apesar de sua captura ser anterior à promulgação da lei de 1850, o processo foi iniciado na Auditoria de Marinha em 22 de novembro de 1854 por iniciativa do capitão do navio apreensor, que desejava receber sua parte no produto da arrematação do navio (4.439\$000 réis), ocorrida cinco anos antes

74. AESP, Lata 862,67 - *Ofícios Diversos de Cananéia (1846-1861)*, Pasta 2, doc. 71, ofício de 26 nov.1850. Este documento foi publicado por Alice F. Canabrava em *Um Desembarque Clandestino de Escravos em São Paulo*", pp. 560-561.

de outra autoridade designada, iniciara o processo verbal, de modo que o chefe de polícia Joaquim Firmino Pereira Jorge assim que chegou à vila encontrou o processo formado e o exame da embarcação já feito. Com o prosseguimento das averiguações, foram presos o contra-mestre e seis marinheiros, sendo que o restante da tripulação fugira assim que correu a notícia dessas prisões.

Interrogados os presos e tomadas as informações na Mesa de Rendas de Cananéia, o chefe de polícia convenceu-se de que o "Trenton" era o mesmo navio que, com o nome de "Lembrança", saíra do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul com escala prevista em Cananéia. Alegando essa rota fictícia, o navio fora à costa da África e pelo que disseram os marinheiros, tinha antes desembarcado africanos na Ilha Grande e em Mangaratiba, no litoral fluminense (75).

Segundo o chefe de polícia, as condições de prosseguimento das buscas não eram muito adequadas na vila, por suscitarem dúvidas a respeito de quem era o verdadeiro responsável pela captura do navio (76). O que de fato ocorria era um conflito entre o chefe de polícia e o juiz municipal em torno dos méritos da apreensão, e Joaquim Firmino tentava, por isso, rebocar o "Trenton" até Santos para de lá prosseguir o caso:

75. AESP, Lata 2457,22 - *Polícia* (1851), ofício de 28 nov.1850.

76. AESP, Lata 2457,22 - *Polícia* (1851), ofício de 28 nov.1850. Ver também AESP, Lata 862,67 - *Ofícios Diversos de Cananéia* (1846-1861), Pasta 2, doc. 81, ofício de 15 jan.1851, onde o juiz municipal pedia ao presidente da província que pugnasse pelos seus direitos à presa junto ao imperador. Este último documento também foi publicado por Canabrava, "Um Desembarque", p. 562.

"(...) parece-me acertado conduzir quanto antes a Barca para o porto de Santos, pois que não a considero segura em Cananéia, não só pela possibilidade de nova tentativa de incêndio por parte dos interessados que porventura hajam, como também por causa da grande questão (...) sobre quais sejam os verdadeiros captosres, com o que tem-se o Juiz Municipal embaraçado (...). Acho também que não estão aqui seguros o contra-mestre e marinheiro por ser fraquíssima a cadeia desta Cidade, e por não poder ter-se inteira confiança no carcereiro, e guarda (...)" (77).

Os prisioneiros foram então levados para Iguape, e o presidente da província concordou em fazer transferir o navio para Santos (78). Ocorre que, na passagem do ano, tudo mudou nesse caso: Joaquim Gomes Mendes fora substituído, provavelmente em função de seus atritos com o chefe de polícia. Novas ordens determinavam a transferência dos acusados para a Corte, sede da Auditoria Geral de Marinha. O novo juiz Francisco Xavier de Andrada não pôde cumprir esta última ordem, porque o acusado Joaquim Manuel da Costa fugira da cadeia na noite de 31 de dezembro, e quanto aos interrogatórios e acareação, não seriam remetidos porque não se lavrara termo:

"limitando unicamente a fazer perguntas à tripulação da barca (...) relativas ao dito Costa das quais não resultou a menor suspeita contra ele (...) e entender eu que não convém mandar fazer uma diligência sem prévia certeza do seu resultado porque iria ela servir de aviso" (79).

São sugestivas as alegações deste juiz. Se o interrogatório feito por ele não levantou nenhuma suspeita contra o acusado,

77 . AESP, Lata 2458,23 - *Polícia* (1851), ofício de 28 nov.1850.

78 . AESP, Lata 2457,22 - *Polícia* (1851), ofício de 6 dez.1850.

79 . AESP, Lata 2458,23 - *Polícia* (1851), Pasta Juizes de Direito, ofício de 6 jan.1851. O grifo é meu.

fazendo com que Andrada evitasse novas investigações por não ter "prévia certeza do seu resultado", não parece que ele tenha se empenhado em manter o acusado na prisão. Essa fuga de Joaquim Manuel da Costa provocou uma polêmica que extrapolou os limites provinciais. O ministro da justiça enviou ao presidente da província de São Paulo e às autoridades responsáveis pela repressão ao tráfico de africanos uma reprimenda em alto e bom som:

"Notando-se que em algumas províncias as Autoridades Policiais entendem que, enquanto não é capturado um réu, não devem formar-lhe processo nem pronunciá-lo (...) S. M. o Imperador há por bem que V. Ex. faça sentir às referidas Autoridades dessa província que é do seu rigoroso dever, imediatamente que chegar à sua notícia que se perpetrou um delito, embora o delinquente consiga evadir-se, formar logo o competente processo (...)" (80).

Além da fuga da tripulação e do incêndio, no "Trenton" foram encontrados vários outros indícios comprometedores: varões de ferro nas escotilhas, aguada de popa a popa e grande porção de feijão, arroz e farinha deteriorados, além de "uma porção de tangas já servidas (...) de que costumam usar os negros novos", conforme informação do comandante do "Desterro", navio da marinha que trouxe os objetos para a Corte (81).

80. AESP, Lata 2458,23 - *Polícia* (1851), Pasta Presidente da Província, 13 set.1851. Ver também ofício de Eusébio de Queirós a Pires da Mota, presidente da província de São Paulo em 27 jan.1851, que ao saber da fuga de Joaquim Manuel da Costa, dizia que "Todas as circunstâncias revelam que esta fuga foi feita havendo conivência do carcereiro, ou dos guardas; cumpre, pois, que V. Ex. me informe se o carcereiro já foi demitido, se já se instaurou processo de responsabilidade, e quem apareceu nele implicado".

José Batista Lisboa, nosso já conhecido auditor de marinha, conseguiu reunir informações a respeito da trajetória do navio. Ele fora construído nos Estados Unidos e vendido em Vitória para José Rufino Gomes, que mudou seu nome para "Edelmonda" e, já no Rio de Janeiro, o despachou para o Rio de Janeiro, com escala em Iguape, local onde se matriculou com o nome de "Lembrança". O navio foi julgado boa presa e, em primeira instância, decidiu-se que o prêmio pela captura do africano livre Pedro, encontrado a bordo, seria entregue aos que o encontraram em terra. Isso remetia à disputa inicial do processo, sobre quem eram os responsáveis pela apreensão. O Conselho de Estado apressou-se em reformar a sentença, julgando o navio boa presa, mas anulando a parte que se referia ao prêmio, "porque este (...) é somente concedido a tripulações" (fl. 76).

Se no caso do "Trenton" o incêndio do navio não foi suficiente para livrar a tripulação do processo, outras vezes isso bastou para impedir o andamento do processo. Foi o que aconteceu com o "Sociedade Feliz", encontrado incendiado pelo vapor de guerra "Tétis" no litoral do Espírito Santo em junho de 1852. Ignorava-se quem eram seus tripulantes ou proprietários, bem como não se apreendeu nenhum africano. Seus objetos, por serem considerados de valor insignificante, foram entregues para

81. "Auto de Vistoria no Brigue-Barba Trenton, Apreendido Dentro da Barra desta Vila pelo Juízo Municipal", 25 nov. 1850. "Processo de Presa Feita em Cananéia de um Brigue-Barca Denominado 'Trenton', 'Edelmonda' ou 'Lembrança', por se Empregar no Tráfico de Africanos". *AGN*, Caixa 13.197, Processo. 13, fls. 4 a 18v.

o uso do Arsenal da Marinha, sem que houvesse arrematação em hasta pública. O processo transcorreu em um único dia (82).

O incêndio do navio pela tripulação após o desembarque pode ter sido usado pelos traficantes quando não havia outro meio de escapar à repressão. Para livrar-se do processo e salvar o carregamento, porém, deveriam contar com uma rede de recepção apropriada a este tipo de desembarque, como ocorreu no caso do "Relâmpago".

A Bahia também conheceu desembarques clandestinos de africanos após 1850. Os dois últimos casos sobre os quais temos notícia ocorreram em setembro e outubro de 1851, em Ilhéus e na Ilha de Itaparica, respectivamente.

Este último, sem dúvida o mais rumoroso, ficou conhecido como desembarque da Pontinha, e foi protagonizado pelo navio "Relâmpago". Aproximando-se do litoral baiano, o navio teria avistado a barca de guerra brasileira "Itapagipe" e, com a maior rapidez possível, navegou até encalhar em Itaparica, obrigando os africanos a nadarem até a praia. A maneira como o desembarque se deu, somadas às difíceis condições da viagem desde Lagos, na África, provocaram a morte de quatorze deles no ato do desembarque. A tripulação do "Itapagipe" foi à terra para buscar os africanos e chegou à casa de Higino Pires Gomes, e "a encontraram em completo abandono e com as portas abertas", repleta de víveres consistentes de carne, farinha, arroz e

82 . "Processo Relativo aos Objetos Apreendidos do Iate 'Sociedade Feliz". *AGM*, Caixa 13.198, Processo 17.

bolacha sendo considerados como destinados para sustento dos africanos desembarcados apreendidos" (83).

Seu aparente abandono e as portas abertas indicavam que a casa fora evacuada às pressas. Pela descrição dos cômodos, todos eles estavam mobiliados não para moradia, mas sim para servir de abrigo provisório ou acampamento, já que boa parte do mobiliário era de campanha, como pranchões que serviam de cama e algumas tábuas velhas da embarcação (fl. 5).

Na casa foram encontrados ainda livros e mapas pertencentes ao navio. Dentre os dezenove livros - sobre história da Inglaterra, de Portugal, literatura espanhola, entre outros - destacam-se dois com tábuas de navegação escritos em inglês e um Dicionário de Medicina Popular de Chenoveis, sobre o qual pode-se acreditar que se fizesse algum uso na travessia transatlântica.

Os mapas apreendidos também eram reveladores; dois da costa da África, dois das costas do Brasil e África, sendo um "marcado com vários pontos em lápis" (84), dois das Antilhas e Golfo do México e um de parte da América, Europa e África. A simples existência desses mapas fala muito pouco por si, mas ajuda a reforçar a idéia de que o tráfico se fazia como atividade transnacional e uma vez dificultado no Brasil, voltava-se para Cuba e vice-versa, com conexões na Europa e Estados Unidos.

Além de todos estes indícios encontrados na casa, havia também um bom número de camisas, calças, camisetas e fronhas com

83. "Traslado de Auto Crime. Réu: O Comandante da Escuna Relâmpago (1851)". AEB/SJ, *Autos-Crimes*, Maço 1249, Auto 1, fls. 4-4v.

84. Idem, *Ibidem*, fl. 16.

o monograma "B.D.", que como viria a se saber, pertenciam ao venezuelano Benito Denisan, capitão do "Relâmpago". Todo esse arsenal de tráfico na casa pertencente a Higino Pires Gomes motivou a abertura de um processo contra ele. Na verdade, um processo conveniente aos interesses dos conservadores naquele momento. Eles, que sempre haviam sido acusados pelos liberais de conivência com o tráfico, tinham agora um trunfo: Higino era um político liberal, um dos chefes da Sabinada em 1837 e ex-deputado provincial na Bahia, que agora tinha em sua propriedade um carregamento de africanos recém-desembarcados.

A polícia invadira o engenho sob as ordens do auditor de marinha João Maurício Wanderley, político conservador contra quem Higino havia lutado na Sabinada. Embora negasse veementemente qualquer participação nesse negócio e se queixasse de que seus escravos haviam fugido com medo da polícia, Higino foi indiciado como réu e recorrer imediatamente ao Tribunal da Relação (85).

Interiorizados pelo engenho da Pontinha, duzentos e nove africanos foram encontrados duas léguas adiante, escoltados por homens armados, escravos de Higino. Do encontro, resultaram duas mortes e alguns feridos, conforme relatou o subdelegado dos Prazeres (86).

85. "Apelação Crime que vem à Relação desta Província [ileg.] o Juízo da Auditoria Geral de Marinha desta mesma Cidade". AEB/SJ, *Autos-Crimes*, Maço 6497, Auto 1, 20 nov.1851.

86. Comandando a força policial, o subdelegado disse aos fugitivos "em voz alta que se entregassem por ser inútil qualquer resistência, porém (...) um cabra de nome Adriano de tal muito conhecido por estes lugares (...) disparou o clavenote sobre nós, sendo por isso indispensável que empregássemos a força para

Após o choque entre a polícia e o grupo armado ligado aos traficantes, outros africanos livres foram encontrados aos poucos pelas matas das redondezas. Considerado boa presa na Auditoria de Marinha de Salvador, o "Relâmpago" provavelmente teve sua sentença confirmada no Conselho de Estado. No entanto, não sabemos qual a sentença proferida contra Higino Fires Gomes, seus escravos e empregados, que devem mesmo ter sido julgados pelo Tribunal da Relação da Bahia. Higino encontrava-se preso quando fez a apelação à justiça comum, mas o processo relativo a esta demanda apresenta lacunas enormes (87)

O desembarque da Pontinha e o processo que se seguiu deixaram pistas a respeito das desavenças políticas entre as pessoas de maior projeção local. Após 1850, período de maior intensidade da repressão ao tráfico, tornaram-se mais frequentes as acusações de envolvimento no contrabando de africanos entre os membros das elites locais e entre estas e o governo central. Nesse sentido, o desembarque ocorrido em 1855 em Serinhaém, Pernambuco, é também bastante elucidativo.

Não tive acesso ao auto relativo a esta captura (88). No entanto, Antônio Menezes de Drumond deixou sua versão a respeito do episódio através de um folheto impresso em 1857. Nesse documento, Drumond procurava levar a questão para a arena das disputas partidárias, afirmando que o processo tinha

87. A "Apelação-Crime..." citada acima pula da fl. 89 para a fl. 253.

88. O auto está desaparecido do Arquivo do Tribunal de Justiça de Pernambuco, cf. Gláucio Veiga, "O Desembarque de Serinhaém". In: Leonardo Dantas Silva, *Estudos sobre a Escravidão Negra*, v. 2. Recife, Massangana; Fund. Joaquim Nabuco, 1988, p. 85.

características de perseguição política, tal como fizera Higinio Pires Gomes no caso da Pontinha. Segundo Drumond, o processo foi iniciado em 25 de novembro de 1855 por ser essa data a véspera da reunião do colégio eleitoral para a deputação à Assembléia Provincial, à qual o réu era candidato, obtendo 282 votos "não obstante a celeuma, que por isso a polícia procurou logo espalhar" (89). Certamente Drumond não se esqueceu que o desembarque ocorrera em 13 de outubro e alegava não ter auxiliado nele, embora isso nada lhe custasse, haja vista sua proeminência sobre a população local, "onde seria facilmente obedecido pelos muitos moradores que ali há, e dependem do mencionado seu pai [Gaspar Drumond], proprietários dessas terras" (90).

Antônio Drumond era acusado ainda de ter subtraído 47 dos africanos apreendidos "com conivência e cumplicidade" do inspetor do quartelão responsável pela guarda dos mesmos (91). Ainda na versão da polícia, ocorreram inúmeros problemas na apreensão, provocados por Drumond, "impedindo tudo pela influência que no lugar exerce".

89. *Memorial ou História Resumida do Negro e Infame Processo Instaurado pelo Ex-Auditor de Marinha de Pernambuco Dr. Luiz Carlos de Faiva Teixeira contra o Dr. A. de V. Menezes Drumond, o qual foi Honrosamente Absolvido pelo Atual Auditor de Marinha Dr. Policarpo Lopes Leão, e Unanimemente pelo Superior Tribunal da Relação do Mesmo Distrito*. Recife, Tip. de Ignácio Bento de Loyola, 1857, p. 1.

90. Idem, *Ibidem*, p. 1.

91. ANRJ, Pacote IJ 6 521 - *Processos*, Pasta Pernambuco, 1856-1865, ofício de 11 de maio de 1856, com instruções a Sérgio Teixeira de Macedo, novo presidente da província.

O governo, apesar das acusações, não pretendia ir tão longe. Apesar da prisão de alguns escravos da região, que "por meio da ameaça ou da sedução" entregariam os responsáveis pelo desembarque, outras medidas ficaram prejudicadas posteriormente, inclusive esta. Isso se devia à influência de Drumond sobre os fazendeiros locais,

"que (...) simpatizam com a causa do tráfico em vista do grande interesse da agricultura que precisa de braços e todos prestam favor e justiça aos criminosos"(92).

Assim, para não criar problemas com a "opinião pública, e aos olhos dos Governos que conosco cooperam na repressão" (leiam-se os poderosos locais e o governo da Grã-Bretanha),

"convém ter como medidas prejudicadas os varejos incertos dos engenhos; (...) a pressão a Menezes (...) antes da pronúncia; (...) a apreensão de escravos ladinos para informações sobre o destino dos Africanos subtraídos"(93).

Desse modo, enquanto não se iniciasse o processo formal, o novo presidente da província era instruído a não avançar nas averiguações, orientação bastante diferente da que foi dada por Eusébio de Quierós ao presidente da província de São Paulo no caso do "Trenton", navio do tráfico encontrado incendiado em Cananéia, como já vimos anteriormente. No transcorrer do processo pernambucano, sob as ordens do auditor Luiz Carlos de Paiva Teixeira, a condenação parecia certa. Teixeira, por isso mesmo, foi destituído do cargo e em seu lugar colocado Policarpo Lopes

92. Idem, Ibidem.

93. Idem, Ibidem.

Leão, adjetivado pelo "Memorial" como "um dos mais brilhantes ornamentos da magistratura brasileira" (94), que após absolver Drumond, foi promovido a chefe de polícia e auditor de marinha efetivo.

Todas as testemunhas de acusação mudaram seus depoimentos com a troca do auditor, afirmando terem sido coagidas a dar um relato difamatório contra Drumond. Caetano de Barros Wanderley, uma das testemunhas, é o retrato dessa contradição:

"No primeiro depoimento disse que ouviu dizer que o Dr. Drumond teve parte no furto de africanos, mas que posteriormente tem ouvido a canoieiros de Serinhaém, e a um morador do Anjo, (...) que este não tivera parte em semelhante fato. No segundo depoimento, a mesma sexta testemunha disse que o que jurou contra o Dr. Drumond, sabe ele de presente de pessoas fidedignas, que foram informações falsas, assim como que tais boatos contra o dito Dr. Drumond só apareceram no Rio Formoso [comarca sob cuja jurisdição estava o termo de Serinhaém] depois da chegada do ex-chefe de polícia; finalmente, que nunca ouviu dizer que alguns dos africanos achados dentre os extraídos pertencessem ao dito Dr. Drumond, nem lhe constou jamais e por meio a'gum que ele tivesse estado com o capitão negreiro" (95).

Drumond dizia estar sendo envolvido em uma trama local, em função de seu empenho em promover a cobrança dos salários dos africanos livres, não efetuada desde 1834 em Pernambuco. Por isso e por sua atuação como advogado em Recife estaria recebendo estas acusações que depunham contra "sua posição social, sua honrosa vida passada e conduta sempre ilibada" (96).

94 . *Memorial...*, p. 10.

95 . *Memorial...*, pp. 9-10.

96 . *Memorial...*, p. 20.

Durante o tempo em que Teixeira movia o processo, deixara Drumond preso por onze meses, o que deu a este último um argumento tão emotivo como o da sua "inocência perseguida e ultrajada" (97).

O choque de interesses entre as intenções de reforma do governo central e as elites locais é sugerido, no caso do desembarque de Serinhaém, por Izabel Marson. Para a autora, tanto a lei de extinção do tráfico quanto a lei de terras - ambas de setembro de 1850 - faziam parte de um conjunto de preocupações reformistas que visavam montar um "Estado imperial forte e respeitado no exterior, consoante as grandes mudanças internacionais, mais propriamente as redefinições no mercado de trabalho". Dessa forma, o projeto imperial trazia alguns transtornos aos interesses das elites locais conservadoras. Segundo Marson, as elites locais "procuravam eleger pessoas bem próximas de suas preocupações imediatas", o que ocasionava choques com o projeto de reformas (opondo Senado à Câmara), cujo efeito só seria sentido a longo prazo.

Na província de Pernambuco, estes choques de interesses eram bastante nítidos. Com a vitória na Praieira, muitos correligionários do Partido Conservador pretenderam "explorar ao máximo a vitória obtida, usando e abusando do poder local, do contrabando de escravos e outros instrumentos" (98).

97. *Memorial...*, p. 21. Essa publicação traz ainda "Observações" que contam os lances do desembarque de Serinhaém sob a ótica dos réus. Ver pp. 22-27. Sobre este desembarque, ver também Maurílio de Gouveia, *História da Escravidão*. Rio de Janeiro, Tupy, 1955, p. 131.

Foi justamente devido a um destes instrumentos - o contrabando de escravos - que o conservador Nabuco de Araújo, então Ministro da Justiça, se vira em maus lençóis, já que seus correligionários locais, ligados à família Drumond, auxiliaram na distribuição dos africanos como escravos a particulares. Nabuco se viu, assim, no dilema de punir os culpados e levar o partido à dissensão ou fazer vistas grossas e perder seu prestígio e, provavelmente, seu cargo. Segundo Marson, Nabuco de Araújo optou pela primeira alternativa. É preciso dizer, no entanto, que sua atitude foi extremamente conciliatória. Afinal, foi por orientação sua ao novo presidente da província que a polícia pernambucana suspendeu as investigações antes da instauração do processo. Quanto finalmente se iniciaram os autos, logo foi destituído o auditor de marinha que indicava querer condenar Drumond por outro menos rígido no cumprimento da lei e que acabou inocentando os réus.

Este caso indica que, na luta pela imposição do projeto modernizante do governo central contra a manutenção conservadora da garantia da propriedade em sua plenitude - incluindo a propriedade escrava - diversas concessões foram feitas, e a *priori*, nenhuma das partes tinha certeza do resultado do embate, como é ressaltado por Izabel Marson em seu trabalho.

As disputas locais davam-se também em outras arenas, além da política partidária e da justiça, como nos casos de Serinhaém e

98. Marson, *O Império do Progresso*. As citações encontram-se às pp. 436, 435 e 437, respectivamente.

da Fontinha. A imprensa também se apresentava como local onde as divergências afluíam.

Exemplo disso era a correspondência publicada num periódico do Vale do Paraíba, sob o pseudônimo de "Tibiricá Lorenense", acudando a "nimiamente escandalosa, e abjecta farsa" que estaria ocorrendo naquela região (99). Segundo o missivista, o bacharel César estava processando os fazendeiros que haviam comprado africanos contrabandeados. O fato em si não deveria causar maior estranhamento, mas o que o que o "Tibiricá" não aceitava era que César fosse "o principal criminoso no comércio bárbaro e desumano de africanos, havido nesta vila". Os processos movidos por ele destinavam-se a resgatar sua idoneidade, arranhada pelas acusações que sofrera de envolvimento no tráfico e a vingar-se daqueles que o acusaram no passado.

Pessoas influentes de Lorena e Guaratinguetá estariam envolvidas no contrabando, mas para o indignado missivista tudo não passava de falsos argumentos de César, amigo e acobertador de Rodrigo, este sim o verdadeiro contrabandista. César estimulava Rodrigo a trazer os africanos contrabandeados para Lorena e quando da venda destes aos fazendeiros, entreva em cena para fazer "justiça":

"(...) o Sr. Delegado César não previne o seu amigo, e correligionário antes de comprometer-se; não o coíbe depois de envolvido no tráfico, e sim o anima, passando a vara de delegado ao pai daquele, e como juiz municipal, que também é autoridade policial, conserva-se impassível; o tráfico faz-se à sua vista, e à face de todo o mundo; nossos patrícios lavradores, que nem sempre são os mais prudentes,

99. *O Ypiranga*, 16 abr. 1851, p. 3

mormente no estado de necessidade de braços, em que se acham, deixam-se fascinar por todas essas proteções, e facilidade, e comprometem-se; e é esse mesmo juiz que depois ordena sua prisão; os persegue, os mete em processo, os julga criminosos!!..."(100).

Pior do que perseguir os "nossos patrícios lavradores", vitimizados nesta versão, César estimulava a consciência dos escravos para a liberdade, no raciocínio do nosso missivista. Poucos eram os fazendeiros que não tinham "escravos africanos livres (sic)". Se algum deles fosse processado, certamente iria denunciar todos os escravos, e "alguém sabendo que seus senhores são perseguidos por tais motivos, pratique o que está no alcence de todos...". Trata-se, mais uma vez, do medo da rebelião escrava, um "pomo de infinita desgraças", que o articulista pretendia afastar denunciando César e pedindo a Deus que não permitisse a consumação da "tragédia"(101).

Os casos aqui mencionados apontam para algumas interações. As disputas envolvendo projetos políticos diferenciados, seja entre os membros mais destacados das elites locais, seja entre estes e o governo central, deixam claro que estes sujeitos históricos, mesmo quando disputavam entre si, tinham em mente as possíveis aberturas que esses embates abriam para a ação de outros sujeitos.

100. Idem, Ibidem, p. 3.

101. Idem, Ibidem, pp. 3-4.

CAPÍTULO V

OUTRAS EXPERIÊNCIAS EM TORNO DO FIM DO TRÁFICO

CAPÍTULO V
OUTRAS EXPERIÊNCIAS EM TORNO DO FIM DO TRÁFICO

A "ÍNFIMA POPULAÇÃO" COMETE ALGUMAS "INDIGNIDADES"

Um dos motivos que pode ter contribuído para o malogro da lei de 1831, a julgar por alguns estudos, foi a postura da população do império em relação ao tráfico e aos traficantes. Esta postura foi avaliada muitas vezes de forma bastante vaga e antinômica, através da simpatia ou apatia manifestadas pela opinião pública.

Em seu importante estudo sobre o tráfico ilegal no Brasil, Robert Conrad identificou uma certa popularidade do tráfico entre os homens livres do império. Para ele,

"(...) até o final da década de 40 não houve qualquer indício claro de que o tráfico fosse outra coisa que não popular, nenhum indício claro de que os brasileiros livres sentissem outra coisa que não desprezo pela lei que lhes negava acesso irrestrito ao mercado de mão-de-obra africana" (1).

A primeira questão que este trecho suscita refere-se ao que o autor consideraria "índice claro", em nome de cuja falta Conrad tira suas conclusões. Em segundo lugar, precisamos saber quais brasileiros livres tinha de fato "acesso irrestrito" aos escravos provenientes do tráfico, obstruído legalmente a partir de novembro de 1831. Não seria de se estranhar que os proprietários de terras ou de negócios nas cidades desprezassem a lei e desejassem a

1. Conrad, *Tumbeiros*, p. 138.

continuidade do tráfico, embora haja "indícios claros" de que mesmo entre esta camada já se fazia restrições ao tráfico desenfreado. O fato é que a categoria "brasileiro livres" envolve uma gama de homens de menos posses cujo acesso ao mercado de mão-de-obra africana não era "irrestrito" sob todos os pontos de vista, embora legalmente nada impedisse que alguns homens e mulheres fossem proprietários de outros homens e mulheres. Até mesmo escravos tiveram seus próprios escravos.

Sem apontar suas fontes de informação, Caio Prado Jr. viu surgir nos anos de ilegalidade do tráfico uma disputa entre traficantes e proprietários rurais, que teria auxiliado tanto a administração brasileira quanto os ingleses que pressionavam pelo fim desse comércio. O autor descreveu o conflitos nestes termos:

"Os traficantes tinham se tornado uma potência financeira, e apesar do desprestígio social que os cercava, faziam sombra com seu dinheiro às classes de maior expressão política e social do país: os fazendeiros e proprietários rurais, em regra seus devedores pelo fornecimento de escravos. Os atritos entre estas categorias se tornavam assim frequentes, e os últimos, apesar do interesse que tinham no tráfico, já começavam a olhar com menos simpatia para um negócio que, enriquecendo desmesuradamente seus adversários e credores, deixava-os na penumbra e na dependência de indivíduos que desprezavam" (2).

2. Caio Prado Jr. *História Econômica do Brasil*. São Paulo, Círculo do Livro, s/d, p. 244. Ver também Francisco Iglésias, "Vida Política: 1848-1860". In: S. B. de Holanda (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo II, v. 3, São Paulo, Difel, 1967, p. 32.

Simpatia ou desprezo não teriam sido as únicas posturas da população perante o tráfico ilegal. O historiador Maurício Goulart coletou sinais de uma apatia generalizada na população carioca, que segundo ele era estranha ao desenrolar dos acontecimentos e não pôde entender seu desfecho. Em 1810, quando foi assinado o tratado de comércio com a Inglaterra que proibia o tráfico ao norte do Equador, o representante norte-americano Sumter dizia ao seu governo que não podia dar conta do efeito do mesmo sobre a opinião pública, "porquanto todas as classes da população tinham estado entretidas durante os seis dias anteriores em corridas de touros, ao ponto de tudo esquecerem" (3).

Delimitando melhor o "público", Pierre Verger encontrou iniciativas bastante ferozes de uma parte da população de Salvador em 1816, quando alguns navios teriam sido capturados pelos cruzadores britânicos. Tal fato provocara a ira dos "habitantes portugueses desta província", segundo A. Cunningham, cônsul inglês na Bahia. Em sua correspondência, o cônsul relatou um verdadeiro caso de terrorismo contra os ingleses, ao seu ver descabido:

"(...) a noite de 22 de março último, por volta de sete horas, um grande número de marujos portugueses reuniu-se na margem da água da cidade baixa e atacaram os navios britânicos em terra, com grandes facas e grandes bastões, declarando que iriam matar alguns antes que a noite passasse; e isto teve lugar sem a

3. Maurício Goulart, *A Escravidão Africana no Brasil: Das Origens à Extinção do Tráfico*. São Paulo, Martins, s/d, p. . Grifo no original.

mínima provocação, pois conheço o caráter de nossos marujos quando estão em terra"(4).

De fato, um inglês morreu em função do acontecido, além de vários terem sido feridos, o que provocou um protesto formal junto ao Conde dos Arcos, então governador a Bahia. As autoridades teriam tomado providências para punir os culpados; porém, "o culpado não pertencia à tripulação de nenhum dos vasos que se encontravam no porto, mas era desempregado e fugiu para o interior do País (...)" (5). Se considerarmos as constantes acusações de conivência das autoridades com o tráfico ilegal, podemos imaginar que se estivesse protegendo os participantes da atividade, vinculados aos traficantes.

Rio Branco, escrevendo no auge das agitações populares contra as investidas militares do governo inglês no Brasil, assustava-se com as atitudes tomadas pela população. Acreditava que, embora o governo brasileiro estivesse momentaneamente imobilizado, cabia a ele a ação efetiva contra o tráfico. Em suas *Cartas ao Amigo Ausente*, aconselhava a população a não se exaltar e não atentar contra o patrimônio inglês no Brasil em represália à captura de tumbeiros nacionais. Pedia confiança no "patriotismo do governo imperial", que em breve resolveria o problema (6).

4. Relatório de A. Cunningham ao Foreign Office, 5 jun.1816. Apud Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 306.

5. Idem, *Ibidem*, p. 307.

6. As *Cartas* foram publicadas anonimamente no *Jornal do Comércio Carioca* entre 1850 e 1851. José Maria da Silva

Assim, as referências às atitudes da população consideram ora os interesses dos proprietários, ora os sentimentos da multidão nas praças do Rio de Janeiro. Os incidentes entre brasileiros e ingleses teriam contribuído para "um pronunciado sentimento anti-britânico nos centros urbanos do país" e, de modo geral, as atitudes das "populações regionais" teriam contribuído para o sucesso de desembarques clandestinos (7). A preocupação com a "opinião pública" brasileira frente ao tráfico manteve-se em diversos outros estudos. Quase sempre, porém, o "público" é um conceito que carece de definição mais precisa, referindo-se em especial às elites mas colocando as reações dessa camada como sendo as do país em geral. É o caso de José Capela avaliando o impacto negativo do grande volume de escravos introduzidos no Brasil entre 1828 e 1830, detectou um dos motivos que levou ao declínio na importação de africanos no

Paranhos, *Cartas ao Amigo Ausente*. Rio de Janeiro, Instituto Rio Branco, 1953, p. 210. Rio Branco provavelmente se preocupava com atitudes tais como as do início de julho de 1850, conforme notícia publicada no mesmo jornal em que publicava suas *Cartas*, sobre a manifestação ocorrida no Rio de Janeiro após algumas capturas feitas pelo navio inglês "Cormorant": "Uma multidão furiosa se reuniu no Largo do Paço e na praça em frente ao Hotel Pharoux, mas não houve incidentes sérios. Um grupo de brasileiros invadiu a pensão de Mr. Wood e surrou alguns marinheiros ingleses, o maquinista do Harpy recebeu uma saraijada de lama e vários marujos e oficiais foram insultados - mas isso foi tudo [!]". Bethell, *A Abolição*, p. 313.

7. Ana Maria Boccia & Eneida Marlerbi, "O Contrabando de Escravos para São Paulo". *RH*, 28(112): pp. 321-379. As citações encontram-se às pp. 334 e 345. Ainda segundo as autoras, as atitudes populares deviam-se ao temor ou aos interesses econômicos.

início da década de 1830. A introdução de cerca de 175.000 escravos em apenas três anos

"(...) emocionou profundamente a opinião pública brasileira, sobretudo pelo receio latente e assim agudizado da africanização do país. Deu-se portanto uma pausa na importação de escravos a seguir a 1830" (8).

A emoção de opinião pública traz a carga do medo da africanização. Mas o medo perpassaria da mesma forma a elite e a população livre e pobre que convivia cotidianamente com os africanos?

A "opinião pública" aparece por vezes moldando-se às iniciativas e discursos emanados das instituições governamentais. Para Abelardo Duarte, desde que o Brasil tomou uma posição firme contra o tráfico, em 1850, "a opinião pública também se fora modificando, à medida que se esclareciam os propósitos que a nortearam" (9).

Centrando seu estudo em Alagoas, que após 1850 teve suas costas regularmente visitadas por traficantes que abasteciam Pernambuco - já que nesta última província a vigilância seria supostamente mais severa pela notoriedade do tráfico - Duarte levantou indícios interessantes sobre a reação da população litorânea frente ao tráfico. O chefe de polícia da província fazia alusão, em 1851,

8. José Capela, *As Burguesias Portuguesas*, p.165. Ver também Bethell, *A Abolição*, p. 79.

9. Abelardo Duarte, "Episódios do Contrabando de Escravos nas Alagoas". *Três Ensaios*, Maceió, Depto. Estadual de Cultura, 1966, p. 76.

"ao indiferentismo quase das populações, por força talvez do hábito, diante dos constantes desembarques clandestinos de negros africanos (...). Essas populações marginais, aparentemente indiferentes, mas em verdade, temerosas de represálias por parte dos traficantes e seus agentes (...) não tinham a menor sombra de culpa: o seu próprio drama de sofrimento e miséria obrigava-as ao silêncio. Eram, aliás, meros espectadores de cenas que aos seus olhos não se afiguravam mais estranhas. Tinham consciência da sua inferioridade social (...) e omitiam-se na sua dolorosa resignação" (10).

As "populações marginais" podem, de fato, ter ficado indiferentes ou temerosas, mas também podem ter sido coniventes com o tráfico ou até mesmo ter tomado parte em atos contrários a ele. Creio que para entender essas reações tão diferenciadas possa ser bastante proveitoso levar em conta a experiência da primeira proibição do tráfico em 1831. Não se pode deixar de lado também a hipótese de que diversos moradores daqueles pontos mais isolados da costa tivessem nos desembarques clandestinos e na cobertura aos africanos ilegalmente importados uma atividade subsidiária à sua sobrevivência e reagissem contra a repressão que os ingleses moviam contra o tráfico.

Entretanto, a "opinião pública" não pode ser vista como um objeto indiferenciado. Para afirmar que as atitudes se formalizaram de um ou outro modo, é necessário precisar de quem estamos falando, sob o risco de tomarmos o pensamento e as reações da elite em uma dimensão que eles podem não ter tido.

10. Idem, Ibidem, p. 89.

A generalização da opinião pública levou quase sempre à assunção de uma imagem popular idêntica à do governo, o que nem sempre é correto. Os diplomatas ingleses frequentemente comportaram-se assim, tomando o governo brasileiro e o público como uma coisa única, como em 1848, quando Hudson (e Bethell endossa suas palavras) notou uma "mudança na opinião pública" que "está tendo lugar na mente do governo brasileiro e do público quanto à importação de escravos"(11). Se de um lado ouviam-se discursos mais insistentes contra o tráfico na Câmara e mais jornais publicavam notas e artigos contra a atividade, especialmente na Corte, de outro lado também havia o público a se manifestar contra os britânicos, como na Bahia no mesmo ano de 1848, em função do apresamento de um navio brasileiro no porto de Salvador, onde "Ocorreram sérios incidentes após uma tentativa de rapto daquela presa por um grupo de pessoas armadas" (12).

A "opinião pública", no caso de parte da elite, voltava-se contra o tráfico por ser ele motivo de problemas diplomáticos e militares com a Grã-Bretanha e pelo medo da africanização. Mas também havia parcelas da população livre e pobre e da elite voltadas contra as ações dos ingleses no patrulhamento do litoral e nas incursões por terra.

11. Bethell, *A Abolição*, p. 296. Grifo no original.

12. Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 34.

Assim, para que possamos abordar o tema sem incorrer na mesma postura de indiferenciação existente em grande parte da bibliografia, é preciso explicitar de que população estamos falando. O recorte que adotei aqui justifica-se pela preocupação em encontrar vestígios da postura dos habitantes livres das cidades e vilas costeiras onde o tráfico se realizava após 1831. Não abarqueei nesta definição aqueles que tinham interesses comerciais mais diretos no tráfico (traficantes, fazendeiros, intermediários, comerciantes ou políticos). Trata-se do homem livre, assalariado ou que vivia de seu próprio trabalho sem vínculo constante com um único patrão, como artesãos pequenos comerciantes, roceiros ou pescadores, por exemplo.

Começemos nossa análise por um acontecimento que chegou ao conhecimento do presidente da província de São Paulo em janeiro de 1844. O comandante e um oficial do navio de guerra inglês "Frolic" haviam sido espancados em terra por "sete homens, que os esperavam armados de paus, e facas, e por tal forma espancados que ficaram prostrados por terra". As investigações para apurar quem eram os responsáveis não foram muito eficientes. Ocorrido o fato em 7 de janeiro, não se instaurou processo nesse dia "por ser Domingo", e nem nos dois dias seguintes, por não haverem pessoas a serem inquiridas (13).

13. AESP, Lata 2441,6 - *Polícia* (1844), Portaria 7, do presidente da província ao chefe de polícia interino.

As suspeitas recaíram sobre a tripulação do navio português "Caçador", cujo mestre afirmava ter saído da Bahia com destino a Angola "carregado de diversos gêneros próprios para aquele lugar" e que após navegar por 41 dias, arribara de Angola, chegando a Santos em lastro e ali parando devido à falta de água e mantimentos (14), argumento típico dos traficantes pegos em flagrante.

Estes interrogatórios haviam sido tomados pelo sub-delegado de Santos, sendo que o delegado titular, que fazia investigações paralelas, era claramente inimigo de seu subordinado. Questionado sobre a formalização do processo no caso do "Caçador", o delegado dizia desconhecer seus termos e que, perguntando ao escrivão, "Ele nada me soube dizer". O processo foi enviado ao Escrivão do Júri diretamente pelo sub-delegado de Santos, em 28 de fevereiro de 1844.

Em função das queixas do vice-cônsul inglês de que as autoridades policiais em Santos nada haviam feito para capturar os africanos vindos no "Caçador", o delegado local afirmava ter realizado a vistoria no navio e os interrogatórios da tripulação (que ele mesmo afirmara desconhecer anteriormente) e que, com a chegada do chefe de polícia da província à cidade, tudo ficara nas mãos deste. Para eximir-se, o delegado usou de fina ironia:

14. "Auto de Interrogatório Feito ao Mestre, Piloto, e Mais Tripulação Pertencente ao Brigue Português Denominado Caçador Como Abaixo se Declara". AESP, Lata 2441,6 - *Polícia* (1844), 24 jan.1844.

"Deixo pois ao razoável pensar de V. S. [o presidente da província] o julgar se eu poderia ter feito mais algumas coisa e se deveria prosseguir nas investigações começadas depois de uma autoridade superior me ordenou suspendesse meus trabalhos a respeito (...)" (15).

Porém, antes disso, o "Caçador" fora invadido por 17 homens vindos em um escaler inglês. Obrigando a tripulação a pular na água, os ingleses "içaram-lhe uma bandeira inglesa e trataram-no como presa sem alguma solenidade ou cerimônia". O navio foi retomado por uma escuna brasileira, não sem o protesto do comandante do "Frolic", que pedia para o caso um julgamento na Comissão Mista do Rio de Janeiro, por não acreditar nas autoridades santistas. O Ministro de Estrangeiros foi peremptório: "(...) tendo sido apresado nas águas do Império (...) compete seu julgamento às justicas ordinárias, e não à Comissão Mista Brasileira e Inglesa" (16).

Em maio de 1850, um novo "conflito entre pessoas da terra" e parte da tripulação de um vapor inglês ocorreu nas praias da Ilha de Santo Amaro. Os homens da tripulação do "Riflemant" disseram ter ido à ilha para abrigarem-se de um temporal e que

15. AESF, Lata 2441,6 - *Polícia* (1844), Relatório de 15 mar.1844.

16. AESF, Lata 2441,6 - *Polícia* (1844), 19 fev.1844. Ofício de 6 de fevereiro informa que formou-se processo contra o "Caçador" pela suspeita de desembarque de 600 africanos na praia do Perequê. Ver AESF, Lata 2442,7 - *Polícia* (1844).

"saltando à terra para fazerem comida e enxugarem as roupas (...) foram acometidos por quarenta e tantas pessoas que as perseguiram com tiros de espingarda",

resultando o encontro na morte de um marinheiro inglês. A reação não tardou: Crofton, o comandante do navio, voltou à terra com homens armados e "deitou fogo" a uma casa onde, segundo ele, teriam sido encontrados objetos pertencentes aos primeiros marinheiros que foram à ilha. O comandante finaliza dizendo ter acabado com o "covil de salteadores" que atacou os marinheiros de sua embarcação (17).

No processo aberto para apurar o caso, o sub-delegado de Santos lamentava as "complicações desta natureza", tanto porque o caso envolvia a morte de um marinheiro inglês num confronto com "pessoas da terra", quanto porque o comandante do "Riflemant" invadira o território de um país estrangeiro para resolver um problema que caberia às autoridades locais. Deixando de lado as complicações no âmbito das relações internacionais, podemos nos concentrar nos motivos que teriam levado um grupo de cerca de quarenta pessoas a tomar atitude de tamanha violência contra os ingleses.

Pode-se supor que o grupo fosse parte de um sistema de apoio em terra ao comércio de africanos. Empresa bem articulada como era, tal comércio contava não só com pontos de apoio na África e com os navios negreiros, mas também com receptadores nos locais de chegada desses navios, que

17. AESF, lata 1227,432 - *Ofícios Diversos de Santos* (1850), ofício de 23 de maio de 1850, do sub-delegado de polícia de Santos ao presidente da província, c/c aos ministros de Negócios Estrangeiros e da Justiça.

certamente não eram escolhidos a esmo. Em se tratando de uma atividade ilegal e perseguida, os traficantes provavelmente mantinham uma força armada para enfrentar pequenos confrontos localizados, ao menos para possibilitar os desembarques de novos africanos.

Nada impedia, porém, que os membros dessa força fossem habitantes dos próprios locais onde se realizavam os desembarques clandestinos. Como já dissemos, depois de 1831 esses desembarques se faziam em pontos isolados e relativamente distantes das maiores concentrações urbanas, para escapar da vigilância. É possível que os habitantes desses lugares, em alguns casos, atacassem os ingleses ou quaisquer outros que procurassem inibir o tráfico. Afinal, numa sociedade marcada pelo convívio cotidiano com a escravidão, não seria espantoso se essas pessoas não compartilhassem a idéia expressada no parlamento de que o tráfico era um comércio "bárbaro e desumano".

Além disso, não seria difícil para os comerciantes de africanos pagarem essas pessoas e tê-las circunstancialmente ao seu lado para fazer frente aos que se opunham ao tráfico. A população livre do império que não dispunha de acesso ao que se discutia em torno da questão, poderia ser favorável ou contrária à continuidade do tráfico, mas fosse em defesa de uma noção popular de soberania ou de sua sobrevivência imediata, tomava posições que variavam a cada época e circunstância. Não se pode dizer que ela teve uma postura única e coerente, agindo como um bloco monolítico.

No caso do "Riflemant" ocorre o mesmo. Não podemos afirmar que se tratava de um grupo ligado aos traficantes ou de "salteadores", como afirmou Crofton. Concretamente, o que sabemos dos desdobramentos deste caso é que o comandante do navio e o vice-cônsul inglês em Santos queixaram-se do "insulto" ao presidente da província e à Corte. Na versão dos queixosos, o número de homens armados que atacou os ingleses subiu para cinquenta causando a morte já referida e um ferido grave. Ainda nessa versão a volta do comandante com seus homens armados e os tiros que estes deram no suposto "covil" foram simplesmente omitidos, talvez por suas características pouco diplomáticas. O governo ainda era instado pelo vice-cônsul, num tom até pouco habitual quando os ingleses se referiam às autoridades brasileiras, em geral suspeitas de conivências com o tráfico, a fazer com que

"se acabe a ambição que infelizmente domina em certas pessoas, e que se cumpram as ordens do Governo sobre o infame tráfico de Africanos, que é o móvel de todas estas desordens" (18).

O envolvimento dos ingleses na repressão ao tráfico e as escaramuças com as autoridades brasileiras prosseguiram por algum tempo. Esse envolvimento deixou registros na

18. AESP, Lata 1227,432 - *Ofícios Diversos de Santos* (1850), ofício de 23 maio 1850, do Comandante da Marinha em Santos ao Presidente da Província, c/c ao Ministro de Negócios Estrangeiros e da Justiça. O vice-cônsul acrescentava ainda que fizera ver ao comandante Crofton "o arbitrário deste seu ato; ao que ele respondeu que quando mandou lançar fogo ao rancho não teve o menor intento de fazer um insulto ao Brasil". AESP, Lata 4809,64 - *Juiz de Direito de Santos* (1850-1863), ofício do juiz substituto da 6a. Comarca ao presidente da província, 23 maio 1850.

documentação de caráter oficial, denotando que a população residente nos locais suspeitos de desembarque clandestino teve um papel que nem sempre foi marcado por arroubos de violência ou pela observação meramente passiva, mas que também não excluía comportamentos desses tipos.

O pescador Manuel Felipe Santiago se surpreendeu um pouco com a presença de um vapor inglês nas águas próximas às habitualmente freqüentadas por ele em seu trabalho. Mesmo assim, subiu a bordo do mesmo "para guiá-lo até a cidade [Paranaguá]" (19). Uma vez chegando à barra, o vapor inglês apresou três navios brasileiros, rebocando-os aparentemente com destino à ilha britânica de Santa Helena. Próximo à Fortaleza de Paranaguá, no entanto, "esta lhe atirou um tiro com pólvora seca para a fazer parar, e como não fosse atendida, principiou a fazer-lhe fogo com bala, sendo correspondido pelo vapor", sob o olhar atento de "muita gente da Ilha do Mel" (20).

Do choque resultaram muitos danos a dois dos navios rebocados, sendo os mesmos queimados fora da barra e resultou também na morte de três membros da tripulação do vapor. O terceiro navio seguiu para Santa Helena.

Manuel seria interrogado mais detidamente no dia seguinte (21). Sua versão nessa oportunidade acrescentava

19. AESP, Lata 1227,432 - *Ofícios Diversos de Santos* (1850), ofício de 4 jul.1850.

20. Ibidem. Ver também Iglésias, "Vida Política", p. 31.

que a princípio ele teria se recusado a embarcar, mas o comandante do navio inglês lhe teria explicado "que não ia fazer mal algum e sim que ia refrescar". Segundo Manuel, a intenção do comandante era levá-lo para Santa Helena, ao que ele se recusara alegando "o pretexto de casado". O pescador foi então deixado pelos ingleses num escaler em Santos, recebendo ali sete patações e a recomendação de que "não declarasse nessa cidade o que tinha acontecido".

O afluxo de expectadores, as trocas de tiros ou ataques armados, a presença da população nos locais de desembarques clandestinos e sua postura quanto à repressão inglesa ou brasileira pareciam incomodar o governo da província e as autoridades da Corte. Se de um lado estes acontecimentos punham à vista de todos as dificuldades que havia para se combater o tráfico, "que tem posto a Nação em gravíssimas dificuldades, expondo-a a sofrer na dignidade" (22), de outro não se podia estimular a população a ter reacções violentas, agravando ainda mais a situação do governo face à questão, conforme Rio Branco já alertara. Havia uma preocupação em manter os ânimos populares acalmados, mantendo a "ínfima populaça" numa ordem que impedisse

21. Interrogatório Feito a Manuel Felipe Santiago". AESP, Lata 1227,432 - *Ofícios Diversos de Santos* (1850), ofício de 5 jul.1850.

22. AESP, Lata 1227,432 - *Ofícios Diversos de Santos* (1850), ofício de 18 jul.1850. do Comandante da Marinha em Santos ao Presidente da Província, c/c ao Ministros dos Negócios Estrangeiros.

qualquer manifestação do "mais pequeno insulto contra os Súditos Ingleses"(23).

Contra as manifestações populares, as autoridades policiais pareciam não hesitar no uso da força, conforme afirmou o Comandante da Marinha em Santos: "não perderei tempo em repressiar o delinquente e proceder contra ele com todo o vigor, e severidade das Leis", severidade esta que não vinha sendo aplicada aos traficantes, mesmo levando em conta a mudança de seu conceito social e reconhecendo em sua atividade um crime que depunha contra a "dignidade nacional".

Naquele momento de discussão de uma nova lei de proibição do tráfico, parecia conveniente aos propósitos diplomáticos do governo brasileiro dar proteção aos súditos ingleses residentes no país ou que fossem membros da "Royal Navy". A possibilidade da população brasileira reagir contra os ingleses era vislumbrada pelas autoridades:

"ou para ofendê-los, ou excitando os ódios suscetíveis por qualquer procedimento desregrado que eles hão tido para conosco, [o] que não deve ser correspondido senão com o que é próprio de um povo moral e civilizado"(24)

A mesma precaução parecia ser comum entre outros membros da polícia, como o delegado de Cananéia, que classificava tais reações de "indignidade" e informava estar

23. Ibidem.

24. AESP, Lata 1227,432 - *Ofícios Diversos de Santos* (1850), ofício de 19 jul.1850, do delegado suplente de Santos ao presidente da província.

alerta com relação aos possíveis "insultos contra os Súditos Ingleses" (25).

A preocupação em se manter um relacionamento aparentemente normal com os ingleses se manifestava em diversas províncias, evidenciando que o confronto generalizado entre os dois países era uma possibilidade com a qual se deveria contar e que causava tensão especialmente nas cidades portuárias do Brasil. Salvador, por exemplo, viveu o início do ano de 1851 sob o boato de um confronto armado para breve, em função da presença de navios britânicos fundeados em seu porto. As autoridades se empenhavam em desmentir o boato:

"Comunico a V. Ex. achar-se esta província em paz, não havendo o menor receio de ser perturbada sua tranqüilidade. Nenhum crédito [devem] merecer os boatos aterradores, que porventura aí apareçam de um próximo conflito com os Cruzeiros Britânicos, entre cujos comandantes, e esta Presidência se tem dado apenas uma correspondência oficial (...)" (26).

Em suas averiguações de contrabando de africanos, a polícia contava com a postura favorável das populações litorâneas ao tráfico, até pela recompensa material que daí advinha. Foi através de uma artimanha que o tenente Inácio Joaquim da Silva e Luís Gonzaga da Gama identificaram a

25. AESP, Lata 862,67 - *Ofícios Diversos de Cananéia* (1846-1863), Pasta 2, docs. 49 e 51, 01 e 08 ago.1850, respectivamente.

26. AESP, Lata 6126,3 - *Ofícios do Estado (sic) da Bahia* (1836-1891), ofício de 23 jan.1851, de Francisco Gonçalves Martins, presidente da província da Bahia, ao presidente da província de São Paulo

participação dos populares nos desembarques efetuados na costa paulista. Fazendo-se passar por "agentes dos mais fortes, e abastados contrabandistas do Rio de Janeiro, e da Bahia", indagaram aos moradores de Una, próximo a São Sebastião, qual seria o local mais conveniente para se desembarcar africanos a salvo da repressão. A reação dos populares deixou os dois policiais na certeza de estarem no caminho certo para descobrir provas concretas contra o tráfico ilegal:

"Não podemos descrever a sensação, e o contentamento que os praianos manifestaram quando ouviram soar as nossas expressões: pareciam que viam raiar diante de si um futuro de ouro, e seriam capazes de dar, talvez, metade de sua existência para terem o prazer de levar a efeito o suposto desembarque" (27).

A estratégia policial consistiu em aprofundar o contato com os praianos e iludi-los a respeito do propósito real da presença dos dois ali. Algum sacrifício se fez necessário da parte dos policiais: "princiapiamos a brindar os seus filhinhos, e eles em retribuição davam-nos o que possuíam - *água de café* e peixe de péssima qualidade...". Em troca, obtiveram informações que revelam que os praianos poderiam não ser gente tão facilmente iludida: "nos asseguraram que há dez anos, para mais, não se dá em toda a costa um só

27. ANRJ, Pacote IJ 6 521 - *Processos sobre o Tráfico*, Pasta São Paulo (1856). Relatório Reservado ao Presidente da Província, 10 mar.1856. Os policiais estavam em Una afim de investigar "dados sobremaneira vagos, e obscuros" que haviam chegado ao conhecimento do presidente da província anos antes, Cf. AESP, Lata 5534,1 - *Escravos* (1830-1882), 6 fev.1853).

desembarque de africanos" (28). Esta informação eximia os praianos de qualquer culpa ou conivência no tráfico, embora os policiais afirmassem que, depois de contatos com outros moradores, estes se dispunham a auxiliar e que a praia de Saí era a melhor opção para o suposto desembarque que os falsos agentes queriam promover. No entanto, entre o primeiro contato e as conversações posteriores, não sabemos com que vantagens os policiais acenaram para obterem apoio tão incondicional dos moradores de Una.

Postura marcada pelo silêncio conveniente teve a população de Itaipu e Maricá, na província do Rio de Janeiro. Em 1859, averiguava-se lá a ocorrência de um desembarque de africanos, e as autoridades nada conseguiam retirar dos moradores:

"Nada dissuade os moradores daqueles lugares da idéia imbuída de que sofrerão muito se a polícia descobrir que ali houve desembarque de negros, por isso todos ouviram dizer que tal como aconteceu, mas não apontam diretamente quem o disse. O próprio informante José [ileg.] negou-se a sustentar naquele lugar o que tão clara e terminantemente asseverou em Niterói, é portanto um impostor ou covarde" (29).

Sujeitos tais como os que foram aqui citados, ainda mais por não se constituírem como grupos coesos e que muitas vezes só podem ser analisados através da somatória de comportamentos individuais, raramente foram tomados como

28. ANRJ, Pacote IJ 6 521 - *Processos sobre o Tráfico*, doc. cit. Grifo no original.

29. ANRJ, Pacote IJ 6 522 - *Tráfico de Africanos*, ofícios confidenciais, out.1859. Grifo no original.

personagens atuantes num processo histórico que elegeu outros sujeitos como centrais. Meu propósito aqui foi tentar reintroduzi-los numa história da qual eles, de fato, não estiveram excluídos.

Além da escassa pesquisa empírica a respeito destes grupos, a leitura que a historiografia quase sempre fez das poucas evidências encontradas partiu da tese da ingerência inglesa no fim do tráfico de africanos para o Brasil. O envolvimento das populações praianas no tráfico foi visto através da documentação oficial, mas o verdadeiro problema reside no fato de que ele foi absorvido também sob esse ponto de vista. É preciso descobrir novas evidências, mas também se impõe a releitura das já conhecidas.

O envolvimento a que tenho me referido até aqui pode ser visto também como uma das estratégias dos traficantes para manterem seu negócio, mas só foi eficaz porque encontrou abrigo entre os moradores dos locais onde ocorriam desembarques clandestinos. A conclusão a respeito da postura da população livre e pobre que presenciou tais desembarques, se levarmos em conta as evidências, aponta para a auto-preservação e para a diversidade.

ATRAVÉS DA REPRESSÃO: OS AFRICANOS LIVRES

Uma análise da legislação repressiva ao tráfico após 1831 aponta para alguns paradoxos. O primeiro deles refere-se ao volume de africanos introduzidos clandestinamente até 1850: confrontando-se esse número com a quantidade de processos instaurados para punir os contrabandistas na justiça brasileira, fica claro que o empenho na repressão foi pequeno nesse período, no que se refere às autoridades do país (Ver Tabelas 1 e 2). A questão continua a existir se incluirmos na análise os processos das Comissões Mistas anglo-brasileiras.

O segundo paradoxo refere-se à regulamentação das duas leis de repressão ao tráfico. Em decorrência da lei de 7 de novembro de 1831, foram criados mais de vinte dispositivos legais regulamentando sua execução ou indicando o que fazer com os africanos livres. Já a lei 581, de 1850, teve um número de decretos regulamentadores duas vezes menor (30). De qualquer forma, não havia falta de mecanismos legais para agir contra o tráfico entre 1831 e 1850, já que toda a legislação anterior continuou em vigor, e os processos foram feitos remetendo-se às duas leis.

Nos processos da Auditoria de Marinha, algumas vezes podemos conhecer o destino dos africanos apreendidos nos desembarques clandestinos. A legislação determinava que os

30. Um guia da legislação está em Dea R. Fenelón, "Levantamento e Sistematização da Legislação Relativa aos Escravos no Brasil". Anais do VI Simpósio Nacional da ANPUH, v. II. Publicado pela *RH*, 1973, pp. 199-307.

africanos fossem interrogados, batizados se ainda não o fossem e colocados em depósito - normalmente as Casas de Correção - sob a responsabilidade de um curador.

Logo após a lei de 1850, o primeiro caso de apresamento no centro-sul foi o do brigue "Catão", ocorrido em 14 de setembro em Desterro, Santa Catarina. O processo começou a tramitar em 9 de outubro de 1850 (31). Neste caso, vários indícios encontrados no navio apontavam para o seu envolvimento no tráfico. De início, a existência de 20 africanos a bordo - embora não saibamos se eles eram bocais, por falta de auto de corpo de delito, que foi observada também no Conselho de Estado quando este reformou a sentença da Auditoria de Marinha.

Os demais indícios ligavam-se à carga transportada no "Catão": 200 alqueires de farinha, 60 de feijão, 100 de arroz e 95 de carne seca, além de 150 cascos de água e 9000 achas de lenhas. Tal quantidade de provimentos pareceram exagerada para uma tripulação de 17 homens.

Interrogado, o capitão Aureliano Pedro Constantino Cordeiro encontrou uma resposta convincente para o auditor

31. "Auto de Apreensão do Bergantim 'Catão', por Contrabando de Africanos". *AGM*, Caixa 13.195, Processo 4. Pelo menos duas apreensões haviam ocorrido antes da promulgação da lei e os processos referentes a elas tramitaram dentro do novo padrão legal. Na Auditoria Geral de Marinha, os navios "Antipático" e "Astro", apreendidos em São Sebastião e Paranaguá, foram apresados em 15 de outubro de 1849 e 18 de agosto de 1850, respectivamente. Ver "Processo de Fresa Feita pela Escuna 'Lindóia' do Brigue Nacional Denominado 'Antipático'. *AGM*, Caixa 13.198, Processo 20, e "Processo por Pirataria e Contrabando de Africanos, no Brigue 'Astro'. *AGM*, Caixa 13.197, Processo 15.

que investigava o caso, José Batista Lisboa. Cordeiro alegou que a rota e o objetivo da viagem eram, conforme os documentos declaravam, destinados a ir buscar colonos em Açores, partindo de Vitória, no Espírito Santo. A presença de 20 africanos a bordo não é mencionada no interrogatório de Cordeiro nem da tripulação composta de inúmeros estrangeiros (como era comum em navios do tráfico transtlântico). Sua presença em Santa Catarina - situada em local totalmente fora da rota alegada - foi explicada pela ocorrência de "um grande temporal que fez render os mastros" e arrastou o navio para o sul de seu destino original (32).

Tais respostas pareceram suficientes ao auditor, que julgou o "Catão" má presa. O Conselho de Estado, porém, optou por condenar o navio, levando-o a leilão em junho de 1851, depois de ordenar novas investigações à polícia catarinense.

A ausência de interrogatórios dos africanos, como ocorre nesse caso, era uma displicência quase sempre admitida na Auditoria Geral de Marinha. Dentre os 5 casos julgados nesse tribunal em que houve apreensão de africanos, em apenas 2 eles foram ouvidos, embora nunca da maneira prescrita pela lei. Como já vimos, o Decreto 708, que regulamentou a lei de 1850, dizia expressamente que os africanos deveriam ser ouvidos de forma individual. Este dispositivo nunca foi seguido à risca pelo auditor carioca.

32. "Auto de Apreensão do Bergantim 'Catão', por Contrabando de Africanos". *AGM*, Caixa 13.195, Processo 4, fl. 18v.

Todos os interrogatórios feitos por José Batista Lisboa são extremamente sumários e foram tomados coletivamente, não constando neles informações substanciais.

Alguns casos são paradoxais, como o do "Segundo" (33) e o de um navio não identificado, capitaneado por Clemente Eleutério Freire (34). Neles, 121 e 475 africanos foram apreendidos, respectivamente, sem que nenhuma providência tenha sido tomada para ouvi-los.

Em outros casos, como o do iate "Rolha", quando foram apreendidos 212 africanos, apenas alguns deles passaram por interrogatório por conhecerem rudimentos da língua portuguesa. Ainda assim, "responderam a algumas das perguntas, ignorando porém as outras, e declarando que nunca tinham visto a terra de brancos, e era esta a primeira vez que vinham" (35). Não se diz, porém, quais foram as perguntas ignoradas nem se um intérprete chegou a ser procurado, conforme determinava a lei.

No caso do "Jovem Maria", apreendido em fins de dezembro de 1850, não foi muito diferente: dois entre 290 africanos apreendidos foram interrogados. Chamavam-se Pompeo

33. "Processo de Presa Feita em Itapemirim, de um Falhote Denominado 'Segundo' Empregado no Tráfico de Africanos". *AGN*, Caixa 13.196, Processo 10.

34. "Processo de Presa Feita na Ilha da Marambaia de 199 Africanos que constava Terem Sido Recentemente Ali Desembarcados". *AGN*, Caixa 13.196, Processo 7.

35. "Processo de Apreensão do Iate 'Rolha' e de uma Garoupeira com 212 Africanos, pelo Vapor de Guerra 'Urânia' no Porto de Macaé". *AGN*, Caixa 13.195, Processo 2, fl. 35.

e Alfredo e, saídos de Angola, após uma viagem de vinte e cinco dias chegaram à Ilha Grande, no Rio de Janeiro. "Segundo ouviam dizer", o navio era espanhol e foi apreendido ainda no mar, "longe da terra", e por isso ninguém da tripulação pôde fugir (36).

Como todos os que foram apreendidos no litoral centro-sul e julgados na Auditoria Geral de Marinha, também estes africanos se destinaram à Casa de Correção da Corte, e no caso do "Jovem Maria", alguns faleceram de "febres" antes do término do processo.

Encontrar africanos boçais a bordo dos navios ou na terra próxima ao local dos desembarques era o indício mais comprometedor de envolvimento no tráfico. Mesmo que apenas um africano fosse localizado, isso indicava que havia a possibilidade da existência de outros. Em novembro de 1850, em Cananéia, apenas o africano Pedro foi encontrado em terra, e dele pouco se pôde retirar: vários escravos foram chamados para servirem de intérpretes, mas ele "só repetia o que se lhe perguntava, sem que se pudesse conhecer ao menos de que nação é" (37). Pedro foi dado como "inteiramente boçal", mas conseguiu-se descobrir ser ele da nação gege, e

36. "Processo de Presa Feita pelo Vapor de Guerra 'Urânia' de um Iate com 291 Africanos nos Mares da Ilha Grande". *AGM*, Caixa 13.196, Processo 6.

37. AESP, Lata 862,67 - *Ofícios Diversos de Cananéia* (1846-1861), Pasta 2, doc. 72, ofício de 5 dez.1850. Ver também Canabrava, Alice, "Um Desembarque", p. 561.

a dedução de que fora trazido recentemente baseava-se na leitura dos sinais de seu corpo:

"(...) terá a idade de dezesseis anos mais ou menos, sem barba ou buço, que tem o olho direito meio fechado e que esse defeito é natural, que tem uma marca de ferro na espádua direita e que se distingue ser 'O' e outra de E. S. no peito esquerdo" (38).

Pedro foi interrogado novamente, mas não se conseguia um intérprete que falasse seu idioma: foram chamados diferentes africanos que estavam na Casa de Correção, das nações "cabinda, mina, congo, cabunda, benguela, hussamane, inhaume, ganguela" e outras, "mas nenhum deles pôde entender o idioma do dito Africano e nem fazer-se entender por este (...)" (39).

Na inspeção do "Relâmpago", navio que desembarcou africanos em Itaparica, na Bahia, em 1851, vários indícios comprometedores foram encontrados. A embarcação, construída

38. "Auto de Exame de um Africano Apreendido pelo Capitão Antônio Dias Taborda". "Processo de Presa Feita em Cananéia de um Brigue-Barca Denominado 'Trenton', 'Edelmonda' ou 'Lembrança', por se Empregar no Tráfico de Africanos. AGN, Caixa 13.197, Processo 13, fl. 5. Sobre as marcas dos africanos apreendidos como indício de sua introdução recente no Brasil, ver a edição dos documentos que reproduzem esses sinais em Luciano Raposo, *Marcas de Escravos: Listas de Escravos Emancipados Vindos a Bordo de Navios Negreiros (1839-1841)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1990, em especial o texto "Iconografia no Corpo escravo". Os processos da Auditoria Geral de Marinha analisados aqui, em alguns casos, trazem listas dos africanos apreendidos com suas respectivas marcas.

39. "Processo de Presa Feita em Cananéia de um Brigue-Barca Denominado 'Trenton', 'Edelmonda' ou 'Lembrança', por se Empregar no Tráfico de Africanos. AGN, Caixa 13.197, Processo 13, fl. 29 v.

nos Estados Unidos, tinha aguada no porão e uma grande porção de canecos, além de

"sacos de milho e farinha e esteiras sobrepostas às pipas para substituir o baixo ou segunda coberta em que costumam transportarem-se Africanos (...) com as escotilhas todas abertas (...) e bem assim seus repardos [?] para resfolegação três de cada lado do convés que servem para arejar o porão. E alguns cubos para matérias fecais só usados nas embarcações negreiras" (40).

A qualidade da alimentação, as dimensões do navio e sua superlotação dão-nos uma amostra das condições em que o tráfico se fazia nesse período de ilegalidade reprimida. A lotação do navio era aumentada com a implementação de um segundo compartimento no porão, de modo que se tornava impossível manter-se em pé dentro dele (ver Figura I). As agruras de uma travessia transatlântica num navio negreiro, vivenciadas por milhões de africanos, foram descritas com cores muito vivas por Mahommah Baquaqua:

"Seus horrores, ah! quem os pode descrever? Ninguém pode retratar seus horrores tão fielmente como o pobre desventurado, o miserável desgraçado que tenho sido confinado em seus portais (...). O porão era tão baixo que não podíamos ficar em pé, éramos obrigados a nos abaixar ou a sentar no chão (...). A única comida que tivemos durante a viagem foi milho velho cozido. Não posso dizer quanto tempo ficamos confinados assim, mas pareceu ser muito tempo (...) (41).

40. "Traslado de Auto Crime. Réu: O Comandante da Escuna Relâmpago". AEB/SJ, *Autos-Crimes*, Maço 1249, Auto 2, fl. 62v.

41. "Biografia de Mahomman G. Baquaqua", p. 272. Mesmo durante a legalidade do tráfico, as condições dos africanos nas travessias do Atlântico nunca primaram pelo bom tratamento. Mesmo não sendo de um humanitarismo exemplar,

Os relatos que encontramos no processo do "Relâmpago", confirmam as condições da viagem descritas por Baquaqua. No caso deste navio, além do confinamento, da superlotação e da falta de comida e água, fez a viagem em condições turbulentas desde sua partida da África (42) até o desembarque às pressas sob o encalço do "Itapagipe".

Quatro africanos foram interrogados de início, três homens e uma mulher, com idades entre 15 e 27 anos:

"(...) chegaram ao Brasil há um mês pouco mais ou menos, e que vieram em um barco grande de dois mastros, o qual perseguido por uma embarcação de guerra que os perseguiram os atirou a uma costa onde havia gente branca que os recebia que tiveram trinta dias de viagem contados do que partiram da Costa da África e Porto de Onim no lugar daquela Costa onde foram recebidos, que com ele interrogados vieram outros muitos africanos, que alguns morreram por terem sido atirados da Embarcação por cordas a nado (...) foram expostos [na praia] pelo meio dia e daí caminharam de noite a uma casa grande no meio do mato onde havia um homem branco que saia a cavalos e outros brancos e dez pretos ladinos, e que daí saíram pelo mato e andaram e andaram (sic) um dia inteiro sem comerem nem beberem até que os guias fugiram e foram eles interrogados pegados (sic)" (43).

João Rodrigues de Brito apontava já em 1807 o desrespeito dos traficantes em relação às leis que limitavam a quantidade de escravos a bordo dos navios negreiros. Ver *Cartas Econômico-Políticas*, p. 50.

42. Segundo Verger, "Ocorreu um incidente quando de sua partida de Lagos. O rei Kosoko tinha proibido todas as comunicações entre a terra e os navios ao largo, durante os dois dias que precediam e os dois que se seguiriam à partida do Relâmpago, a fim de guardar segredo sobre a hora de sua partida e tornar impossível aos cruzadores britânicos sua perseguição e captura". Em represália, os ingleses incendiaram os hangares de três traficantes brasileiros em Lagos e estabeleceram um bloqueio a todos os portos da baía de Benin, derrubando Kosoko do trono e tomando posse virtualmente de Lagos. Ver *Fluxo e Refluxo*, pp. 570-574. A citação encontra-se à p. 570.

Os africanos Cosme, Damião e Benedito foram interrogados depois do batismo, e relataram condições quase literalmente iguais, ou o escrivão não anotou as nuances do vocabulário. Segundo seus relatos, homens e mulheres adultos vinham na parte mais inferior do porão, e os pequenos em cima,

"e que todos passavam mal durante a viagem, e que morreram muitos (...) sendo certo que durante a viagem e na ocasião do desembarque levaram muita pancada ele e os demais Africanos" (44).

Certamente, as condições a bordo não eram nada adequadas, já que tanto pelo relato dos africanos apreendidos quanto da tripulação, a mortalidade fora grande. Segundo Manuel Sanchez, marinheiro do "Relâmpago",

"(...) o carregamento era de 830 africanos que na viagem morreram cerca de 40 e tantos não sabendo quantos chegaram ao Engenho por não contá-los" (45).

Os índices de mortalidade dos africanos a bordo dos navios podem ter se ampliado geometricamente durante a fase mais aguda da repressão, e uma comparação pode ser estabelecida através das estatísticas ao longo de todo o tráfico, apesar da diversidade dos dados (ver Tabela 3). De qualquer forma, a experiência da travessia nessas condições

43. "Interrogatório". "Traslado de Auto Crime...", fls. 122-124.

44. "Interrogatório". "Traslado de Auto Crime...", fls. 167-167v.

45. "Interrogatório do Espanhol Antônio Chanxe (sic)". "Traslado de Auto Crime...", fl. 178v.

era algo que jamais seria esquecido por aqueles africanos que a viveram. As reminiscências de Baquaqua, mais uma vez, são significativas pelas semelhanças que apresentam com a experiência dos milhões de homens, mulheres e crianças que se sentiam aliviados ao chegar inteiros (ou quase isso) ao outro lado do Atlântico:

"Quando desembarquei, senti-me grato à Providência por ter me permitido respirar ar puro novamente, pensamento este que absorvia quase todos os outros. Pouco me importava, então, de ser escravo, havia me safado do navio e era apenas nisso que eu pensava" (46).

Um alívio semelhante devem ter sentido os africanos do "Relâmpago". Na pouco hospitaleira "terra de brancos", 49 deles foram apreendidos de início, que somados a outros 264 capturados posteriormente, significa que bem mais da metade dos que embarcaram em Onim tornaram-se escravos na Bahia ou talvez em outras províncias. O navio foi julgado boa presa, seus bens arrematados e o prêmio devido repartido entre a tripulação do "Itapagipe", responsável pela apreensão. Quanto aos africanos livres, foram distribuídos às Santas

46. "Biografia de Mahommah Baquaqua", p. 273. Baquaqua chegou a pernambuco provavelmente já no período de ilegalidade do tráfico, a julgar pelas situações que descreve em torno do desembarque: "(...) nos foi dado a entender que deveríamos permanecer em silêncio absoluto, sem clamor algum, senão nossas vidas estariam em perigo. Mas quando 'a noite lançou seu manto de trevas sobre a terra e o mar', deitaram ferros e nos permitiram ir ao convés para sermos vistos e manuseados por nossos futuros senhores, que vieram da cidade. Desembarcamos a algumas milhas da cidade, na casa de um fazendeiro, que era usada como uma espécie de mercado de escravos". Ibidem, p. 273.

Casas da província da Bahia e pelos trabalhos de construção do Forte de São Marcelo.

Também no desembarque de Bracuí, ocorrido em 1853 em Angra dos Reis, é possível descobrir o que ocorreu aos africanos livres apreendidos. Os réus indiciados neste episódio foram absolvidos e o encarregado do inquérito se afastou do caso, que não teve maiores consequências do ponto de vista legal (47). Os africanos apreendidos foram levados para a Casa de Correção da Corte e colocados sob a responsabilidade direta da Coroa. Em março de 1853, inicia-se uma correspondência entre a Casa de Correção e as autoridades da província de São Paulo, informando que dos 34 africanos capturados em Bananal, vários haviam falecido. A correspondência informa seus nomes e outros dados:

47. Cf. Costa, *Da Senzala*, pp. 45-46.

**AFRICANOS DESEMBARCADOS EM BRACUÍ E APREENDIDOS EM BANANAL
FEVEREIRO DE 1853**

NOME	DATA DA MORTE	NAÇÃO	IDADE	CAUSA-MORTIS
João	03 mar.	moçambique	-	diarréia
Pedro	09 mar.	moçambique	11	diarréia
Gabriel	09 mar.	moçambique	12	diarréia
Ezequiel	26 mar.	moçambique	5	diarréia
Fernando	04 abr.	mucena	14	diarréia
Antônia	03 jul.	quilimane	13	bexiga
Luiz	07 jul.	-	23	diarréia
Domingos	15 jul.	quilimane	12	colite crônica
Daniel	21 jul.	moçambique	29	colite crônica
-	21 jul.	-	-	entero-colite

Fonte: AESP, Lata 6143,19 - *Ofícios do Estado (sic) do Rio de Janeiro* (1853-1891), diversos.

Pela identificação da "nação", é evidente que este carregamento havia sido feito em Moçambique, África oriental, região de onde veio um número menor de africanos para o Brasil, no contexto geral do tráfico transtlântico (48). Exatamente por isso, era também uma região menos visada pela frota inglesa na África. Estas informações comprovam o depoimento de uma testemunha em Resende - Antônio José Correia Moreira - que afirmara que os africanos que atravessaram a cidade eram, em sua maioria, "moleques e crioulinhas"(49), ou seja, bastante jovens, se considerarmos que estes que morreram são uma amostra representativa do carregamento como um todo. Seria interessante comparar a idade média destes africanos (cerca de 16 anos) com a média geral dos que foram introduzidos no período de ilegalidade

48. Cf. Manoel G. Florentino, *Em Costas Negras: Um Estudo sobre o Tráfico Transatlântico de Escravos para o Porto do Rio de Janeiro (c. 1790-c.1830)*. Niterói, ICHF/UFF, 1991, pp. 102-105. Tese de Dout., ex. mimeo.

49. "Inquirição de Testemunhas - Assentada". AESP, Lata 6143, 19 - *Ofícios do Estado do Rio de Janeiro* (1853-1891), 12 fev.1853.

do tráfico, para sabermos se, no final da atividade, os traficantes estariam trazendo negros mais jovens com o objetivo de fazer a força de trabalho render por tempo maior, já que o tráfico sofria severa perseguição e tornava-se mais difícil introduzir novos africanos (50). Pensando também nas condições em que a travessia era feita naqueles anos finais do tráfico, pode-se supor que os mais jovens tinham mais chances de resistir a ela, embora essas mesmas condições fizessem suas primeiras vítimas, por diarreia, logo nos primeiros dias após a chegada à "terra de brancos".

. ESCRAVOS EM BUSCA DE LIBERDADE NA "TERRA DE BRANCOS"

Depois de colocada em vigor a primeira proibição do tráfico de africanos para o Brasil, em novembro de 1831, a atividade prosseguiu em forma de contrabando. Se hoje sabemos disso, na década de 1830 as autoridades policiais também o sabiam; no entanto, raros foram os casos em que instaurou-se processo contra algum suspeito.

50. Peter Eisenberg aponta a reduzida quantidade de estudos sobre sexo e estrutura etária dos africanos introduzidos no Brasil. "Ficando Livre: As Alforrias em Campinas no Século XIX". In: *Homens Esquecidos: Escravos e Trabalhadores Livres no Brasil (sécs. XVIII e XIX)*. Campinas, Ed. da Unicamp, 1989, p. 304, nota 11.

O interesse pela existência de tais processos para este trabalho deve-se ao fato de que eles permitiriam um estudo comparativo entre a repressão que ocorreu na vigência das duas leis de proibição do tráfico, além de os processos criminais serem fontes importantes para uma história social do processo de extinção do tráfico. Algumas indicações a respeito das possibilidades de análise oferecidas pelos autos crimes foram feitas por Silvia Lara em meados dos anos 80. A autora procurava uma forma de aproximação com as relações entre senhores e escravos e sugeria para tanto os processos criminais, nos quais,

"através do relato das várias testemunhas inquiridas, dos libelos de acusação, defesa, das réplicas e de outras peças que compõem um processos podemos detectar claramente a fala dos senhores, dos agregados, dos negociantes e até mesmo dos escravos, a respeito de fatos e acontecimentos do cotidiano colonial" (51).

Pensando nas fontes e no objeto específico tratados aqui - as tensões e estratégias em torno da repressão ao tráfico na primeira metade do século XIX através dos processos criminais de apreensão de contrabando de africanos - podemos sugerir algumas diferenças na abordagem das fontes e apontar alguns problemas.

A lei que regulamentou a proibição do tráfico em 1850 definia que os africanos apreendidos deveriam ser interrogados individualmente para que assim se pudesse

51. Silvia H. Lara. "Processos Crimes: o universo das relações pessoais". *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, USP, Tomo 33, p. 156, 1984.

colher evidências de sua introdução recente no país. Ocorre, porém, que somente em raríssimos casos os africanos foram ouvidos, e mesmo assim, quase nunca da maneira definida pela lei. Num único caso - o da apreensão da escuna "Relâmpago", em 1851, na Bahia - temos interrogatórios individuais em que os africanos falaram sobre o tráfico. Nesse caso, eles relataram suas impressões a respeito da travessia transoceânica que os trouxe compulsoriamente ao Brasil, da disposição do espaço interno do navio, das funções de cada um dos membros da tripulação, do tempo de duração da travessia e das adversidades nela enfrentadas, do tratamento que lhes era dispensado, dos conflitos ocorridos no ato do desembarque no Brasil, entre outros assuntos. Obviamente, neste e nos outros casos, tais falas eram filtradas pela própria maneira como se conduziam os processos criminais e, além disso, ocorrem com estas fontes problemas de duas ordens, pelo menos.

Em primeiro lugar, a quantidade destes processos é pequena. Existem vinte e um autos julgados na Auditoria Geral de Marinha no Arquivo Nacional, referentes às capturas efetuadas no litoral centro-sul do Brasil, englobando as províncias do Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Santa Catarina, além da Corte, no período compreendido entre 1849 e 1857, sendo que nem todas as apreensões puderam ser feitas antes do desembarque dos africanos e da fuga da tripulação. Algumas vezes, os processos relatam apenas a captura de embarcações

abandonadas e/ou incendiadas para apagar vestígios comprometedores.

Por outro lado, processos de capturas efetuadas pelas autoridades brasileiras referentes às décadas de 1830 e 1840 são quase inexistentes, o que dificulta enormemente a realização de um estudo comparativo do tráfico e das estratégias dos traficantes nesses dois momentos da repressão.

Em segundo lugar, embora não menos importante, há o fato de que os africanos apreendidos, sendo boçais, necessitavam de um intérprete para traduzir seus depoimentos. Muitas vezes havia dificuldade de se encontrar um intérprete conhecedor da língua específica dos africanos apreendidos, e mesmo quando o interrogatório se fazia com o auxílio de um ladino, ocorre uma repetição no conteúdo dos depoimentos. Poder-se pensar em algumas hipóteses para essa repetição: os africanos seguiriam as declarações feitas pelo primeiro deles a ser interrogado (52) ou combinariam previamente as respostas entre eles, o que me parece uma possibilidade mais remota. A repetição pode ser creditada ainda ao intérprete ladino, que em alguns casos poderia não reproduzir fielmente as peculiaridades de cada depoimento, ou ao escrivão do processo, que talvez não julgasse necessário ouvir atentamente a tradução do que dizia cada

52. Embora o Decreto 708, de 14 out. 1850, fosse explícito quanto a este ponto: "As perguntas e respostas relativas ao apresamento deverão ser feitas de modo, que não ouçam uns o que os outros tiverem respondido"(art. 5).

interrogado. No caso dos processos da Auditoria Geral de Marinha, julgados pelo auditor José Batista Lisboa, o interrogatório dos africanos apreendidos sempre foi coletivo, embora isto infringisse a lei, e não houve qualquer observação contrária pelas autoridades que julgavam o processo em segunda instância - o Conselho de Estado.

A busca de pistas sobre a repressão eventualmente ocorrida após a lei de 1831 se mostrou inútil nos arquivos da polícia paulista. Partindo de uma indicação de Afonso Florence a respeito dos africanos contrabandeados na província da Bahia durante aquela década (53), pude ter acesso aos dados de três processos contra traficantes. O primeiro deles, de 1834, acusava a tripulação de uma galera portuguesa; no entanto, o auto desapareceu (54). Outro caso, de maio de 1835, trata da apreensão da escuna espanhola "Mosca", no qual foram pronunciados o contra-mestre e um passageiro,

"cuja pronúncia foi depois sustentada pelo Tribunal do Júri, ficando os mesmos indivíduos obrigados à prisão, e livramento por sentença proferida no mesmo Tribunal" (55).

Caso bastasse saber se os indiciados foram ou não condenados, ofícios como este poderiam substituir os autos.

53. Afonso Bandeira Florence. "Nem Escravos, Nem Libertos: os 'Africanos Livres' na Bahia". *Cadernos do CEAS*, Salvador, 121, p. 64, jun/jul.1989.

54. AEB/SJ, *Autos Crimes*, Maco 7379, Auto 3.

55. AEB/SCP, *Polícia/Assuntos* (1824-1891), Pacote 3139-2, 6 maio 1835.

Porém, os processos criminais são fontes muito mais ricas para conhecermos o empenho com que as investigações eram conduzidas.

Esta riqueza é patente no caso da apreensão da sumaca "São José Triunfante", ocorrida em Rio Grande, Rio Grande do Sul, em 28 de fevereiro de 1834 . O processo revela que a sumaca partira de Salvador dezessete dias antes, e nela foi encontrado um casal de negros, a respeito de quem o comandante da escuna apreensora "Porto Alegre" dizia-se persuadido serem "Africanos há pouco chegados" (fl. 2). Os africanos, Cipriano e Ana, de 16 e 22 anos mais ou menos, foram entregues em depósito, conforme ordenava a lei, e seguiu-se então o interrogatório dos dois no mesmo dia da apreensão (56).

A nagô Ana dizia não conhecer a língua e que, estando há seis anos no Brasil, teria desembarcado em Itaparica num barco grande de três mastros, cujo nome ignorava, de onde teria embarcado para Rio Grande. Desde que chegara ao Brasil, Ana não aprendera a língua, não fora batizada e nem aprendera a rezar. Nesse tempo tivera um filho, morto dias após o nascimento, mais de um ano antes de sua apreensão. Por seu depoimento, ficava clara sua condição de escrava, e como o interesse deste processo era apreender africanos

56. "Auto de Perguntas e Respostas a Dois Escravo (sic) que Foram [ileg.] Retidos pelo Segundo Tenente da Escuna Porto Alegre e Fundeado na Barra desta Vila". "Autuação de um Ofício...", fls. 4 a 6.

livres, não temos mais a presença de Ana nos interrogatórios.

Cipriano, também nagô, conhecia um pouco da língua, e dizia que

"estava há nove meses no Brasil, (...) inclusive um mês de viagem que trouxe de sua terra até a Bahia, que desembarcou naquela cidade de noite no Pilar, que não sabia o nome do barco em que veio de sua terra (...)" (57),

e que teria passado pelas mãos de três senhores: um negro gege, um cigano e um terceiro que ignorava, sendo que o terceiro senhor o teria dado ao capitão do "São José Triunfante". Afirmava ainda que o primeiro senhor o vendera "com medo, conclusão de ver ele que [o] escravo era novo".

Joaquim José de Sousa, mestre do navio apreendido, dizia não saber se Cipriano era africano livre, já que apenas fiscalizou o passaporte que lhe fora entregue pelo senhor deste para que ele fosse vendido no sul do país.

O processo ainda corria em Rio Grande, quando começaram a chegar declarações por escrito de Salvador que começaram a mudar o rumo do caso, embora não alterassem as pretensões de Cipriano. Joaquim de Almeida afirmava ser o senhor de Cipriano e outro depoente - Antônio Francisco Gomes - procurou demolir o que vinha se constituindo como estratégia de Cipriano para a consecução de sua liberdade. Segundo ele,

57. "Auto de Perguntas e Respostas...". "Autuação de um Ofício...", fl. 5v.

"o mesmo escravo é muito esperto e que supondo ficaria forro tinha dito no Rio Grande que era novo a fim de ver se por essa forma ficar liberto"(58).

Todos os depoentes declararam por escrito que Cipriano estava no Brasil desde 1827, tendo chegado na escuna "Umbelina". Porém, os depoimentos chegaram depois que o juiz da vila de Rio Grande julgara Cipriano liberto.

Os autos foram remetidos à Bahia em 12 de julho. A questão, a partir daí, polarizar-se-ia em torno das falas de Cipriano e Joaquim de Almeida e nela se colocava em jogo de um lado a liberdade de Cipriano e de outro a propriedade e a acusação de crime de contrabando de Joaquim. Uma vez absolvido da acusação (59), a questão da liberdade *versus* propriedade, tão debatida desde a Assembléia Constituinte de 1823, encaminhava-se a favor da segunda: a justiça baiana determinou que Cipriano fosse trazido do Rio Grande para a Bahia e que ficasse em poder de Joaquim até que se resolvesse a demanda.

Porém, o cumprimento dessa determinação foi dificultado pelo juiz de paz de Rio Grande, que se recusava a fazê-lo e escreveu um arrazoado de folha e meia para justificar sua recusa. Invocando a lei de novembro de 1831, o juiz Inácio de Miranda dizia ao promotor público Carlos Antônio da Silva:

58. "Autuação de um Ofício...", fls. 14-14v.

59. "Autuação de um Ofício...", fl. 37.

"(...) não me parece V. S. ir de acordo com a Lei sempre que pratique de semelhante maneira e cumprindo-me (...) não só a beneficência destes miseráveis como também pugnar pela observância das Leis" (60),

passou a relatar um a um os artigos da referida lei que garantiam a manutenção da liberdade de Cipriano. Mais do que cada artigo,

"O espírito da Lei é claro a este respeito (...) devendo à face dele para o bem da humanidade subsistir o depósito e observar-se a tal respeito o que ela dispõe, ponderando outrossim a V. S. que a remessa do preto vai acarretar a responsabilidade de V. S. que sem ordem do Governo já não pode praticar ato algum a tal respeito" (61).

A primeira proibição legal do tráfico brasileiro não foi eficiente no que se refere ao efetivo patrulhamento do contrabando, mas provocou interpretações que, como esta, ressaltavam seus aspectos de asseguradora da liberdade dos africanos introduzidos após a sua promulgação. Mesmo entre as autoridades locais de uma vila relativamente pequena não existia concordância quanto a este ponto, embora não saibamos quais seriam as relações de poder que envolviam, nesse caso, o juiz de paz e o promotor de Rio Grande. Carlos Antônio da Silva, certamente furioso com o parecer do juiz de paz, fez com que Cipriano fosse levado (não sabemos através de que métodos) na "primeira embarcação que siga deste porto para o da Bahia"(62).

60. "Autuação de um Ofício...", fl. 7 de Ajuntada.

61. "Autuação de um Ofício...", fl. 8 de Ajuntada.

62. "Autuação de um Ofício...", fl. 10 de Ajuntada.

Na Bahia, Cipriano foi submetido a uma acareação com seu suposto senhor Joaquim de Almeida (63). Indagado por Joaquim, Cipriano não esmoreceu e manteve-se no propósito de ser livre:

"(...) o escravo deu as respostas seguintes: Que não sabe quem o comprou na Costa da Mina, mas que foi o Interrogante quem o trouxe do Pilar, onde ele desembarcou; Que na terra de branco ele respondente somente conheceu até ser embarcado para o Rio Grande um só senhor que é o Interrogante; Que seu ofício era carregar lenha, e fazer outros serviços de rua; Que ele não foi batizado até agora e que quem lhe disse que era forro porque viera há pouco tempo da sua terra fora um seu parceiro no Rio Grande porque ele lhe disse que seu senhor era um negro gege que lhe tinha comprado; Que haviam nove luas que ele havia chegado da Costa da Mina (...) e que quem lhe ensinara a rezar em casa de seu senhor (...) era o seu parceiro João, cuja nação ignora (...)" (64).

Joaquim de Almeida, pelo que se pode deduzir a partir das pessoas que vieram depor em seu favor, era um homem de condição social mais elevada. As testemunhas Miguel João Fidel, negociante francês de 24 anos e Francisco da Costa Franco, latoeiro brasileiro de 22 anos, indagaram a Cipriano se ele não se recordava mais das caçadas que faziam juntos, quando ele teria ido buscar água para os três e se também não se lembrava do lugar onde se situava a venda de seu senhor Joaquim, "à rua dos Quinze Mistérios", onde Cipriano teria trabalhado como caixeiro durante alguns dias. Evidentemente, as perguntas lançavam uma armadilha, pois

63. "Termo de Interrogatórios e Acareação com o Negro Cipriano, de Nação Nagô, Escravo de Joaquim de Almeida". "Autuação de um Ofício...", fls. 4 e ss, 5 maio 1835.

64. "Autuação de um Ofício...", fl. 4.

além de mencionarem a antiguidade das caçadas - "há mais de três anos", portanto antes de 1831 - somente um negro ladino seria capaz de conhecer as matas da Quinta dos Lázaros ao ponto de saber o local da existência de água potável. Do mesmo modo, só um negro com algum tempo de vivência na cidade a conheceria tão bem ao ponto de exercer o ofício de caixeiro.

Apesar de já haver admitido "fazer serviços de rua", Cipriano não mordeu a isca: discordou da versão das caçadas, dizendo que foi José Jambeiro quem o ensinou o caminho para buscar água no Engenho de Lázaro, e que tal caçada de fato ocorrera, "porém que não há tanto tempo". Negou também ter servido como caixeiro, já que "não conhecia as ruas desta cidade e somente as do Rio Grande".

Joaquim indicou outras cinco testemunhas, todas elas confirmando ser Cipriano seu escravo. Infelizmente, o processo foi bastante danificado pela ação do tempo e de todo tipo de predadores de arquivos, de modo que ficamos sem saber se Cipriano ficou ou não nas mãos de Joaquim, se conseguiu vencer a causa através de sua luta, tendo seu único aliado - o juiz de paz de Rio Grande - a milhares de quilômetros de distância.

Fica claro, porém, que a demanda judicial se dava em condições de enorme desigualdade; a Cipriano não se abria a possibilidade de arrolar testemunhas a seu favor. Todos os nomes mencionados por ele - José Jambeiro, João e outro homem, os dois últimos em Rio Grande - eram de "parceiros"

seus, muito provavelmente escravos. Joaquim de Almeida, por sua vez, pôde escolher todas as testemunhas que lhe eram convenientes. Note-se, porém, que para convencer os juizes a seu favor não bastaram as duas testemunhas iniciais, sendo necessária a presença de mais cinco, sinal de que Cipriano, mesmo sem ter quem referendasse suas palavras, era bastante eloquente. Apesar da discrepância notória entre as partes, a arena judicial tinha rituais que precisavam ser cumpridos e em meio aos quais os escravos e africanos livres conseguiriam, por vezes, alcançar seus objetivos.

Processos como este, juntados a outros de natureza similar, apontam as possibilidades que tais fontes representam para um estudo sobre a liberdade num período pouco estudado sob essa ótica. A maior parte dos estudos sobre a perspectiva e a luta pela liberdade centra-se na segunda metade do século XIX. Em processos como este, podemos ver que a lei de proibição do tráfico de novembro de 1831 trouxe perspectivas de liberdade inusitadas, em torno das quais mesmo os escravos podem ter desenvolvido estratégias para se livrarem do cativeiro (como parece ser o caso de Cipriano), sem mencionar as lutas dos próprios africanos livres (65).

65. Entre o processo referente a Cipriano e o início da vigência da segunda proibição do tráfico em 1850, não localizei outras evidências da tramitação judiciária de processos de apresamento de navios negreiros, exceto aqueles julgados na Comissão Mista anglo-brasileira do Rio de Janeiro, que atuou entre 1838 e 1845. Tais processos, no entanto, não serão objeto de análise neste trabalho.

A repressão aos desembarques clandestinos de africanos revela ainda o acirramento da resistência escrava. Em pelo menos dois casos ela aparece potencializada com a repressão ao tráfico. No desembarque da Pontinha, na Bahia, os homens do serviço do engenho foram ouvidos, sendo o primeiro deles José, escravo de Higino Pires Gomes em Jequiriçá. José era feitor de campo, e "o seu senhor o tinha para seu desempenho de qualquer negócio de capricho e de maior importância" (66), o que era bem aplicado ao caso, pois José fazia parte do grupo que trocou tiros com a polícia quando esta perseguia os contrabandistas, sem dúvida um "negócio de capricho". Ele e outros dezessete homens (3 forros e 14 escravos) auxiliaram na condução de 252 africanos que, junto com alguns marinheiros, andaram sete léguas até serem encontrados:

"Com os ditos marinheiros (...) apareceu um homem que parecia pelo falar estrangeiro de cabeleira preta e magro e *moreno* com barbas grandes que diziam ser o contra-mestre da dita embarcação" (67).

Outros escravos de Higino, quando interrogados, deram informações que comprometiam seu senhor. Poderiam simplesmente estar respondendo o que achavam ser a verdade, mas sua intenção também poderia ser incriminá-lo, pensando que assim teriam alguma chance de livrarem-se do cativoiro.

66. "Interrogatório feito ao Cabra José". "Traslado de Auto Crime...", fl. 43.

67. "Traslado de Auto Crime...", fls. 47-47v. Grifo no original.

O depoimento de Caetano, nagô, pode ser entendido dessa forma: denunciou Augusto, sobrinho de seu senhor Higino e administrador do engenho, como condutor dos africanos e quando perguntado se Higino assistira ao desembarque, "respondeu que sim e que estava na ocasião no desembarque", e que quando o navio encalhou os africanos foram jogados ao mar e chegando até a praia a nado, "estava o dito senhor com a gente de engenho à espera dos africanos" (68).

Creio que não se deve desconsiderar a possibilidade de que, ao mesmo tempo em que Caetano procurava envolver seu senhor no episódio, demonstrasse também certa solidariedade com os africanos, tratados de uma forma que ele, Caetano, certamente conhecia por sua própria experiência na travessia do Atlântico.

As redes de solidariedade e auto-preservação dos escravos de Higino, bem como as acusações unânimes ao senhor, eram simultâneas e estavam presentes em todos os interrogatórios. Isack, Tobias, Cosme, Matias, Tibúrcio, Anastácio e Abreu: todos eles, com versões similares, confirmaram as histórias contadas pelos seus companheiros que os antecederam; todos eles afirmaram não terem atirado na polícia, que não sabiam de onde vieram os primeiros tiros, que fugiram assim que ouviram os sinais da escaramuça e que tudo o que fizeram foi "por ordem de seu senhor" (69).

68. "Interrogatório Feito ao Africano Caetano no mesmo Dia, Mês e Ano [5 nov.1851]". "Traslado de Auto Crime...", fls. 49v-50.

No interrogatório de Higino Pires Gomes, a versão contada evidentemente foi outra. Ele, que dizia nada saber e que estava em sua casa em Jequerica, afirmou que os africanos tomaram a estrada pública que passava por seu engenho e que

"toda sua escravaria fugira aterrada dela [a polícia] e que segundo presume ele respondente alguns destes escravos ou [se] reuniram aos indivíduos que conduziam os ditos africanos voluntariamente ou foram coagidos por eles(...)" (70),

sem explicar porque a presença da polícia no engenho aterrara tanto os escravos ao ponto de eles fugirem para o mato. A insinuação de violência policial procurava transformá-lo de réu em vítima, ao mesmo tempo em que provocava seu rival João Maurício Wanderley (71).

No vale do Paraíba, em 1853, um acontecimento traria um dado novo à resistência escrava: o desembarque de Bracuí, Rio de Janeiro. Mesmo quando a existência de africanos provenientes desse desembarque em Bananal não passava de mero boato (72), os escravos mais antigos do município

69. "Interrogatórios". "Traslado de Auto Crime..." fls. 50-60.

70. "Interrogatório Feito a Higino Pires Gomes". "Traslado de Auto Crime...", fl. 61v.

71. João Maurício Wanderley teria deixado um manuscrito contando sua versão a respeito da Sabinada. Depois disso, seguiu a carreira diplomática, Cf. Blake, *Dicionário*, IV, pp. 1-4.

72. A notícia só se confirmou quando, em Resende, Inácio José da Silva denunciou o fazendeiro Francisco de Paula Ramos por ter comprado em Bananal "vinte africanos boçais pouco mais ou menos". "Inquirição de Testemunhas -

estavam tomados por "algum espírito de insubordinação" por julgarem que a presença da força policial na cidade se destinava a proteger "seu pretendido direito de liberdade e que a isto só obsta a condescendência das autoridades com os senhores". Os escravos, presumindo-se defendidos pela polícia, iam se evadindo das fazendas, principalmente os que vieram a São Paulo em função do tráfico interprovincial norte-sul. Taubaté também era vasculhada em função do mesmo boato (73).

Assim, vemos a presença dos escravos em diversas situações no processo de extinção do tráfico para o Brasil, processo que teve consequências para a própria articulação desses escravos. Não se trata, aqui, de analisar a importância dessa presença para a consumação do processo. O objetivo foi constatá-la no âmbito da história social, dentro da qual a atuação de sujeitos cuja experiência não foi determinante ainda assim se constitui como objeto de análise.

Assentada"". AESP, Lata 6143,19 - *Ofícios do Estado (sic) do Rio de Janeiro* (1853-1891), 12 fev.1853.

73. AESP, Lata 5577,1 - *Tráfico de Negros* (1853-1860), doc. 43, 19 jan.1853. Ver Também Boccia & Malerbi, "O Contrabando", p. 364.

CONCLUSÃO

CONCLUSÃO

Estar atento ao lugar, ao motivo, aos meios, às pessoas, aos fatos e maneiras. Este era o objetivo colocado desde a epígrafe deste trabalho, que alertava também para uma necessária confissão de humildade que deve sempre começar por nós mesmos.

Em se tratando de um objeto tão amplamente estudado como o final do tráfico de escravos, a confissão de humildade deve sempre considerar a importância do que foi produzido pela historiografia. Grande parte da temática abordada ao longo desta dissertação surgiu do interesse despertado pela leitura da bibliografia especializada.

No entanto, essa mesma leitura demonstrou que havia lacunas e temas ainda pouco estudados, bem como existiam fontes de pesquisa inéditas esperando pelo interesse dos historiadores em explorá-las.

O tráfico como tema da política institucional brasileira na primeira metade do século XIX tem sido a abordagem mais recorrente nos estudos sobre o tema. Essa abordagem não foi negligenciada neste trabalho. A releitura dos debates no Parlamento brasileiro desde as primeiras discussões constituintes em 1823, bem como os escritos políticos e científicos do período, compuseram um conjunto documental importante para a elaboração deste trabalho. Através dele, pude avaliar o surgimento da idéia fundamental

de "corrupção dos costumes" que a escravidão supostamente trazia ao povo e à sociedade que se desejava transformar.

Porém, se existia uma certa unanimidade na identificação dos males sociais atribuídos aos escravos e especialmente aos africanos pela elite política do início do século XIX, de outro lado pude ver também que as soluções propostas indicavam o grau de diversidade existente nesse mesmo grupo social.

A escravidão, vista como impedimento para a melhoria do povo brasileiro e para a reformulação do mercado de trabalho no país, não era descartada como forma de exploração de mão-de-obra. Incorporada aos estudos da abolição da escravidão, a gradualidade do processo começa a ser questionada na medida em que as propostas de extinção do tráfico de escravos são sistematizadas e consideradas em seu contexto específico. O tráfico era visto como um impedimento à melhoria do povo brasileiro na medida em que introduzia mais africanos a cada ano, por sua vez responsabilizados pela degradação dos costumes, a partir da década de 1830.

Em que pese essa visão, os interesses envolvidos no comércio de africanos eram bastante arraigados no país, assim como era enraizada a idéia de que a agricultura e a produção em geral seriam desmanteladas se fosse feito um corte brusco no abastecimento de africanos oriundos do tráfico transtlântico. As soluções para os males sociais atribuídos aos africanos podiam admitir até mesmo o fim do

tráfico, mas apenas dois autores fizeram tal sugestão como parte de um processo de abolição gradual da escravidão.

A diversidade de propostas para as reformas da escravidão mostrava claramente a divisão da elite política. A criação de um certo consenso entre as propostas discutidas na primeira metade do século XIX e a efetiva proibição do tráfico de escravos acontece em fins da década de 1840, no bojo de uma acirrada disputa política. Vimos que esse consenso foi forjado em meio a pressões favoráveis e contrárias.

De um lado, as previsões cataclísmicas de destruição da lavoura brasileira sem o braço escravo e a influência de traficantes e senhores nas províncias pressionando pela manutenção do tráfico de africanos, legalmente obstruído em 1831. De outro lado, a consciência crescente da possibilidade de uma ação escrava generalizada e articulada em prol de sua libertação e a pressão inglesa pelo fim do tráfico, ambas reforçadas na segunda metade da década de 1840.

Entre as motivações para o fim do tráfico, a pressão inglesa não foi deixada de lado neste trabalho. A afirmação clássica da historiografia da escravidão atribuiu a essa pressão um papel determinante. Embora não tenha negado a importância da pressão do governo inglês sobre o Império para o fim do tráfico de africanos, procurei uma abordagem alternativa para a análise. Aqui, não interessava estudar as pressões inglesas em si - sua forma, suas mutações ao longo

do tempo, os interesses nela envolvidos. Deixando de lado a questão do humanitarismo e dos interesses econômicos da Grã-Bretanha - explicações provenientes da historiografia sobre o tema - centrei a análise na repercussão de tais pressões na política institucional brasileira ao longo da primeira metade do século XIX. Mais do que verificar como a pressão foi exercida, interessava atender para a maneira como ela foi sentida e elaborada pela elite política e como repercutiu na forma de conduzir a questão. Nos debates parlamentares, nas memórias, na imprensa e nas agitações populares, a pressão inglesa era um dado sempre presente. No entanto, não era exatamente a frota de guerra ou os canhões ingleses que estavam ali; era o entendimento do significado da pressão que interessava recuperar.

Assim, essa pressão foi encarada como fator de aglutinação da elite política para que se chegasse a uma proposta consensual - e a partir de 1845, de execução rápida - para se acabar com o tráfico. Não me preocupei com uma avaliação sobre o papel determinante que os ingleses teriam desempenhado para que o tráfico acabasse no Brasil em 1850.

Porém, o estudo do tema no interior da elite e das vicissitudes da política institucional brasileira não esgota todas as possibilidades. As mesmas fontes que permitem avaliar o pensamento e o comportamento das elites abrem frestas que deixam entrever outras preocupações. Tais preocupações incidiam sobre grupos sociais até hoje

praticamente excluídos das análises sobre o fim do tráfico de africanos para o Brasil.

Em primeiro lugar, a presença do traficante. Ainda existe um grande desconhecimento a respeito dessa figura nos estudos sobre o tráfico. Donos do negócio, os traficantes interferiram no rumo dos debates, enfrentaram as forças da repressão, articularam-se com os senhores de escravos e enfronharam-se na política institucional, criaram uma rede de recepção de africanos em terra envolvendo a população local nos interesses do tráfico. A transformação de sua imagem social e o estudo das estratégias das quais se utilizaram para manter seu negócio demonstram o jogo de forças envolvidos no fim do tráfico. Um estudo amplo sobre a comunidade de traficantes e sua rede de relacionamentos traria novas contribuições para o final do tráfico no Brasil. Este trabalho traz algumas contribuições nesse sentido.

Interagindo com os traficantes, as autoridades policiais e judiciárias também exerceram um papel importante no processo. Frequentemente acusados de corrupção e conivência, as autoridades - em especial as autoridades locais - seriam responsáveis pelas investigações de contrabando de africanos e alimentavam de informações as autoridades centrais, responsáveis pela elaboração da política a ser adotada na repressão. A documentação permite um estudo mais aprofundado das autoridades após 1850,

revelando que seu papel se acentua após a segunda lei de proibição do tráfico.

A população livre e pobre, os escravos e os africanos livre também estiveram presentes no processo de extinção do tráfico para o Brasil. Embora o papel desempenhado por estes sujeitos não tenha sido determinante para o desfecho do processo, não se pode negligenciar sua presença. A análise a respeito desses grupos teve por objetivo compreender como o final do tráfico interferia em suas próprias vidas e como eles procuraram retirar benefícios disso.

Vimos a população de diversas províncias auxiliando os desembarques clandestinos de africanos e tomando atitudes contra os ingleses empenhados na repressão militar ao tráfico. Os africanos livres em sua experiência na travessia do Atlântico e no início de sua nova vida no Brasil também se constituíram como objetos da análise. Escravos já estabelecidos no país também presenciaram os desembarques e muitas vezes auxiliaram os traficantes ou seus senhores de forma compulsória. Isso não impediu, entretanto, que alguns deles adotassem estratégias para lutarem por sua liberdade. Além das ações coletivas, que tanto pânico provocaram nos senhores, os escravos que presenciaram os desembarques de novos africanos tentaram por vezes incriminar seus senhores como responsáveis pelo negócio, acreditando que com isso ficariam livres. Outros fizeram-se passar por africanos livres, acreditando que assim deixariam a condição de cativos para colocarem um pé na liberdade.

Embora mencionados na historiografia, esses grupos não foram estudados suficientemente. É claro que cada um deles ainda está por merecer estudos específicos e mais detalhados. O que se fez nesta dissertação foi levantar fontes e possibilidades de estudos que estão longe de ser esgotados. Certamente muito mais poderá ser feito no futuro pelos historiadores da escravidão no Brasil. Por ora, a conclusão aponta para a existência de uma gama de sujeitos atuantes no final do tráfico, para a diversidade de comportamento adotada por esses mesmos sujeitos e, principalmente, para a necessidade de novos estudos que aprofundem o conhecimento sobre eles. Tentei evitar a generalização e me empenhar para que o desconhecimento a respeito do papel desempenhado por esses grupos sociais na primeira metade do século XIX fosse diminuído.

TABELAS

TABELA I
ESCRAVOS INTRODUZIDOS NO PERÍODO ILEGAL DO TRÁFICO

1830	41.000	(1)
1831	4.500	(1)
	138	(2)
1832	11.100	(1)
	116	(2)
1833	16.700	(1)
	1.233	(2)
1834	21.500	(1)
	749	(2)
1835	40.900	(1)
	745	(2)
1836	51.800	(1)
	4.966	(2)
1837	54.000	(1)
	35.209	(2)
1838	50.800	(1)
	40.256	(2)
1839	54.400	(1)
	42.182	(2)
1840	29.600	(1)
	20.796	(2)
	30.000	(3)
1841	18.900	(1)
	13.804	(2)
1842	20.000	(1)
	17.435	(2)
1843	34.000	(1)
	19.095	(2)
1844	26.200	(1)
	22.849	(2)
1845	21.800	(1)
	19.453	(2)
1846	50.400	(1)
	50.324	(2)
1847	59.600	(1)
	56.172	(2)
1848	59.600	(1)
	60.000	(2)
1849	54.061	(2)
1850	31.600	(1)
	22.856	(2)
1851	5.000	(1)
	3.287	(2)
1852	1.100	(1)
	800	(2)

FONTES

- (1) ELTIS, "The Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade".
 (2) BETHELL, L. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil*.
 (3) RODRIGUES, J. H. *Brasil e África*.
 (4) TAVARES, L. H. Dias. *Comércio Proibido de Escravos*.

TABELA II
DATAS E LOCAIS DE APREENSÃO DE NAVIOS DO TRÁFICO ILEGAL

<i>DATA</i>	<i>NAVID</i>	<i>LOCAL</i>	<i>FONTE</i>
15 out.1849	Antipático	São Sebastião, SP	<i>AGM</i> , P. 20
18 ago.1850	Astro	Faranágua, PR	<i>AGM</i> , P. 15
14 set.1850	Catão	Desterro, SC	<i>AGM</i> , P. 4
4 out.1850	Rolha	Macaé, RJ	<i>AGM</i> , P. 2
4 nov.1850	Sagas	Cabo Frio, RJ	<i>AGM</i> , P. 1
15 nov.1850	Tourville	Corte	<i>AGM</i> , P. 5
nov.1850	Trenton	Cananéia, SP	<i>AGM</i> , P. 13
30 dez.1850	Jovem Maria	Ilha Grande, RJ	<i>AGM</i> , P. 6
25 fev.1851	não consta	Marambaia, RJ	<i>AGM</i> , P. 7
9 abr.1851	Angelina	Corte	<i>AGM</i> , P. 9
23 mai.1851	Segundo	Itapemirim, ES	<i>AGM</i> , P. 10
mai.1851	não consta	Itabapoana, ES	<i>AGM</i> , P. 12
20 jun.1851	Rio Tamega	Santos, SP	<i>AGM</i> , P. 11
out.1851	Relâmpago	Itaparica, BA	<i>AEB</i> , M.1249
31 mar.1852	Tentadora	Desterro, SC	<i>AGM</i> , P. 14
mai.1852	Etelvina	Corte	<i>AGM</i> , P. 16
jun.1852	Soc. Feliz	Espírito Santo	<i>AGM</i> , P. 17
jan.1853	não consta	Angra dos Reis, RJ	<i>AESP</i> , L.6143,19
abr.1853	Sem Igual	Desterro, SC	<i>AGM</i> , P. 18
maio.1853	não consta	S. João da Barra, RJ	<i>AGM</i> , P. 19
25 abr.1857	Desengano	Corte	<i>AGM</i> , P. 21
13 out.1857	não consta	Serinhaém, PE	<i>Memorial...</i>

P = Processo

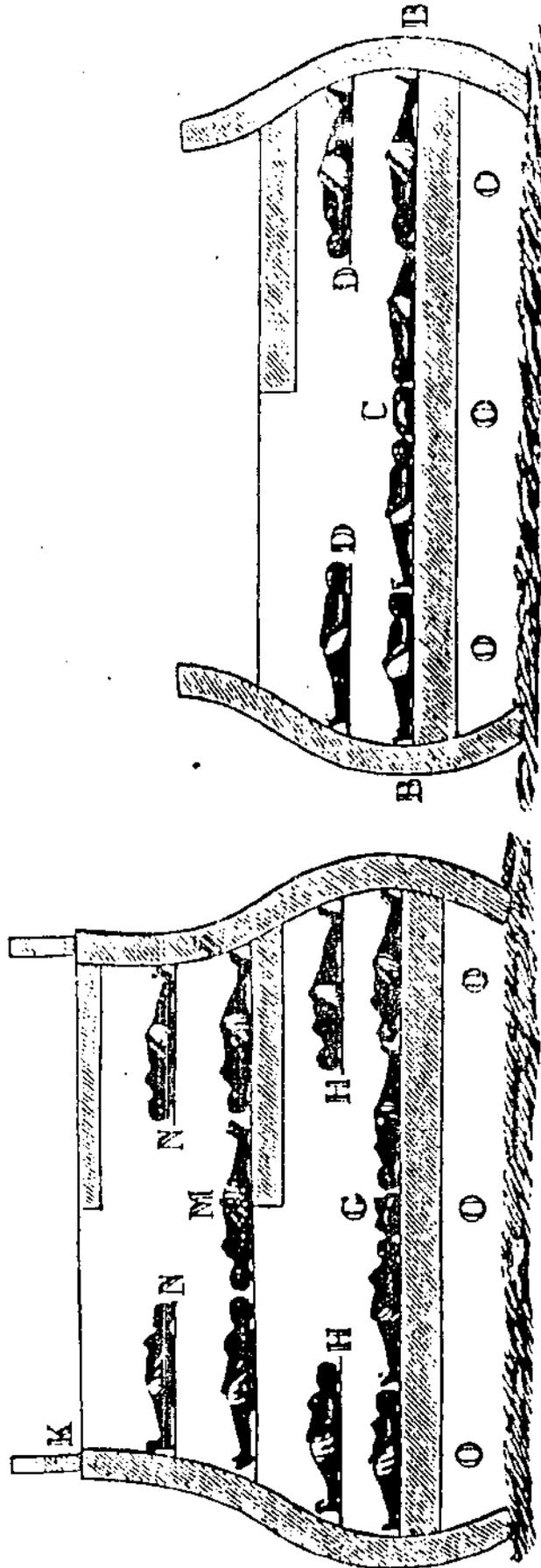
TABELA III
PERDA PERCENTUAL MÉDIA DE ESCRAVOS NO TRANSPORTE
TRANSATLÂNTICO

<i>Período</i>	<i>índice</i>	<i>Fonte</i>
Séc. XVI	15,2 ou 25%	CONRAD, <i>Tumbeiros</i> .
	5%	BUESCU, "Notas".
Séc. XVII	4%	BUESCU, "Notas".
Séc. XVIII	3%	BUESCU, "Notas".
	5 a 30%	TAUNAY, <i>Subsídios</i> .
	6,2 e 9,5% (1)	MATTOSO, <i>Ser Escravo</i> .
1761-1789	6,6% (2)	MONT'ALEGRE, <i>Acúcar e Capital</i> .
Séc. XIX	2%	BUESCU, "Notas".
	9 a 10%	CONRAD, <i>Tumbeiros</i> .
1800-1825	25%	TAUNAY, <i>Subsídios</i> .
1823-1830	5,1%	WEHLING, "Aspectos".
1825-1850	7,1%	MATTOSO, <i>Ser Escravo</i> .
pós-1830	35%	MACEDO, <i>Apontamentos</i> .
Todo o período	15 a 20%	MATTOSO, <i>Ser Escravo</i> .
	10,3%	MONT'ALEGRE, <i>Acúcar e Capital</i> .

(1) O primeiro índice refere-se às crianças e o segundo aos adultos.

(2) Período de atuação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

FIGURA I



Coupes verticales en travers du premier pont et des deux ponts.

FONTE: Guillaume Bosman. "Voyage de Guinée contenant une description nouvelle et très exacte de cette côte où l'on trouve et où l'on trafique l'or, les dents d'éléphants et les esclaves". In: Isabelle Vissière & Jean-Louis Vissière. *La Traite des Noirs au Siècle des Lumières*. Paris, A. M. Métailié, 1982, p. 40.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Obs - Para a realização deste trabalho, consultei os acervos de diversas instituições, afim de localizar obras impressas ou manuscritos ligados à temática abordada aqui. Segue abaixo a lista das instituições pesquisadas:

- . Academia Nacional de Medicina (Rio de Janeiro)
- . Arquivo do Estado da Bahia (Salvador)
- . Arquivo do Estado de São Paulo (São Paulo)
- . Arquivo Nacional (Rio de Janeiro)
- . Centro de Estudos Baianos (Salvador)
- . Biblioteca Central da Universidade de Campinas (Campinas)
- . Biblioteca do Museu Paulista da USP (São Paulo)
- . Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP (São Paulo)
- . Biblioteca do Instituto de Economia da Universidade de Campinas (Campinas)
- . Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Campinas (Campinas)
- . Biblioteca Municipal Mário de Andrade (São Paulo)
- . Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro)
- . Gabinete Português de Leitura (Rio de Janeiro)
- . Instituto de Estudos Brasileiros (São Paulo)
- . Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (Rio de Janeiro)
- . Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (São Paulo)

FONTES

MANUSCRITAS:

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO (AESP):

Latas:

- 797, 3 - Ofícios Diversos de Antonina (1822-1833)
- 798, 4 - Ofícios Diversos de Antonina (1834-1844)
- 799, 5 - Ofícios Diversos de Antonina (1845-1853)
- 822, 28 - Ofícios Diversos de Bananal (1823-1834)
- 823, 29 - Ofícios Diversos de Bananal (1835-1837)
- 824, 30 - Ofícios Diversos de Bananal (1837-1842)
- 825, 32 - Ofícios Diversos de Bananal (1843-1850)
- 826, 32 - Ofícios Diversos de Bananal (1851-1855)
- 827, 33 - Ofícios Diversos de Bananal (1856-1860)
- 860, 65 - Ofícios Diversos de Cananéia (1822-1836)
- 861, 66 - Ofícios Diversos de Cananéia (1837-1845)
- 862, 67 - Ofícios Diversos de Cananéia (1846-1864)
- 862, 67A- Ofícios Diversos de Cananéia (1853-1856)
- 983,188 - Ofícios Diversos de Caraguatatuba (1846-1891)
- 983,188A- Ofícios Diversos de Caraguatatuba (1829-1891)
- 1227,432 - Ofícios Diversos de Santos (1850)

- 2436, 1 - Polícia (1837-1841)
2437, 2 - Polícia (1842)
2438, 3 - Polícia (1842)
2439, 4 - Polícia (1843)
2440, 5 - Polícia (1843)
2441, 6 - Polícia (1844)
2442, 7 - Polícia (1844)
2457, 22 - Polícia (1851)
2458, 23 - Polícia (1851)
2464, 29 - Polícia (1853)
3203, 2 - Processos Policiais (1853)
4809, 64 - Juiz de Direito - Santos (1850-1863)
5212, 1 - Correspondência Reservada Dirigida ao
Presidente da Província dos Ministérios
e Diversos (1848-1863)
5534, 1 - Escravos (1830-1882)
5577, 1 - Tráfico de Negros (1853-1860)
6030, 1 - Manuscritos de Santos e Iguape
6039, 1 - Súditos Ingleses
6040, 2 - Súditos Ingleses
6041, 3 - Súditos Ingleses
6042, 4 - Súditos Ingleses
6126, 3 - Ofícios do Estado da Bahia (1836-1891)
6237, 13 - Ofícios do Estado de Pernambuco
(1836-1891)
6141, 17 - Ofícios do Estado do Rio de Janeiro
(1829-1842)
6142, 18 - Ofícios do Estado do Rio de Janeiro
(1843-1852)
6143, 19 - Ofícios do Estado do Rio de Janeiro
(1853-1891)
7738, 34 - Portarias do Tesouro Vindos/Marinha
(1828-1849)
7739, 35 - Marinha Vindos (1823-1855)
7740, 36 - Marinha Vindos (1849-1861)

ARQUIVO DO ESTADO DA BAHIA (AEB):

Secção Colonial e Provincial:

Pacotes:

2187 - Tribunal da Relação

3139, 2 - Polícia/Assuntos (1824-1891)

Secção Judiciária:

Mascos:

1249 - Auto 2 - "Treslado de Auto Crime. Réu: O Comandante da Escuna Relâmpago".

3175 - Auto 3 - "Autuação de um Ofício do Comandante da Escuna de Guerra Sita na Barra".

5263 - Auto 3 - Autos do Processo contra Henrique Jorge Rebelo

6497 - Auto 1 - "Apelação Crime que Vem à Relação desta Província [ileg.] o Juízo da Auditoria Geral de Marinha desta Mesma Cidade".

ARQUIVO NACIONAL (ANRJ):

Pacotes:

IJ 6 521 - Processos sobre Tráfico de Africanos nas Províncias

IJ 6 522 - Tráfico de Africanos. Pessoas Suspeitas e Culpadas.

"Notícia sobre a República da Libéria (1851-53)". Códice 807 - Coleção de Memórias, v. 7.

Processos (Auditoria Geral de Marinha):

Caixa 13.195, Processo 1 - "Processo de Apresamento e Arrecadação dos Objetos Pertencentes ao Bergantim Nacional 'Sagas' que Foi Incendiado pela Tripulação".

Caixa 13.195, Processo 2 - "Processo de Apreensão do Iate 'Rolha' e de uma Garoupeira com 212 Africanos, pelo Vapor de Guerra 'Urânia' no Porto de Macaé".

Caixa 13.195, Processo 3 - "Autos de Perguntas e Averiguações Acerca do Contrabando de Africanos Apreendidos na Garoupeira 'Santo Antônio Brilhante'".

Caixa 13.195, Processo 4 - "Auto de Apreensão do Bergantim 'Catão' por Contrabando de Africanos".

Caixa 13.195, Processo 5 - "Processo de Presa Relativa à Barca Francesa 'Tourville' Onde Foram Apreendidos Alguns Africanos".

Caixa 13.196, Processo 6 - "Processo de Presa Feita pelo Vapor de Guerra 'Urânia' de um Iate com 291 Africanos nos Mares da Ilha Grande".

Caixa 13.196, Processo 7 - "Processo de Presa Feita na Ilha da Marambaia de 199 Africanos que Constava Terem Sido Recentemente Ali Desembarcados".

Caixa 13.196, Processo 8 - "Processo-Crime de Pirataria por Contrabando de Africanos no Vapor 'Macaense'".

Caixa 13.196, Processo 9 - "Autos de Averiguação e Diligências sobre a Escuna Portuguesa 'Angelina', suspeita de se Destinar ao Tráfico de Africanos".

Caixa 13.196, Processo 10 - "Processo de Presa Feita em Itapemirim, de um Palhabote Denominado 'Segundo' Empregado no Tráfico de Africanos".

Caixa 13.197, Processo 11 - "Processo e Traslado do Processo de Presa Feita do Patacho Português 'Rio Tamega', Suspeito de se Empregar no Tráfico de Africanos".

Caixa 13.197, Processo 12 - "Traslado-Ofício do Processo da Presa, Feita em Itabapoana, pelo Delegado de Itapemirim, de 121 Africanos Boçais".

Caixa 13.197, Processo 13 - "Processo de Presa Feita em Cananéia do Brigue-Barca 'Trenton', 'Edelmonda' ou 'Lembrança' por se Empregar no Tráfico".

Caixa 13.197, Processo 14 - "Processo de Presa da Sumaca 'Tentadora', por Contrabando de Africanos".

Caixa 13.197, Processo 15 - "Processo por Pirataria e Contrabando de Africanos, no Brigue 'Astro'".

Caixa 13.198, Processo 16 - "Autos de Apreensão Procedidos sobre a Barca 'Etelvina'".

Caixa 13.198, Processo 17 - "Processo Relativo aos Objetos Apreendidos do Iate 'Sociedade Feliz'".

Caixa 13.198, Processo 18 - "Apenso do Processo da Presa do Brigue 'Sem Igual'".

Caixa 13.198, Processo 19 - "Sentença Cível em Grau de Apelação contra a Câmara Municipal do Rio de Janeiro, Passada a Favor de André Gonçalves da Graça".

Caixa 13.198, Processo 20 - "Processo de Presa Feita pela Escuna 'Lindóia' do Brigue Nacional Denominado 'Antipático'".

Caixa 13.198, Processo 21 - "Processo de Apresamento do Patacho Português 'Desengano' por Suspeita de se Destinar ao Tráfico de Africanos".

IMPRESSAS:

DEBATES PARLAMENTARES

Anais do Parlamento Brasileiro. Assembléia Constituinte de 1823. 6 tomos. Rio de Janeiro, 1876/1884.

Anais do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Senhores Deputados. Sessões de:

- 1826, 4 tomos, Rio de Janeiro, 1874/1875;
- 1827, 4 tomos, Rio de Janeiro, 1875;
- 1828, 4 tomos, Rio de Janeiro, 1876/1877;
- 1829, 5 tomos, Rio de Janeiro, 1877;
- 1830, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1878;
- 1831, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1878;
- 1832, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1878;
- 1833, 3 tomos, Rio de Janeiro, 1916;
- 1834, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1879;
- 1835, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1886;
- 1836, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1887;
- 1837, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1887;
- 1838, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1886/1887;
- 1839, 3 tomos, Rio de Janeiro, 1884/1885;
- 1840, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1884;
- 1841, 3 tomos, Rio de Janeiro, 1883/1884;
- 1842, Tomo Único, Rio de Janeiro, 1882;
- 1843, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1882, 1a. sessão;
3 tomos, Rio de Janeiro, 1882/1883 (2a. sessão);
- 1844, Tomo Único, Rio de Janeiro, 1883;
- 1850, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1879/1880;

Anais do Senado do Império. Sessões de:
 1826, 4 tomos, Rio de Janeiro, 1877/1878;
 1827, 3 tomos, Rio de Janeiro, 1910/1912;
 1828, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1913;
 1831, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1914;
 1833, 3 tomos, Rio de Janeiro, 1916;
 1839, 5 tomos, Rio de Janeiro, 1912/1913

Atas do Conselho de Estado (1832-1850).

MEMÓRIAS

ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin e. Memórias sobre os Meios de Promover a Colonização. Berlim, Tip. de Unger Irmãos, 1846.

ARAÚJO, José Augusto César Nabuco de Araújo. Algumas Considerações Acerca da Utilidade do Aleitamento Maternal e dos Males Provenientes do Desprezo deste Grandioso Dever. Rio de Janeiro, Tip. Univ. de Laemmert, 1844.

BARBOSA, Januário da Cunha. "Se a Introdução de Africanos no Brasil Serve de Embaraçar a Civilização dos índios, Cujo Trabalho lhes Foi Dispensado pelo Trabalho dos Escravos. Neste Caso, Qual é o Prejuízo da Lavoura Brasileira Entregue Exclusivamente a Escravos?" RIHGB, 1(3); 1839.

BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. "Memória sobre a Abolição do Comércio da Escravatura". In: Memórias sobre a Escravidão. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional; Brasília, Fund. Petrônio Portela, 1988, pp. 79-99 (1a. ed.: 1837).

"Biografia de Mahommah G. Baquaqua" (excertos). RBH, v. 16 (Escravidão), São Paulo, ANPUH/Marco Zero, 1988.

BRETAS, Agostinho José Ferreira. Dissertação Inaugural sobre a Utilidade do Aleitamento Maternal e os Inconvenientes que Resultam do Desprezo deste Dever. Rio de Janeiro, Tip. de Cremière, 1838.

BRIHO, João Rodrigues de. Cartas Econômico-Políticas sobre a Agricultura e Comércio da Bahia. 3a. ed., Salvador, Arquivo do Estado da Bahia, 1985 (1a. ed.: 1821).

BURLAMAQUI, Frederico Leopoldo César. "Memória Analítica Acerca do Comércio de Escravos e Acerca dos Males da Escravidão Doméstica (1837)". In: Memórias sobre a Escravidão. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional; Brasília, Fund. Petrônio Portela, 1988, pp. 101-222.

COSTA, João Severiano Maciel da. "Memória sobre a Necessidade de Abolir a Introdução de Escravos no Brasil, sobre o Modo e Condições com que esta Abolição se Deve Fazer e sobre os Meios de Remediar a Falta de Braços que Ela Pode Ocasionar (1821)". In: Memórias sobre a Escravidão. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional; Brasília, Fund. Petrônio Portela, 1988, pp. 9-59.

COUTINHO, José Joaquim da Cunha Azeredo. "Análise sobre a Justiça do Comércio do Resgate dos Escravos da Costa da África". In: HOLANDA, S. B. de (org.). Obras Econômicas de J. J. da Cunha Azeredo Coutinho. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1966 (1a. ed.: 1798).

-----: Concordâncias das Leis de Portugal, e das Bulas Pontificias, das Quais umas Permitem a Escravidão dos Pretos d'África, e Outras Proíbem a Escravidão dos índios do Brasil. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1988 (1a. ed.: 1808).

-----: Memórias sobre o Comércio de Escravos, em que se Pretende Mostrar que este Tráfico é, para Eles, Antes um Bem do que um Mal. Rio de Janeiro, Tip. de J. Villeneuve, 1838.

CUNHA, Herculano Augusto L. Dissertação sobre a Prostituição, em Particular na Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Tip. Imp. de Francisco de Paula Brito, 1845.

CUNHA, Virgílio Augusto Pinto da. Tese sobre os Seguintes Pontos Tirados à Sorte: I - Ciências Acessórias - Existe, Quimicamente Falando, Diferença entre o Ar do Campo e o da Cidade? Por que Razão aquele é preferível a este? Rio de Janeiro, Tip. Univ. de Laemmert, 1853.

FREIRE, Basílio Teixeira de Saavedra. "Informação da Capitania de Minas Gerais". Revista do Arquivo Público Mineiro, v. 2, 1897, pp. 673-683 (man. de 1805).

JARDIM, David Gomes. Algumas Considerações sobre a Higiene dos Escravos. Rio de Janeiro, Tip. Univ. de Laemmert, 1847.

MACHADO, Francisco Xavier. "Memória Relativas às Capitánias do Piauí e Maranhão (1810)". RIHGB, v. 17, 1895.

Memorial ou História Resumida do Negro e Infame Processo Instaurado pelo Ex-Auditor de Marinha de Pernambuco Dr. Luiz Carlos de Paiva Teixeira contra o Dr. A. de V. Menezes Drumond, o qual foi Honrosamente Absolvido pelo Atual Auditor de Marinha Dr. Policarpo Lopes Leão, e Unanimemente pelo Superior Tribunal da Relação do Mesmo Distrito. Recife, Tip. de Ignácio Bento de Loyola, 1857.

MENDES, Luiz Antônio de Oliveira. Memória a Respeito dos Escravos e Tráfico de Escravatura entre a Costa d'África e o Brasil. Porto, Publicações Escorpião, 1977 (1a. ed.: 1793).

OLIVEIRA, Antônio Rodrigues Veloso de. "Memória sobre os Melhoramentos da Província de São Paulo, Aplicável em Grande Parte a Todas as Outras Províncias". RIHGB, v. 32, 1868 (1a. ed.: 1822).

PARANHOS, José Maria da Silva. Cartas ao Amigo Ausente. Rio de Janeiro, Inst. Rio Branco, 1953.

REBELO, Henrique Jorge. Memória e Considerações sobre a População do Brasil. Salvador, Tip. da Viúva Serva, 1836.

REBELO, José Silvestre. "Novo Trabalho do Sócio, o Sr. ...". RIHGB, 1(3): 1839.

SILVA, José Bonifácio de Andrade e. "Representação à Assembléia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura (1823)". In: Memórias sobre a Escravidão. Rio de Janeiro. Arquivo Nacional; Brasília, Fund. Petrônio Portela, 1988, pp. 61-77.

TOLLENARE, L. F. de "Notas Dominicais". Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico de Pernambuco, v. 11, 1904 (man. de 1816).

VILHENA, Luiz dos Santos. Recopilação de Notícias Soteropolitanas e Brasíliaicas. Bahia, Imp. Oficial, 1921. (1a. ed.: cerca de 1800).

OUTRAS FONTES:

Comédias de Martins Pena. Rio de Janeiro, Tecnoprint, s/d.

Diálogo das Grandezas do Brasil (1618). São Paulo, Melhoramentos; Brasília, INL, 1977.

LEITE, Serafim (org.). Cartas dos Primeiros Jesuítas do Brasil, v. I. São Paulo, Comissão do IV Centenário, 1954.

Mapa Demonstrativo das Sessões das Câmaras Constituinte e Legislativa do Império do Brasil. Rio de Janeiro, Tip. de F. de Paula Brito, 1846.

NABUCO, Joaquim. O Abolicionismo & Conferências e Discursos Abolicionistas. São Paulo, Inst. Progresso Editorial, s/d.

Regulamento para a Guarda Policial desta Província. São Paulo, Tip. do Governo, 1851.

VISSIÉRE, Isabelle & Jean-Louis (apres.). La Traite des Noirs au Siècle des Lumières (Témoignages de Négriers). Paris, A. M. Métailié, 1982.

OBRAS DE REFERÊNCIA:

- ARQUIVO NACIONAL. Guia Brasileiro de Fontes para a História da África ao Sul do Saara, da Escravidão Negra e do Negro na Sociedade Atual: Fontes Arquivísticas. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional; Depto. de Imprensa Nacional, 1988. 2 v.
- BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. Dicionário Bibliográfico Brasileiro. Rio de Janeiro, Tip. Nacional, 1883/1902. 7 v.
- CONDE, Roberto Cortés & STEIN, Stanley J. Latin America: A Guide to Economic History (1830-193). Berkeley, University of California Press, 1977.
- CONGRESSO. Câmara dos Deputados. Deputados Brasileiros: 1826-1976. Brasília, Centro de Documentação e Informação, 1981.
- CONGRESSO. Câmara dos Deputados. Inventário Analítico do Arquivo da Assembléia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil, 1823: descrição do acervo e sinopse de tramitação. Brasília, Câmara dos Deputados, 1987.
- FENELÓN, Dea Ribeiro. "Levantamento e Sistematização da Legislação Relativa aos Escravos no Brasil". Anais do VI Simpósio Nacional da ANPUH, v. II. Publicado pela RH, 1973, pp. 199-307.
- GÓES, Branca Borges (org.). A Abolição no Parlamento: 65 Anos de Luta. Brasília, Câmara dos Deputados, 1988. 2v.
- GUTIÉRREZ, Horácio & MONTEIRO, John (org.). A Escravidão na América Latina e no Caribe. São Paulo, CELA/UNESP, 1990.
- JAVARI, Barão de. Organizações e Programas Ministeriais: Regime Parlamentar no Império. Brasília, Depto. de Documentação e Divulgação, 1979 (1a. ed.: 1889).
- MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão. A Escravidão no Brasil: Ensaio Histórico-Jurídico-Social. Rio de Janeiro, Tip. Nacional, 1866, v. III.
- MELO, Luís Correia de. Dicionário de Autores Paulistas. São Paulo, Com. do IV Centenário, 1954.
- MILLER, Joseph C. Slavery: a Worldwide Bibliography (1900-1982). New York, Kraus International Publications, 1985.
- MORAES, Rubens Borba de. Bibliografia Brasileira do Período Colonial. São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros, 1969.
- Bibliographia Brasiliana: Rare Books about Brazil Published from 1504 to 1900 and Works by Brazilians Authors of the Colonial Period. Los Angeles, UCLA Latin American Center Publications; Rio de Janeiro, Kosmos, 1983. 2 v.

RODRIGUES, A. Medina et alii. *Antologia da Literatura Brasileira*. São Paulo, Marco, 1979.

RODRIGUES, José Honório. *História da História do Brasil*, 1a. Parte: A Historiografia Colonial. 2a. ed., São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1979.

----- *História da História do Brasil*, v. II, Tomo I: A Historiografia Conservadora. São Paulo, Cia. Ed. Nacional; Brasília, INL, 1988.

SANT'ANA, Rízio Bruno & COSTA, Iraci del Nero da. *A Escravidão Brasileira nos Artigos de Revistas (1976-1985)*. São Paulo, FIPE/USP, 1988.

SILVA, Inocêncio Francisco da. *Dicionário Bibliográfico Português*. Lisboa, Imp. Nacional, 1858-1923. 22 v.

LIVROS E ARTIGOS:

ALENCASTRO, Luiz-Felipe de. "Proletários e Escravos: Imigrantes Portugueses e Cativos Africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872". *Novos Estudos CEBRAP*, 21: jul.1988.

----- "La Traite Negrière et l'Unité Nationale Brésilienne". *Revue Française d'Histoire d'Outre Mer*, Tomo 66, 1979, pp. 395-419.

ALVES, João Luiz. "A Questão do Elemento Servil. A Extinção do Tráfico e a Lei de Repressão de 1850. Liberdade dos Nascituros". In: *Anais do I Congresso de História Nacional*, v. 4. Publicado pela RIHGB, 121; 189-257, 1916.

AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. *Onda Negra, Medo Branco: O Negro no Imaginário das Elites (século XIX)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

BASTIDE, Roger. *As Religiões Africanas no Brasil*. 2a.ed., São Paulo, Pioneira, 1985.

BEIGUELMAN, Paula. *Formação Política do Brasil*. 2a. ed., São Paulo, Pioneira, 1976.

----- *Pequenos Estudos de Ciência Política*. 2a. ed., São Paulo, Pioneira, 1973.

BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura; São Paulo, Edusp, 1976.

BOCCIA, Ana Maria M. & MALERBI, Eneida M. "O Contrabando de Escravos para São Paulo". *RH*, 61(112): 321-379, 1977.

- BUESCU, Mircea. "Notas sobre o volume de importação de escravos".
Jornal do Brasil, cad. esp. de 24 nov. 1968.
- CALÓGERAS, João Pandiá. A Política Exterior do Império. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1933. 3 v.
- CANABRAVA, Alice Piffer. "Um Desembarque Clandestino de Escravos Em Cananéia". RH, São Paulo, 1(4): 1950.
- CAPELA, José. As Burguesias Portuguesas e a Abolição do Tráfico da Escravatura (1810-1842). Porto, Afrontamento, 1979.
- CARDOSO, Fernando Henrique. Capitalismo e Escravidão no Brasil Meridional. 2a. ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- CARVALHO, José Murilo de. A Construção da Ordem: A Elite Política Imperial. Rio de Janeiro, Campus, 1980.
- Teatro de Sombras: A Política Imperial. Rio de Janeiro, Vértice/IUPERJ, 1988.
- CARVALHO, Delgado de. História Diplomática do Brasil. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1959.
- CARVALHO, Marcus J. M. de "Estimativa do Tráfico Ilegal de Escravos para Pernambuco, na Primeira Metade do Século XIX". Clio, Recife, UFPE, 12: 1989, pp. 43-54.
- CASTRO, Paulo Pereira de. "A Experiência Republicana (1831-1840)". In: HOLANDA, S. Buarque de (dir). História Geral da Civilização Brasileira, Tomo II, v. 1, São Paulo, Difel, 1964.
- CERVO, Amado Luís. O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889). Brasília, Ed. da UnB, 1981.
- CHALHOUB, Sidney. Visões da Liberdade: Uma História das Últimas Décadas da Escravidão na Corte. São Paulo, Cia. das Letras, 1990.
- CONRAD, Robert E. Children of God's Fire: A Documentary History of Black Slavery in Brazil. Princeton, Princeton University Press, 1983.
- Tumbeiros: O Tráfico Escravista para o Brasil. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- Os Últimos Anos da Escravatura no Brasil. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.
- COSTA, Emília Viotti da. Da Senzala à Colônia. São Paulo, Difel, 1966.
- "Da Escravidão ao Trabalho Livre". Da Monarquia à*, "os. 3a. ed., São Paulo, Brasiliense, 1985, pp. 228-247.

- COSTA, Jurandir Freire. *Ordem Médica e Norma Familiar*. Rio de Janeiro, Graal, 1979.
- COVER, Robert. *Justice Accused: Antislavery and the Judicial Process*. New Haven/London, Yale University Press, 1975.
- CUNHA, Manuela Carneiro da. "Sobre a Servidão Voluntária: Outro Discurso". *Antropologia do Brasil: Mito-História-Etnicidade*. São Paulo, Brasiliense/Edusp, 1986, pp. 145-158.
- *Negros, Estrangeiros: Os Escravos Libertos e sua Volta à África*. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- "Política Indigenista no Século XIX". In: *História dos índios no Brasil*. São Paulo, Cia. das Letras; Sec. Mun. Cultura; FAPESP, 1992, pp. 133-154.
- DAVIS, David Brion. *El Problema de la Esclavitud en la Cultura Occidental*. Buenos Aires, Paidós, 1968.
- DRESCHER, Seymour. "Brazilian Abolition in Comparative Perspective". *HAHR*, 68(3): 429-460, 1988.
- *Capitalism and Antislavery: British Mobilization in Comparative Perspective*. New York/Oxford, Oxford University Press, 1987.
- DUARTE, Abelardo. "Episódios do Contrabando de Escravos nas Alagoas". In: *Três Estudos*. Maceió, Depto. de Cultura, 1966.
- DU BOIS, W. E. B. *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America (1638-1870)*. New York, Dover, 1970 (1a. ed.: 1896).
- EISENBERG, Peter. "Ficando Livre: As Alforrias em Campinas no Século XIX". In: *Homens Esquecidos: Escravos e Trabalhadores Livres no Brasil (séculos XVIII e XIX)*. Campinas, Ed. da Unicamp, 1990.
- ELTIS, David. "The Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade: A Annual Time Series of Imports into the Americas Broken Down by Region" *HAHR*, 67(1): 109-138, 1987.
- ELTIS, David & WALVIN, James (orgs). *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*. Madison, University of Wisconsin Press, 1981.
- ENGEL, Magali. *Meretrizes e Doutores: Saber Médico e Prostituição na Cidade do Rio de Janeiro (1840-1890)*. São Paulo, Brasiliense, 1989.
- FLORENCE, Afonso B. "Nem Escravos, Nem Libertos: Os Africanos Livres na Bahia". *Cadernos do CEAS*, Salvador, 121: 58-69, jun/jul.1989.

- FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em Costas Negras: Um Estudo sobre o Tráfico Atlântico de Escravos para o Porto do Rio de Janeiro (c.1790 - c.1830)*. Niterói, ICHF/UFF, 1991. Tese de Dout. (ex. mimeo.).
- FLORY, Thomas. *El Juez de Paz y el Jurado en el Brasil Imperial* (trad.). Mexico, Fondo de Cultura Económica, 1986.
- FONNER, Eric. *Nada Além da Liberdade: A Emancipação e seu Legado*. Rio de Janeiro, Paz e Terra; Brasília, CNPq, 1988.
- "O Significado da Liberdade". RBH, São Paulo, v. 16 - Escravidão, 9-36, mar/ago.1988.
- GOMES, Flávio dos Santos. *Histórias de Quilombolas: Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro (século XIX)*. Campinas, IFCH/UNICAMP, 1992. Dissert. Mest. (ex. mimeo.).
- GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973.
- GOULART, Maurício. *A Escravidão Africana no Brasil: Das Origens à Extinção do Tráfico*. São Paulo, Martins, s/d.
- GOUVEIA, Maurílio de. *História da Escravidão*. Rio de Janeiro, Tupy, 1955.
- HASENBALG, Carlos Alfredo. *Discriminação e Desigualdades Raciais no Brasil*. Rio de Janeiro, Graal, 1979.
- HILL, Lawrence. "The Abolition of Brazilian Slave Trade". HAHR, 11(2): 169-197, 1931.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 11a. ed., Rio de Janeiro, José Olympio, 1977.
- HOBBSBAWM, Eric J. *Nações e Nacionalismo desde 1780*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1990.
- HOLT, Thomas C. "Slaves into Free Men: The Problem of Freedom in Jamaica". Comunicação Apresentada no Simpósio Histórias de Liberdade: Escravos e Cidadãos no Mundo Moderno. Campinas, UNICAMP, 1988 (ex. mimeo.).
- IGLESIAS, Francisco. "Vida Política: 1848-1860". In: HOLANDA, S. B. de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo II, v. 3. São Paulo, Difel, 1967.
- KAYE, Harvey. *The British Marxists Historians: An Introductory Analysis*. Oxford, Polity Press, 1984.
- LARA, Sílvia Hunold. *Campos da Violência: Escravos e Senhores na Capitania do Rio de Janeiro (1750-1808)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.
- "Processos Crimes: O Universo das Relações Pessoais". *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, Tomo 33, 1984.

- MACEDO, Sérgio D. T. de. Apontamentos para a História do Tráfico Negreiro no Brasil. Rio de Janeiro, Luiz D. Fernandes, 1941.
- MARSON, Izabel Andrade. O Império do Progresso: A Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855). São Paulo, Brasiliense, 1987.
- "Liberalismo e Escravidão no Brasil: Joaquim Nabuco e o Jogo de temas, argumentos e imagens na (re)criação do progresso". Campinas, IFCH/UNICAMP, s/d, ex. mimeo.
- MATTOSE, Kátia de Queirós. Ser Escravo no Brasil. 2a. ed., São Paulo, Brasiliense, 1988.
- MERCADANTE, Paulo. "A Doutrina da Abolição Gradual". A Consciência Conservadora no Brasil. 3a. ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1980, pp. 157-168.
- MONT'ALEGRE, Omer. Açúcar e Capital. Rio de Janeiro, IAA, 1974.
- MOTT, Luiz. "A Escravatura: O Propósito de uma Representação a El-Rei sobre a Escravatura no Brasil". Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, 14, 1973.
- MURRAY, David R. Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade. Cambridge, Cambridge University Press, 1980.
- PEREIRA, Lupércio Antônio. Limites Históricos do Pensamento Abolicionista: Uma Contribuição ao Estudo do Gradualismo Adotado na Abolição da Escravidão no Brasil. Assis, UNESP, 1986. Dissert. de Mest. (ex. mimeo).
- PRADO JR., Caio. História Econômica do Brasil. São Paulo, Círculo do Livro, s/d.
- QUEIROZ, Suely Robles Reis de. Escravidão Negra em São Paulo. Rio de Janeiro, José Olympio, 1977.
- RAPOSO, Luciano (apres.). Marcas de Escravos: Listas de Escravos Emancipados Vindos a Bordo de Navios Negreiros (1839-1841). Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1990.
- REIS, João José. "Um Balanço dos Estudos sobre as Revoltas Escravas na Bahia". Escravidão e Invenção da Liberdade: Estudos sobre o Negro no Brasil. São Paulo, Brasiliense; Brasília, CNPq, 1988, pp. 87-140.
- Rebelião Escrava no Brasil: A História do Levante dos Malês (1835). São Paulo, Brasiliense, 1986.
- RODRIGUES, José Honório. A Assembléia Constituinte de 1823. Petrópolis, Vozes, 1974.
- Brasil e África: Outro Horizonte. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1983.

- "Conselho de Estado: o Quinto Poder?". História Combatente, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1982, pp. 313-320.
- Independência: Revolução e Contra-Revolução, v. 5 - A Política Internacional. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1975.
- SALVADOR, José Gonçalves. Os Magnatas do Tráfico Negreiro (séculos XVI e XVII). São Paulo, Pioneira/Edusp, 1981.
- SCHWARCZ, Lilia Moritz. O Espetáculo das Raças: Cientistas, Instituições e Questão Racial no Brasil (1870-1930). São Paulo, Cia. das Letras, 1993.
- SCOTT, Rebecca F. Emancipação Escrava em Cuba: A Transição para o Trabalho Livre (1860-1899). Rio de Janeiro, Paz e Terra; Campinas, Ed. da UNICAMP, 1991.
- SILVA, Maria B. Nizza da. A Primeira Gazeta da Bahia: Idade d'Ouro do Brasil. São Paulo, Cultrix; Brasília, INL, 1978.
- SLENES, Robert W. "Malungu, ngoma vem!": África Coberta e Descoberta no Brasil". Revista USP, 12: 48-67, dez.1991/fev.1992.
- TAUNAY, Affonso d'E. Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil. São Paulo, IMESP, 1941.
- TAVARES, Luiz Henrique Dias. Comércio Proibido de Escravos. São Paulo, Ática; Brasília, CNPq, 1988.
- O Desembarque da Pontinha. Salvador, CEB, 1971.
- THOMPSON, Edward P. A Miséria da Teoria, ou Um Planetário de Erros. Rio de Janeiro, Zahar, 1981.
- TOMICH, Dale. "A Calculated and Calculating System: The Struggle over the Working Day under Slavery". Comunicação apresentada no Simpósio Histórias de Liberdade: Escravos e Cidadãos no Mundo Moderno. Campinas, UNICAMP, 1988 (ex. mimeo.).
- "The Other Face of Slavery: Provision Ground Cultivation in Martinique. Integration, Adaptation and Appropriation". Comunicação apresentada no Simpósio Histórias de Liberdade: Escravos e Cidadãos no Mundo Moderno. Campinas, UNICAMP, 1988 (ex. mimeo.).
- VEIGA, Gláucio. "O Desembarque de Serinhaém". In: SILVA, Leonardo Dantas (org.). Estudos sobre a Escravidão Negra, v. 2. Recife, Massangana; Fundação Joaquim Nabuco, 1988, pp. 79-199.
- VERGER, Pierre. Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII ao XIX. São Paulo, Corrupio, 1987.

----- Notícias da Bahia (1850). Salvador, Corrúpio, 1981 258

WEHLING, Arno. "Aspectos do Tráfico Negreiro no Rio de Janeiro (1823-1830)". Anais do VI Simpósio de História da ANPUH, Goiânia, set. 1971. Publicados pela RH, São Paulo, 1972, pp. 521-532.

WESTPHALEN, Cecília M. "A Introdução de Escravos Novos no Litoral Paranaense". RH, São Paulo, 89: 139-154, 1972.