

O Tráfico de Escravos para o Brasil, de Jaime Rodrigues. São Paulo: Ática, 1997.

Roquinaldo Pereira *

Jaime Rodrigues é um autor que tem se notabilizado pelos criativos textos a respeito do tráfico de escravos no Brasil, tendo como eixo temporal principalmente o século XIX. Tais textos foram iniciados em 1990, com *Formas Ilícitas do Tráfico. Repressão e Estratégias (1831-1860)* (Campinas, Unicamp, 1991), em que o autor aplicou métodos de história social, tais como a prosopografia, para analisar a organização do tráfico ilegal de escravos no Brasil. Nesse texto, Rodrigues percorreu um caminho já conhecido por autores como Mary Karash, autora de conhecida obra sobre o tráfico ilegal de escravos no Brasil (*The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade*. Dissertação de mestrado, Madison, Universidade de Wisconsin, 1967), tratando-o com a meticulosidade de um detetive, o que culminou numa soberba análise de sua organização.

Posteriormente, mais especificamente em sua dissertação (*O Infame Comércio: Propostas e Experiências no Final do Tráfico de Africanos para o Brasil, 1800-1850*. Dissertação de mestrado, Campinas, Unicamp, 1994), nota-se uma espécie de inflexão no trabalho de Rodrigues, com uma notável preocupação com a questão da circulação de idéias abolicionistas no Brasil do século XIX, algo um tanto diferente da perspectiva de história social de seu primeiro trabalho.

Nota-se também uma certa desatualização bibliográfica em sua dissertação de mestrado. Além da já mencionada Mary Karash, são ignorados autores tais como David Eltis (*Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. Nova Iorque, Oxford University Press, 1997), o que, frise-se, não diminui em nada a precisão com que Rodrigues domina seu

* Doutorando em história pela University of California at Los Angeles (UCLA).

HISTÓRIA SOCIAL	Campinas - SP	Nº 4/5	187-192	1997/1998
------------------------	---------------	--------	---------	-----------

tema. Seria apenas o caso de indagar quanto mais ele poderia ter feito se tivesse tido acesso à bibliografia estrangeira.

Mais recentemente, Jaime Rodrigues produziu um texto analisando a imagem desfrutada pelos traficantes de escravos no período da ilegalidade do tráfico (“Os Traficantes e seu Infame Comércio (1827-1860)”, *Revista Brasileira de História*, nº 29). Tal texto se destaca pela inventividade do autor, que mostra como eles foram desbancados da condição de egrégios negociantes para a de praticantes de uma atividade não só mal vista mas combatida como criminosa.

Mais uma vez, o autor trabalha numa linha que contempla sobretudo a circulação de idéias no período do tráfico ilegal. Não são discutidas as características empresariais ou o enraizamento social dos traficantes. Nesse texto, Rodrigues amadurece algumas idéias que haviam sido esboçadas em sua dissertação de mestrado. Ele encontra então um caminho verdadeiramente original, analisando um processo – a “criminalização” da figura do traficante de escravos no Brasil – que, *grosso modo*, teve o mesmo desdobramento e aconteceu simultaneamente em Angola.

O Tráfico de Escravos para o Brasil, o mais recente trabalho de Rodrigues, tem vários méritos. Clareza na construção do texto e amplitude no tratamento da questão do tráfico são algumas de suas principais qualidades. O tráfico é analisado desde seus primórdios, no século XV, quando os portugueses iniciaram o comércio de escravos. Rodrigues destaca a participação de cada uma das nações européias, provendo o leitor com uma visão panorâmica a respeito da participação inglesa, francesa, espanhola e holandesa no tráfico de escravos.

São cometidas, no entanto, algumas simplificações – inevitáveis nesse tipo de publicação voltada para a divulgação do assunto. Por exemplo, Rodrigues não menciona o fato, mas a entrada dos holandeses no tráfico esteve intimamente ligada à invasão holandesa no Brasil, como mostra o historiador Johan Postma (1991). Destaque-se, também, que Rodrigues segue os passos de Fernando Novais, quando analisa a adoção da escravidão negra no Brasil. Excluindo reinterpretações daquela questão (como a proporcionada por Stuart Schwartz e Manolo Florentino), o autor afirma que o tráfico foi o fator determinante para a adoção da escravidão não só no Brasil

como também nas Américas. Quanto ao fim do tráfico, são apontados principalmente dois aspectos que cercaram aquela decisão: a pressão inglesa e o medo das revoltas escravas. Enquanto o primeiro foi tido desde a época do fim do tráfico como um dos fatores preponderantes na decisão brasileira de finalmente impedir a entrada de africanos no Brasil, o segundo aspecto vem sendo mais recentemente enfatizado pela produção acadêmica através de autores tais como Celia Marinho de Azevedo, Robert Slenes e Dale Graden.

São ignoradas pelo autor possíveis mudanças de atitude na opinião pública brasileira, como destaca David Eltis, ou o contexto partidário que provocou a falência das tentativas liberais de abolir o tráfico, como mencionam Alcir Lenharo (*As Tropas da Moderação*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992) e Robert Conrad (1985). Na verdade, pode-se constatar que os primeiros anos da década de 1830 foram desfavoráveis aos traficantes porque havia uma clara intenção de banir o tráfico de escravos. Pelo menos um dos ministros da justiça da época teve uma marcada atuação contrária ao tráfico, o que fez com que vários navios negreiros fossem apreendidos no porto do Rio de Janeiro. Lenharo contextualiza as ações políticas daquela época e mostra que Acayaba Montezuma, o ministro da justiça de então, estava atuando em consonância com o ideário dos homens que por pouco tempo governaram o Brasil durante o período regencial.

Tudo isso é confirmado pela documentação da diplomacia portuguesa, implicada com os traficantes que atuavam no Rio de Janeiro. Já em 1834, o governo imperial brasileiro havia tentado uma estratégia que seria amplamente adotada nos anos 1850: a expulsão de traficantes de escravos do Brasil. Em 1834 não foram tantos como nos anos 1850, quando centenas deles foram expulsos do país, indo para Lisboa, Nova Iorque e Angola – mas os casos ocorridos demonstram que a passividade diante do tráfico não era total. O mesmo pode ser notado quando se constata que, em 1837, nove navios negreiros foram apreendidos em apenas 45 dias.

Deve-se destacar, também, o fato de que o combate ao tráfico ilegal foi prejudicado pela fraqueza institucional de um Estado que ainda estava em construção. Muitas vezes, os navios de guerra brasileiros não podiam

combater o tráfico por causa das tarefas de “pacificação” de províncias rebeladas no norte e no sul do país. O fato de o tráfico ter retornado aos níveis pré-1830, por volta de 1837 – durante o chamado “regresso conservador” – não deve ser visto como pura coincidência. Havia vozes contrárias ao tráfico de escravos, sim. O fato de isso não se ter materializado numa interrupção do tráfico antes de 1850 deve ser entendido no contexto das disputas políticas da época e da fraqueza do Estado brasileiro. É preciso lembrar que, nos anos 1850, quando foi realmente necessário combater os traficantes, boa parte das ações policiais eram levadas a cabo por um agente clandestino, Joaquim Guedes Alcoforado, ele próprio um ex-traficante. Esse homem tinha uma rede particular de agentes, mantida com dinheiro do Estado brasileiro e da diplomacia britânica, melhor equipada para o combate ao tráfico que a força policial do Rio de Janeiro. Muitas vezes, Alcoforado usava como arma algo que, como mostra o historiador Thomas Flory (*El Juez de Paz Y el Jurado en el Brasil Imperial*. Mexico, Fondo de Cultura Economico, 1986), havia impedido a continuidade da repressão ao tráfico nos anos pré-1850: a corrupção.

Um dos méritos do livro de Rodrigues é encarar o desafio de incluir a África na temática do tráfico, algo poucas vezes intentado pelos especialistas brasileiros no assunto. Rodrigues o faz de uma forma límpida, embora mais uma vez desprovido da produção mais recente sobre o seu tema, conseguindo transmitir os conceitos elementares para entender a inserção da África no tráfico atlântico de escravos.

Sem dúvida por esta razão, talvez haja aqui e acolá um ou outro ponto discutível, como o tratamento dispensado à questão da escravidão na África. A idéia de que os escravos não eram vistos como propriedade na África colide com o que existe na produção mais recente sobre o tema. Autores como John Thornton, Claude Meillassoux, Martin Klein, Paul Lovejoy, Igor Kopitoff e outros nos mostram que a escravidão teve vários sentidos para os africanos. Contudo, não parece acertado afirmar, como Rodrigues categoricamente o faz, que os escravos africanos não eram vistos como mercadoria.

Se a África está presente quando Rodrigues descreve o surgimento e erguimento do tráfico como empreendimento transatlântico, o mesmo não acontece quando ele analisa o fim do tráfico de escravos no século XIX. Na

realidade, é preciso dizer que no período pós-1830 – quando entrou em vigor a proibição que só seria regulamentada pela lei brasileira antitráfico de 1831 –, o tráfico em Angola experimentou um agudo processo de dispersão. O impacto da legislação que proibia o tráfico no Brasil foi quase imediato em Luanda, onde os navios negreiros que chegavam do Brasil eram em parte responsáveis pelo abastecimento de gêneros alimentícios para a cidade. Uma crise creditícia foi o outro impacto imediato do desaparecimento dos navios negreiros de Luanda, frise-se, por causa de uma legislação que oficialmente estava relacionada apenas ao Brasil.

Na verdade, Brasil e Angola estavam de tal forma conectados pelo tráfico de escravos, que tudo o que acontecia aqui se refletia imediatamente em Angola. Em Angola, lugares como Luanda e Benguela, os tradicionais portos de embarque de escravos, estavam perdendo cada vez mais espaço para regiões como Cabinda e Ambriz, onde não havia soberania definida e o combate ao tráfico era mais complicado. Deve-se ressaltar, no entanto, que os lugares onde o tráfico de escravos foi realizado incluíam muitas outras localidades da costa angolana, como menciona o viajante George Tams (*Visita às Possessões Portuguesas da Costa Ocidental da África*. Porto, Typographia da Revista, 1850) que esteve em vários lugares da costa de Angola em 1841. A dispersão dos traficantes tornou-se uma espécie de padrão do tráfico ilegal de escravos em Angola entre 1830 e 1860. Ela iria vigorar até os anos 60 do século passado, quando o tráfico para o Brasil já estava definitivamente morto, e os embarques de escravos tinham então como destino a Ilha de Cuba.

A fuga para regiões inóspitas da costa de Angola foi uma decisão tomada por traficantes como o brasileiro Guilherme Jose da Silva, mais conhecido como “Guilherme do Zaire”, que atuou na região que lhe deu nome, o rio Zaire, na altura dos anos 1850, comandando uma rede de traficantes que costumava embarcar escravos para Cuba.

A dispersão do tráfico angolano foi a principal arma dos traficantes contra o grande esforço militar para conter os embarques de escravos em Angola. Somente entre 1845 e 1860, cerca de 40% da movimentação total de navios pelo porto de Luanda foi feita por navios de guerra de várias marinhas (Inglaterra, Estados Unidos, França e Portugal), que tentavam acabar com os

embarques de escravos pela costa de Angola. Esse esforço militar não surtiu efeitos imediatos, mas deu àqueles que estavam lutando contra o tráfico uma vitória estratégica, que na época eles sequer tinham condições de aquilatar. Graças à repressão, os embarques de escravos por Luanda desapareceram por completo por volta dos anos 1840. Relatos do viajante David Livingstone (*Missionary Travels and Researches in South Africa*. Nova Iorque, 1858), assim como do vice-consul inglês em Luanda, George Brand, quando cotejados com documentos da administração portuguesa em Angola, permitiram constatar que o número de escravos que entraram em Luanda foi continuamente decrescente entre 1833 e 1849. De um total de 15.475 escravos em 1833 e 1834, o número caiu para apenas 130 em 1848 e 1849. Essa não foi uma vitória comemorada pelos abolicionistas que lutavam contra o tráfico em Angola. Isto porque eles não tinham condições de avaliar o quanto o tráfico iria se deteriorar, alijado das condições satisfatórias que Luanda proporcionava aos traficantes. Fora da cidade, os traficantes muitas vezes eram aterrorizados por piratas e por guerras entre os povos africanos da costa, como menciona o inglês John Monteiro (*Angola and the River Congo*. Londres, MacMillan & Co., 1875), que esteve em Angola na época.

Rodrigues não menciona essa complexa conjuntura africana, mas é capaz de habilmente situar a problemática do tráfico de escravos em suas distintas fases. Seu texto é desprovido de qualquer bizantinismo acadêmico e não tem os jargões que tanto amedrontam o leitor ao qual o livro se destina: o estudante do ensino médio. Este é um mérito incomum, portanto, a partir do qual se dá a professores e alunos de ensino médio acesso ao que existe de novo e criativo na academia em matéria de estudo do tráfico de escravos. De certa forma, Jaime Rodrigues dispensa apresentações. Ele é um especialista cuja produção se impõe por si só como uma das melhores no ramo a que se propõe estudar. Sua contribuição é louvável, por mostrar que livro didático pode ser sinônimo de conhecimento atualizado e texto claro e envolvente.