

*O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Jaime Rodrigues. Campinas, Editora da Unicamp, 2000.

## Dissonâncias no Cantochoão

João Eduardo Finardi Álvares Sscanavini\*

*“... durante os 24 anos que se passaram entre 1826 e 1850, o governo inglês (...) exauriu todos os seus poderes de persuasão para induzir o governo brasileiro a cumprir determinações de seus tratados e acabar com o tráfico de escravos (...) Mas, em 1850, o governo inglês alterou o seu sistema e estendeu com vigor e energia à costa do Brasil suas operações antitráfico; e tão logo isto foi feito, o governo brasileiro e suas legislações se viram espantados e com um senso de deveres e obrigações e (...) começaram, pela primeira vez, a tomar passos efetivos sob o propósito de cooperação com o governo inglês.”*

(Lord Palmerston)<sup>1</sup>

*“Não, o governo não foi despertado pelos canhões britânicos (...) Note a Câmara que, em maio [de 1850],*

\* Mestre em História Social do Trabalho. IFCH-UNICAMP.

<sup>1</sup> “...during the 24 years which elapsed between 1826 and 1850, the British government ... exhausted in vain all its powers of persuasion to induce the Brazilian government to fulfill its treaty engagements and to put slave trade down ... But in 1850 the British government changed its system and extended with vigor and energy to the coast of Brazil its operations against the slave trade; and no sooner was this done, than the Brazilian government and legislature were awakened to a sense of their duties and obligations and... began, for the first time, to take active steps for the purpose of cooperation with the British government.” Lord Palmerston; Ministro Inglês das Relações Exteriores, em correspondência diplomática de 1850; citado em Graham 1968, pp.164-165. (A tradução para o português é minha).

*ainda o canhão britânico não nos havia despertado, e eu já explicava as causas por que devíamos reprimir o tráfico.”*

(Eusébio de Queiroz)<sup>2</sup>

Ponto para a ousadia e para a originalidade. *O Infame Comércio – Propostas e Experiências no Final do Tráfico de Africanos para o Brasil (1800-1850)* traz ao leitor o coroamento da primeira incursão de fôlego do historiador Jaime Rodrigues à história do estancamento do comércio interatlântico de africanos para o Brasil. Inaugurando uma trajetória que, nos dias de hoje, já possui contornos mais amplos, dentro dos quais inclui-se uma instigante tese de doutorado<sup>3</sup>, o livro apresenta os resultados não menos relevantes de sua pesquisa de mestrado. Tamanha importância fundamenta-se no lugar por ela ocupado dentro da historiografia nacional e estrangeira que, direta ou indiretamente, abordou o tráfico de escravos para o Brasil.

Numerosa e invariavelmente polêmica, esta historiografia destaca-se, sobretudo, pela cristalização de uma constatação suficiente: a trajetória rumo à extinção do “comércio das almas” agregou, no limite, um confronto entre Estados, qual seja, uma disputa de interesses corporificada em sujeitos bem delimitados: *britânicos. lusitanos. luso-brasileiros e brasileiros*, geralmente associados aos universos da política parlamentar e/ou diplomática. Neste plano, fixam-se, com quilates variados, distintos enfoques das pressões navais antitráfico britânicas. Com efeito, são elas interpretadas a partir de três entendimentos distintos. O primeiro deles, o mais simplista de todos, qualifica-nas de fruto de um confronto entre nações, ou seja, uma disputa de interesses que opôs os grupos acima identificados, originando textos entoados em versões tanto anglófilas quanto anglófobas. O segundo, mais sofisticado, compreende as pressões como uma demonstração da hegemonia britânica na história do fim do tráfico, embora não deixe de considerar algumas colabo-

<sup>2</sup> Eusébio de Queiroz; Ministro da Justiça do Império Brasileiro em 1850, na ocasião da segunda lei nacional de extinção do tráfico intercontinental de escravos. (*Apud* Goulart 1950, p. 259).

<sup>3</sup> Cf. Rodrigues 2000.

rações pontuais de políticos e estadistas do Império brasileiro. Por sua vez, o terceiro entendimento caracteriza-se pela leitura dessas pressões, bem como da abolição do fluxo interatlântico de africanos como um procedimento inscrito numa associação de esforços antitráfico ingleses e brasileiros.<sup>4</sup>

Argumentos ancorados nas pressões britânicas – bem como nas contendas por soberania que delas emergiram – encontram o seu devido lugar em *O Infame Comércio*. No entanto, as intenções de Rodrigues contemplam problemas de investigação histórica que ultrapassam este quadro, sem, contudo, subvertê-lo. Delineando reflexões inéditas ou até então superficialmente esboçadas, o autor pergunta: qual teria sido a maneira através da qual os impactos das referidas pressões teriam se manifestado no Brasil do oitocentos? Em outras palavras, como analisar os “*conflitos internos que envolveram [os] diversos grupos sociais brasileiros daquele período*” envolvidos na questão do estancamento?

Questões amplas e fecundas, elas inspiraram os seguintes desdobramentos: como se projetaram e evoluíram as “*imagens sociais*” dos traficantes na sociedade brasileira do final do século XIX? Quais foram os papéis das autoridades policiais e judiciárias relacionadas ao processo? Que atitudes assumiram a população livre da América Portuguesa, e, posteriormente, a do Império brasileiro ao longo da primeira metade do XIX, em relação à questão? Que comportamentos foram flagrados entre os escravos e os africanos livres neste mesmo contexto?

O investimento em questões significativas como estas exigiu do autor uma intensa pesquisa documental. Aqui reside, de fato, um dos pontos mais altos de seu trabalho: as referências que o embasam sugerem aos historiadores brasileiros possibilidades inéditas oferecidas, em termos empíricos, à história do tema. Das memórias sobre a escravidão escritas na primeira metade do século XIX aos debates parlamentares da Câmara e do Senado do Império, dos processos de apresamento de navios negreiros às correspondências entre autoridades centrais, provinciais e locais relativas à repressão do

---

<sup>4</sup> Refiro-me, neste parágrafo, sobretudo aos seguintes estudos: Vianna 1917, pp.539-564; Alves 1916, pp.189-253; Moraes 1986; Calógeras 1938 e 1933; Manchester 1973; Prado Júnior 1963; Holanda 1948; Taunay 1941; Macedo 1941; Goulart 1950; Faoro 1979; Bethell 1970 e Leite 1998.

tráfico clandestino, um grande acervo de documentos é cruzado com títulos importantes de extensa historiografia.

Explorando este leque considerável de documentação, Rodrigues privilegia alguns documentos em detrimento de outros, em obediência aos objetivos da obra. Neste sentido, por exemplo, não esgota a riqueza dos debates parlamentares sobre o estancamento, argumentando ser a limitação do estudo do fim do tráfico ao interior da política institucional do Império uma prática comum e problemática de uma grande fração da historiografia, a qual não estaria preocupada com as “*frestas*” que o comportamento da “*elite*”<sup>5</sup> pode oferecer ao historiador. É neste sentido que ganham espaço e vigor as avaliações da participação de grupos sociais “extra-elite” na história da abolição do tráfico.

Levar em consideração as opiniões dos vários segmentos que compunham a sociedade brasileira da primeira metade do século XIX, é uma maneira, sustenta, de salientar que “*a idéia [da] pressão inglesa não explica a existência de duas leis de extinção do tráfico, em 1831 e em 1850*”.<sup>6</sup> Assim, procura contextualizar medidas como estas em uma análise dos conflitos internos que envolveram diversos grupos sociais nas últimas décadas em que o tráfico existiu de fato (ainda que não de direito), relacionando-os às determinações do governo imperial sobre outras questões prementes, tais como o controle social de livres e libertos, os projetos de civilização, as concepções de nação e cidadania e as dissidências internas à elite proprietária.

Dentro dessa perspectiva diferenciada, certas questões clássicas não deixam ser consideradas. A histórica submissão de Portugal à Inglaterra no contexto de expansão napoleônica – e os tratados antitráfico dela derivados; as barganhas políticas entre britânicos e brasileiros nos anos que seguiram à Independência, tomando forma nos debates parlamentares que sucederam o

---

<sup>5</sup> Rodrigues utiliza a expressão “*elite política*”, na acepção de Carvalho (1980, p.41), isto é, caracterizando-a como o conjunto de “*homens que passaram a fazer parte do poder governamental após a independência, mesmo que boa parte deles fosse proveniente da administração colonial (...) [e que] (...) ocupavam os cargos do executivo e do legislativo, isto é, além do Imperador, os Conselheiros do Estado, os ministros, os senadores e os deputados*” (Rodrigues, *op. cit.*, citação às páginas 29 e 30).

<sup>6</sup> Rodrigues, *op. cit.*; p. 25.

Tratado de 1826; bem como a complexa questão das relações entre os interesses ingleses em diminuir a influência comercial brasileira na África e o desenrolar das pressões britânicas antitráfico podem ser encontradas na obra, não sendo elas o seu *locus* de originalidade. De qualquer forma, recupera-se, aqui, uma idéia instigante: de maneira análoga à sugestiva abordagem de Paula Beiguelman<sup>7</sup>, Rodrigues sugere que a intensificação das referidas pressões, traduzida, em grande medida, pelo *Bill Aberdeen*, provocou uma modificação radical nas políticas partidárias brasileiras, que passaram então a defender a soberania nacional, sacrificando a defesa do *status quo* escravista. Assim, as exigências da Inglaterra, antes combatidas por motivos de “*honras, interesses, dignidade, independência e soberania*”, teriam encontrado efeitos definitivos perante a “*necessidade de se garantir soberania perante ela*”<sup>8</sup> – necessidade que explica a aprovação da “lei Eusébio de Queiroz” de 1850.

A preocupação em ressaltar dinâmicas internas da sociedade brasileira em prol do estancamento emerge, por exemplo, em uma análise fundamentada em manuscritos (em especial os “*discursos médicos*”) que caracterizam a associação entre escravidão e “*corrupção dos costumes*”, os “*males sociais*” e a “*ameaça à segurança pública*”, processo acentuado nas décadas de 1830 e 1840, ainda que Rodrigues pondere que o temor da “*haitianização*” da sociedade brasileira já se revelasse latente por aqui no início da década de 1820.

Outro argumento indiscutivelmente enriquecedor e seriamente abordado em meio ao largo espectro argumentativo que compõe *O Infame Comércio* revela-se consonante à tônica da obra: ela afirma a singularidade da abolição do tráfico de escravos enquanto fenômeno histórico, desvinculando-a, neste sentido, de esquemas explicativos baseados na idéia de “*gradualidade da abolição da escravidão brasileira*”. Abre-se, neste sentido, uma polêmica com uma linha interpretativa desenvolvida por Joaquim Nabuco e eventualmente endossada pela historiografia do século XX. Como argumentos para esta refutação, destacam-se discursos proferidos na Câmara por Cunha Matos – deputado que, a despeito da oposição à assinatura do Tratado

<sup>7</sup> Cf. Beiguelman 1967.

<sup>8</sup> Rodrigues, *op. cit.*; p. 118.

antitráfico de 1826, afirmou enfaticamente que “o comércio de escravos [especificamente ele] deve acabar, mas deve acabar quando assim o quiser a nação brasileira, livre, soberana e independente dos caprichos e da vontade do governo da Inglaterra”; as Memórias de Henrique Rebelo e de Miguel Calmon Du Pin e Almeida (Visconde de Abrantes), que, na década seguinte, também se declararam contrários à continuidade do tráfico sem defender a abolição da escravidão e a obra de Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira, que já em 1822 propunha “alterações nas regras da escravização” sem, contudo, defender a extinção do tráfico, embora apoiasse a liberdade dos negros nascituros. Tais argumentos, aliados a outros, embasam a assertiva de que “inventariando ainda os projetos das relações escravistas na primeira metade do século XIX, vemos surgir propostas de acabar gradualmente com a escravidão, sem mencionar a necessidade de se iniciar o processo com o término do tráfico de africanos.”<sup>9</sup> O autor ainda apresenta indícios que permitiriam qualificar de minoritária a idéia de gradualidade da abolição, partindo-se da extinção do tráfico: ela se encontra substantivada em projeto político apenas na “Representação à Assembléia Constituinte de 1823”, de José Bonifácio e na *Memória Analítica Acerca do Comércio de Escravos e Acerca dos Males da Escravidão Doméstica*, de Frederico Burlamaqui (1837).

Se a questão do estancamento deve ter sua historicidade explicitada, nada é diferente com as duas leis nacionais de estancamento aprovadas no país – a saber, a “lei Barbacena” de 1831 e a “lei Eusébio de Queiroz”, de 1850. Aprovadas em contextos distintos entre si, a primeira fora concebida em um contexto em que os atos de repressão, bem como a “aceitação dos males derivados da escravidão” não eram aceitos pela “elite política imperial”. Em 1850, “o quadro seria outro”. Em meio a estes dois contextos, detecta-se, como acima já se sugeriu, um debate interno entre os políticos do Império capaz de alterar o predomínio da defesa do *status quo* em prol da luta pela soberania da nação. É a partir deste pressuposto, inclusive, que Rodrigues, agora em oposição ao já citado estudo de Paula Beiguelman, identifica a configuração apartidária do encaminhamento da questão.

---

<sup>9</sup> Rodrigues, *op. cit.*, p. 85.

Integrante deste processo de alteração de quadros, a mutação da “*imagem social dos traficantes*” – temática introduzida na década de 1930 por João Pandiá Calógeras, mas não suficientemente explorada pela historiografia – ganha contornos específicos em meio aos argumentos já levantados, cruzados com um estudo pormenorizado das próprias legislações referidas; de documentos médicos; de processos de apreensão de navios negreiros julgados pela Justiça brasileira e de correspondências oficiais entre autoridades do Império a respeito da repressão ao comércio clandestino. Com efeito, o leitor encontrará uma descrição do processo de transfiguração dos negreiros, localizando um contraste entre a década de 1830 – quando eles possuíam, de fato, notável *status* social – e a década de 1850, quando, graças aos temores da “*haitianização*”, eles ganharam a feição de piratas de fato.

O *status* constatável ao longo do período da clandestinidade do “infame comércio” é mais bem compreendido quando Rodrigues explicita o apoio de nossas populações litorâneas e autoridades policiais. Procurando esclarecer estas ligações e empreendendo, dessa forma, a anunciada ampliação dos sujeitos históricos envolvidos no processo do “*final do tráfico*”, o historiador localiza ações e conflitos que acompanharam os desembarques clandestinos, não deixando de identificar os contendores envolvidos e as armas por eles utilizadas, a falta de infra-estrutura pró-repressão e o próprio desrespeito à lei praticado pelas autoridades policiais e judiciárias envolvidas.

Finalmente, avalia, ainda, a questão dos choques de interesse entre “*elites locais*” e a própria “*elite política imperial*” concernentes ao tema, remetendo-se, por exemplo, à participação da imprensa nestes jogos de interesse, bem como a casos “*onde estes choques eram bastante nítidos*”, como é o caso da província de Pernambuco, enfatizando o episódio do desembarque de Serinhaém, estudado por Izabel A. Marson, em *O Império do Progresso*.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> “O choque de interesses entre as intenções de reforma do governo central e das 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 a montar um “Estado imperial forte e respeitado no exterior, consoante as grandes mudanças internacionais, mais propriamente as redefinições no mercado

A ampliação dos sujeitos históricos que vivenciaram a supressão do comércio transatlântico de negros completa-se ao final da obra, no capítulo, "Outras Experiências no Fim do Tráfico". Esta sessão pode ser dividida em duas partes. A primeira constitui um levantamento das várias formas da "importante" atuação da população livre e pobre do Império no referido processo. Marcada antes pela pluralidade de comportamentos do que pela coesão, esta atuação gerou represálias do governo à medida que assumiu configurações violentas, fosse em agressões contra os ingleses no Brasil, fosse na colaboração efetiva nos desembarques clandestinos. Os processos e as correspondências oficiais foram fontes imprescindíveis para comprovar esta parte do estudo. Já a segunda parte contém uma abordagem pormenorizada de processos criminais da Auditoria da Marinha relacionados à apreensão de navios negreiros. Centrando-se no período posterior a 1850, Rodrigues descreve as formas repressivas do governo, os novos conflitos entre elites locais e as estratégias desenvolvidas por negros libertos ou por escravos para obter ganhos diversos, dentre eles a própria liberdade.

Em síntese, as causas do estancamento se expressam, para Rodrigues, em sete fatores mais significativos, quais sejam, "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; e pressão inglesa e a necessidade de garantir a soberania perante ela", além da "identificação dos traficantes como piratas".<sup>11</sup>

Em meio a estas constatações, entrevemos a maturidade que *O Infame Comércio* imprimiu à história da abolição do comércio intercontinental de

---

*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 a Câmara), cujo efeito seria sentido a longo prazo." (Rodrigues, op. cit., p. 161). Cf. Marson 1987.*

<sup>11</sup> Rodrigues, op. cit.; p. 118.

africanos. Sabemos, com efeito, não ser Jaime Rodrigues o único autor a impulsionar uma guinada interpretativa na história do tema. Outros esforços igualmente louváveis de identificação de sua complexidade afloraram em estudos de Lawrence Hill, Mary Karasch e Joseph Miller, dentre outros.<sup>12</sup> De qualquer forma, e por maiores que sejam os riscos que corram estudos des-temidos como o que aqui comentamos, estamos diante de um fato consumado: *O Infame Comércio* integra um grupo ínfimo de obras que, cada qual à sua maneira, pretendem “descortinar horizontes”, ou “descobrir tons e melodias” antes inaudíveis na história do tráfico, para citar as palavras de Silvia Hunold Lara.<sup>13</sup> Obras que, de fato, provocam dissonâncias no canto-chão datado de uma historiografia que limitou-se a rivalizar Estados.

### Bibliografia citada

- ALVES, João Luiz. “A Questão do Elemento Servil. A Extinção do Tráfico e a Lei de Repressão de 1850. Liberdade dos Nascituros”. *R.I.H.G.B.*, pp.189-253, 1916. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938. (1ª ed. 1930).
- BEIGUELMAN, Paula. *Pequenos Estudos de Ciência Política*. 2ª ed., São Paulo, Pioneira, 1973 (1ª ed. 1967).
- BETHELL, Leslie. *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question (1807-1869)*. Cambridge, University Press, 1970.
- CALÓGERAS, João Pandiá. *Formação Histórica do Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938. (1ª ed. 1930).
- \_\_\_\_\_. *A Política Exterior do Império* (vol III: “Da Regência à Queda de Rozas”). São Paulo, Companhia Ed. Nacional, 1933.
- CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem: a elite política imperial*. Rio de Janeiro, Campus, 1980.
- FAORO, Raimundo. *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro*. 5ª ed., Porto Alegre, Globo, 1979. (1ª ed. 1956).

<sup>12</sup> Cf. particularmente, Hill 1931; Karasch 1967; Miller 1988.

<sup>13</sup> Prefácio à edição ora analisada; pp. 18 e 19.

- GOULART, Maurício. *A Escravidão Africana no Brasil*. São Paulo, Martins, 1950.
- GOULART, Maurício. *A Escravidão Africana no Brasil*. São Paulo, 1950.
- GRAHAM, Richard. *Great Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914*. Cambridge, 1968.
- HILL, Lawrence. "The Abolition of Brazilian Slave Trade". *HAHR*, 11 (2), pp. 169-197, 1931.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 2ª edição, Rio de Janeiro, José Olympio, 1948. (1ª ed. 1936).
- KARASCH, Mary Catherine. "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851". Univ. of Wisconsin, 1967.
- LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. *O Tráfico Negreiro e a Diplomacia Britânica*. Caxias do Sul, EDUCS, 1998.
- MACEDO, Sérgio D.T. *Apontamentos para a História do Tráfico Negreiro no Brasil*. São Paulo, Imprensa Nacional, 1941.
- MANCHESTER, Alan K. *Preenhência Inglesa no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973. (1ª ed. 1933).
- MARSON, Izabel Andrade. *O Império do Progresso – A Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855)*. São Paulo, Brasiliense, 1987.
- MILLER, Joseph. *Way of Death*, EUA, James Vurrey, 1988.
- MORAES, Evaristo de. *A Escravidão Africana no Brasil (das origens à extinção)*. 2ª ed. Brasília, Ed. UnB.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil e outros estudos*. São Paulo, Brasiliense, 1963. (1ª ed. 1933).
- RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa – Escravos e Tripulantes no Tráfico Negreiro (Angola - Rio de Janeiro, 1789-1860)*. Campinas, IFCH / Unicamp, maio de 2000.
- TAUNAY, Affonso de E. *Subsídios para a História do Tráfico Africano para o Brasil*. São Paulo, Imprensa Nacional, 1941.
- VIANNA, Manuel Álvaro de Sousa Sá. "O Tráfico e a Diplomacia Brasileira". *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, pp. 539-564, 1917. (Tomo especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional / setembro de 1914).