

O PROCESSO DAS SOLUÇÕES BRASILEIRAS NO EXEMPLO DA EXTINÇÃO DO TRÁFICO NEGREIRO.

LUÍS HENRIQUE DIAS TAVARES

O Brasil esteve solucionando o grave problema do tráfico negro de, pelo menos, 1815 a 1854. Ou seja: do Tratado que Portugal assinou com a Inglaterra em janeiro de 1815, às medidas práticas que o Brasil adotou em decorrência da Lei anti-tráfico de 1850. Nesse decurso de trinta e nove anos, largos e puxados trinta e nove anos, o jovem Brasil passou da condição de Colônia para a de país livre, o seu regime monárquico constitucional experimentou os arrancos e desequilíbrios da deposição de Pedro I, das Regências Trinas e Unas, dos vários movimentos federalistas, das muitas insurreições de escravos e do golpe de Estado que antecedeu a entrega do Trono ao pequeno príncipe D. Pedro. Igualmente, nesse mesmo período, o seu quadro econômico se ampliou no sentido da maior complexidade da produção agrária e das atividades do comércio. E o poder político afinal definido ficou nas mãos dos senhores de escravos senhores do café, do açúcar, do algodão, do fumo — com a coparticipação dos senhores das minas, das fazendas de gado e do alto comércio de exportação e importação.

Naturalmente, a maneira de considerar o problema do tráfico negro, de enquadrá-lo entre os problemas a serem resolvidos, não se manteve sempre igual, mas caminhou com os mesmos avanços e recuos e avanços e recuos de outros problemas brasileiros. O importante, porém, é observar que o Brasil desdobrou, nesse exemplo, um comportamento linear, que perseguia o ideal de uma solução sem dores par a sua economia agrária baseada no trabalho escravo. Isso, desde 1815, não alterando nossa observação o fato do Brasil ser então parte secundária, pois ainda estava ligado a Portugal.

Mesmo sob a pressão inglesa — pressão política, econômica e militar — pressão que refletia as novas exigências do capitalismo industrial — para alcançar a extinção do tráfico negro, o Brasil buscou e susteve um processo original e próprio, que consistia em ceder,

sem ceder, oficialmente aparentando aceitar e cumprir o que praticamente não aceitava e nem cumpria ou então contornando as exigências com outras compensações. Não obstante, como ainda não se fez a História do Brasil partindo de posições brasileiras, ficou sempre a impressão de que o Brasil foi levado a acabar o tráfico negreiro unicamente por causa das repressões militares e econômicas da Inglaterra. O curioso é que essas repressões inglesas existiram para mais de quinze anos, sem, contudo, conseguir exterminar o tráfico; enquanto, nos quatro ou cinco anos depois da lei de 1850, com sua pequena Marinha de guerra e com o seu falho aparelho judiciário, o Brasil realmente deteve o comércio negreiro no seu litoral. E' que, naquelas alturas da segunda metade do século dezanove, encontrando a solução conservadora e de equilíbrio, o Brasil deixava o processo sinuoso que vinha utilizando há trinta e nove anos, afinal tranquilizado quanto a que o fim do tráfico negreiro não era o fim do regime de trabalho escravo no qual e do qual vivia.

Vou inquirir essa questão, mas procurarei acompanhar o processo que o Brasil usou para ir extinguindo o tráfico negreiro no ritmo dos seus interesses de país escravocrata.

I. — *A Convenção Adicional ao Tratado de 1815.*

Entre as decisões tomadas à margem do Congresso de Viena, nos intervalos das inumeráveis festas e das contadas reuniões plenárias, a Inglaterra adotou proibir o tráfico negreiro, já então um comércio que não a interessava e que até prejudicava a exploração de suas recentes colônias na África. Com Portugal, país traficante, que atendia, com sua bandeira, o largo mercado brasileiro de escravos, convencionou os termos da proibição, assinando, em 22 de janeiro de 1815, um documento que definia o tráfico negreiro ilícito e concedia à Inglaterra a situação única de vassoura moral dos mares. Menos de dois anos após, para fechar o contrôle, a Inglaterra conseguia de Portugal uma Convenção Adicional ao Tratado de 1815. Passa a nos interessar desde logo, não só como instrumento que demonstra o processo impositivo que a Inglaterra escolheu para combater o tráfico negreiro, mas, ainda, porque ficou na base legal de toda a posterior intervenção inglesa.

De acôrdo com o texto da Convenção Adicional, separavam-se duas zonas no litoral africano: uma, onde o comércio negreiro ficava ilegal, e outra, ao sul do Equador (do cabo Delgado à baía de Lourenço Marques; na costa Ocidental, 8º e 18º de latitude meridional; nos territórios de Molembo e Cabinda) onde permaneceria lícito negociar escravos. E, conquanto a definição de tráfico ilícito

compreendesse, idênticamente, embarcações inglêsas e portuguêsas, e o artigo quinto estipulasse o mesmo direito de visita aos navios mercantes em alto mar, é mais que evidente: essas identidades do papel não correspondiam à realidade prática, pois a Inglaterra era então a grande potência, encontrando-se Portugal na posição de país mais ou menos ocupado, mais ou menos sem govêrno próprio, mais ou menos sem autonomia. Ainda mais: tinha sua velha economia em crise. E, com o que sofrera, militarmente, desde 1807, nem de longe é possível supor qualquer identidade entre a sua desfalcada marinha e a poderosa marinha de guerra inglêsa.

Com a Convenção Adicional, foram redigidos mais dois importantes documentos, um dos quais é o Regulamento para as Comissões Mixtas que deveriam julgar e decidir nos casos de apreensão de navios. Depois de mecanisar a forma do processo (exame dos papéis dos navios, depoimento do Capitão, declaração do captor) o artigo décimo estabelecia, para a Comissão Mixta em Londres, uma condição de tribunal de última instância, com a atribuição de receber e decidir tôdas as reclamações feitas a respeito dos navios portuguêses apreizados pelos inglêses. Como no direito de visita, êsse, de juízo e decisão últimas, ficava praticamente só com a Inglaterra.

II. — *O Alvará de janeiro de 1818.*

Não podia o Brasil opor embargos ao Tratado de 1815 e à Convenção de 1817. Mas, alguns meses após, em janeiro de 1818, o govêrno de D. João divulga um Alvará que prescreve penas para os transgressores do Tratado de 1815 e Convenção de 1817. Com tôda a aparência de quem tomava a si uma parte responsável no combate ao tráfico negreiro, estendia as penas de confisco e degrêdo aos armadores dos navios negreiros, aos compradores dos escravos, ao Capitão e outros oficiais das embarcações que faziam o tráfico na zona africana proibida. No mesmo espírito, vetava os seguros sôbre os navios traficantes. No entanto, o Alvará determinava a entrega aos juizes da Ouvidoria da Comarca, ou, na falta dêsses, ao encarregado da Conservadoria dos Índios, dos escravos apreendidos. E como estava na perfeita normalidade, o Alvará de 1818 continuava estabelecendo que êsses "escravos ilícitos" passariam a servir, durante quatorze anos, com o título de "libertos", ou ao serviço público ou aos particulares.

Quando entregues a particulares, tomavam êsses a responsabilidade de alimentá-los, vestí-los, doutriná-los e ensinar-lhes ofícios, pagando, ainda, "aluguel". Como deixar de ver, nesse Alvará de 1818, um hábil recurso de compensação, através do qual o país

signatário do Tratado de 1815 e da Convenção Adicional de 1817 procurava garantir-se, ao menos, os escravos, a mercadoria humana?

Visto que o comércio negreiro era uma das linhas principais do comércio luso-brasileiro, absolutamente essencial ao mecanismo das exportações e reexportações, o comportamento prático não podia ser o mesmo do oficial. Devemos considerar que um país escravocrata age e pune diferentemente de um país não escravocrata. Dai não ter existido, da parte do Brasil, qualquer medida prática a favor das proibições combinadas com a Inglaterra. Mas esse comportamento melhor se revela no quadro da aceitação das exigências feitas pela Inglaterra em 1826. Como se tratava, então, de obter o reconhecimento de sua Independência, para o que era fundamental o sim inglês, o Brasil assinou mais um documento contra o tráfico negreiro: a Convenção de 1826.

III. — *A Convenção de 1826.*

A Convenção de 23 de novembro de 1826 foi enviada à Câmara no mês de maio de 1827. Continha cinco artigos. No primeiro, oficializando um prazo para o tráfico negreiro, que permanecia tolerado, estabelecia: “treis anos depois” da troca das ratificações. Virtualmente: 1830. No artigo segundo, concordando em renovar e cumprir os artigos do Tratado de 1815 e da Convenção Adicional de 1817, Inglaterra e Brasil aceitavam a obrigação de regular o comércio de escravos até a total abolição. E, por último, concordavam nomear as Comissões Mixtas já combinadas na Convenção Adicional de 1817.

Como age a Câmara?

Na sessão de 16 de junho, a Comissão de Diplomacia apresenta Parecer. Quem relata é o deputado L. P. de Araújo Bastos, depois Visconde dos Fiais.

Começa notando que o prazo de três anos deixava o Brasil sem opções. Como resolver o problema da mão-de-obra? De braços para a lavoura? Em seguida, concluía por uma resposta sóbria: “a Câmara estava inteirada”. Era vago, mas acatava o Governo e não comprometia. Não obstante, dois deputados, o Brigadeiro Cunha Mattos e Luís Augusto May, fizeram voto em separado, deixando mais sincero o pensamento conservador brasileiro.

Alinharam sete pontos contra a Convenção:

1. — Atacava a lei fundamental (a Constituição) do Império.
2. — Prejudicava enormemente o comércio.
3. — Arruinava a agricultura, princípio vital da existência do povo.

4. — Aniquilava a navegação.
5. — Era prematuro.
6. — Era extemporâneo.

Para expressar bem o seu pensamento, em discurso que pronunciava na sessão de 2 de julho, Cunha Mattos dizia que o Brasil ainda precisava da “importação de escravos” e que somente ao Brasil competia definir a hora, o dia e a maneira de extinguir o tráfico negroiro. Aprofundando a crítica à Cunha Mattos tinha a acuidade de observar que a abertura dos portos resultara nociva para o Brasil, porquanto criara facilidades para a intrusão de comerciantes europeus, sobretudo ingleses. E esses, possuíam condições superiores aos comerciantes brasileiros (a maioria dos quais era realmente portuguesa), porque compravam diretamente à Europa, porque tinham capitais, porque os seus países de origem possuíam indústrias, porque os navios mercantes dos seus países cobravam fretes de baixo preço, porque dispensavam os intermediários. E mais: Cunha Mattos entendia que a abertura dos portos significava para o Brasil a perda do comércio com a Europa e concluía que a Convenção de 1826 ia significar a perda do comércio com a África e a Ásia. Citava que perderíamos o mercado comprador do nosso fumo e aguardente, também escapulindo das mãos luso-brasileiras o comércio do ouro, do marfim, do azeite, da cera, dos panos e das resinas africanas. Em outra observação, apontava as diferenças demográficas entre o Brasil, a Inglaterra e os Estados Unidos — O Brasil, carente, com reduzida população de 4 milhões, enquanto a Inglaterra e os Estados Unidos “regorgitão de população”. Inclusive, nota que os Estados Unidos desfrutaram de “um crescimento de população superior a tudo”.

Nas palavras de Cunha Mattos, estavam os interesses do Brasil (de Portugal também) na manutenção do tráfico negroiro:

1. — O tráfico garantia mão-de-obra para a grande lavoura.
2. — O tráfico garantia mercado comprador para o fumo e a aguardente.
3. — O tráfico possibilitava ao comércio luso-brasileiro importar e reexportar ouro, marfim, azeite de palma, cera, panos e resinas africanas.
4. — O tráfico produzia rendas para o Estado.

Igualmente falando em nome da nova situação política do Brasil, que não era a mesma de 1815 e 1817, Cunha Mattos arguia a nulidade da Convenção e do Adicional. E seguia em raciocínio sibilino para concluir que o Tratado naquela hora em debate era nulo em virtude de resultar de uma imposição. Quer dizer: O Brasil não o quizera; fôra obrigado a aceitá-lo. A propósito, citava exemplos históricos em que tratados foram denunciados por causa de suas origens

de força (D. João declarou nulos, em 1º de maio de 1808, todos os tratados que Portugal assinara com a França de Napoleão Bonaparte).

Linha de oposição conservadora, radical e franca, a do Brigadeiro Cunha Mattos não possuía a malícia da linha que foi naturalmente posta em prática a partir do século: “a Câmara estava inteirada”. Devemos notar, porém, a bem da veracidade histórica, que apareceu uma linha liberal, favorável ao Tratado. Não sensibilizou. Do mesmo modo passou sem apóio uma variante da linha conservadora variante que está expressa na emenda que Araújo Lima apresentou em 14 de maio de 1827, justamente quando a Câmara era chamada a ratificar o Tratado já assinado.

De acordo com a Emenda Araújo Lima, o tráfico terminava no dia 31 de dezembro de 1829, ficando, daí em diante, proibida a introdução de “negros novos”, de ambos os sexos, diretamente importado ou reexportado de qualquer porto. Expressava: “Todo navio brasileiro, e bem assim todo o navio estrangeiro com carregamento de negros novos, que for encontrado nas costas do Brasil, qualquer que seja a sua tripulação” . . . “será apreendida com toda a propriedade”. E um terceiro artigo reservava os negros apreendidos, colocando-os sob a curatela do juiz de órfãos da Comarca . . .

Essa Emenda Araújo Lima revela, na tática geral dos senhores de escravos, uma solução de reserva, destinado a afastar o ônus do Tratado com a Inglaterra. E’ nesse sentido o discurso de Araújo Lima: “Eu entendo que este negócio é do Brasil, a decisão deve ser brasileira”; “. . . o negócio é nosso e nós é que devemos concluir”. Mas o que prevaleceu foi a inércia, o imobilismo, o Tratado formalmente assinado e ratificado, o Tratado sem qualquer cobertura prática. Quero dizer: aceito para não ser aceito.

IV. — *A Lei de 7 de novembro.*

Como o Brasil não podia terminar o tráfico, aceitava que cessasse “no papel”. Tranquilamente se podia afirmar então que cessara, como se lê na Fala do Imperador em 1830 (“O tráfico de escravatura cessou”) quando novos escravos eram desembarcados (só nesse ano de 1830: 8.423) nas diversas enseadas do vasto litoral brasileiro. Há, entretanto, um conteúdo novo na posição que o Brasil adota com a Lei de 7 de novembro de 1831.

Em abril de 1831, o Exército brasileiro depôs o Imperador Pedro I. Desdobrava-se um movimento reformista, que tinha como objetivo político a revisão da forma Monárquica Unitária Constitu-

cional escolhida para o Brasil em outubro de 1822. O Brasil conservador precisava detê-lo ou orientá-lo para um vagar que não colocasse em ameaçadora corredeira as instituições vigentes. A solução encontrada foi a deposição de D. Pedro e a formação de um governo regencial, que não fôsse anti-monárquico, nem anti-unitário, nem anti-constitucional, mas que se afirmasse brasileiro, definidamente brasileiro. E é no espírito dêsse movimento que a lei de 7 de novembro deve ser compreendida.

Esclareço: até 7 de novembro de 1831, tudo que existira de anti-tráfico resultara da imposição inglêsa — imposição ofensiva à soberania do Brasil, desrespeitosa da condição independente do Brasil, conforme reparavam os deputados que discutiram a Convenção de 1826. Com a derrubada de Pedro I — entendendo-se sua retirada como a vassourada no que ainda restava de Portugal no Brasil e do que ainda havia da antiga situação — impunha-se uma definição legítima, brasileira, para a questão do tráfico. E veio a lei de 7 de novembro inocentemente declarar que estavam livres todos os escravos importados a partir daquela data.

Sancionada pelos regentes, Brigadeiro Francisco de Lima e Silva, José da Costa Carvalho e João Bráulio Muniz, assinada pelo Ministro Diogo Feijó, aprovada pela Câmara, a lei de 7 de novembro tornava livres todos os escravos entrados no território ou portos do Brasil. Excetuava: a. — Escravos matriculados no serviço das embarcações; b. — Escravos fugidos de embarcações ou territórios estrangeiros (seriam reexportados).

No segundo artigo da lei, estabelecida para os importadores o rigor do artigo 179 do Código Penal: “Reduzir à escravidão a pessoa livre que se achar em posse de sua liberdade. Penas de prisão por 3 a 9 anos e de multa correspondente a 3a. parte do tempo, nunca porém o tempo de prisão será maior que o de cativo injusto, e mais uma terça parte”. E mais: multa de 200\$000 por cabeça de escravo importado, além das despesas com a reexportação para a África. O terceiro artigo definia os importadores ou negreiros:

- a. — O comandante do navio.
- b. — O mestre ou contra-mestre.
- c. — O responsável pelo frete ou pela embarcação.
- d. — Os interessados na transação.
- e. — Os que forneceram fundos ou deram auxílio.
- f. — Os que auxiliaram ou permitiram o desembarque.

Não servindo para acabar ou deter o tráfico, a lei de 7 de novembro serviu, entretanto, para criar a figura do “meia-cara”, escravo legalmente livre, oficialmente liberto de tôdas as correntes do

instituto da escravidão... e escravos como os demais. Não sendo, pelas leis do Império, escravo, a sua condição servil, que foi permanente, esteve disfarçada sob a forma de “empréstimo”, consistindo na entrega do “meia-cara” para o trabalho não assalariado em obras públicas, conventos, casas de misericórdia, e proprietários. E se existiu alguma tentativa para reenviá-los à África, êsses libertos-escravos (o Brasil quis reexportá-los para a Libéria, mas não encontrou boa vontade dos Estados Unidos) não foi persistente. Aos poucos, a prática mostrando que a 7 de novembro era “uma lei morta”, o tráfico negreiro dispensou fantasias, atuando lícito, perfeitamente lícito, tôdas as autoridades conhecendo quais os traficantes, quais os grandes comerciantes que faziam o tráfico e o comércio de reexportação da e para a África. A propósito, vale recordar que o inquieto Francisco Gê Acaiaba de Montezuma apresentou à Câmara, em 19 de outubro de 1831, emendas a um projeto contra o tráfico, mandando definir como traficantes apenas “o comandante, mestre e contra-mestre” do navio negreiro, com o que insentava de culpas o principal ganhador: o comerciante. Em discurso de 5 de agosto de 1831, o mesmo Montezuma informava que os escravos introduzidos na Bahia eram refugos dos Estados Unidos, que estavam exportando-os para o Brasil e São Domingos, ou, então, oriundos de Angola e Moçambique, de onde vinham como “libertos”.

V. — *Perseguição Inglesa.*

Muito embora o governo inglês elogiasse a lei de 7 de novembro, não acreditou que o Brasil tomasse medidas para a proibição eficiente do tráfico. E como os seus objetivos não estavam, exclusivamente, no combate ao tráfico, já que envolviam o controle do comércio com a África, de 1831 em diante, a Inglaterra perseguiu tenazmente os navios mercantes do Brasil. Alguns dêsses talvez não fossem tumbeiros, porque se destinavam ao comércio do marfim, da cera, do azeite, dos panos africanos, mas as reclamações dos seus proprietários foram sempre rejeitadas pela superior Comissão de Londres.

Em Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, referente ao ano de 1833, o Ministro Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, noticiando a apreensão da barca “Maria da Glória” e do bergantim “Paquete do Sul”, pelo brigue inglês “Snake”, também informava que o tráfico tinha a proteção da bandeira portuguesa, que os proprietários brasileiros achavam indispensável o braço escravo e que as autoridades provinciais favoreciam o desembarque de negros importados.

No ano seguinte, Manuel Alves Branco dizia que eram inúteis as perseguições ao tráfico. E apontava a resistência dos proprietários (“cegueira da maior parte dos nossos agricultores, que considerão a cessação do tráfico da escravatura como mui ruinosa à Nação”) como razão principal da falta de rendimento no combate do tráfico.

No ano de 1835, as apreensões aumentaram: bergantim “Amizade Feliz”, escuna “Angélica”, pataxo “Continente”, bergantim “Aventura”, sumaca “Novo Destino”, brigue “Orion” e sumaca “Vencedora”.

Em 1837: escuna “Flor de Loanda” e pataxo “César”.

Em 1838: pataxos “César” e “Especulador”, brigues “Brilhante”, “Diligente” e “Feliz”, bergantim “Carolina”.

Em 1839: escuna “Carolina”, pataxos “Especulador”, brigues “Ganges”, “Leão”, “Pompeo” e “D. João de Castro”, barca “Maria Carlota”.

Em 1840, navios de guerra ingleses apreenderam o iate “Asseiceiro” no pôrto de São Francisco (Santa Catarina) e o “Nova Aurora” na saída da baía de Todos os Santos. Três anos depois, “por suspeita”, o brigue inglês “Dolphin” deteve a barca “Maria Thereza” em Ubatuba. Em 1849, o cruzador inglês “Hidra” apresou o brigue “Fidalgo” no pôrto de Santos e ainda perseguiu o “Paquete de Santos”. Na altura de Cabo Frio, o vapor inglês “Rifleman” deu perseguição a uma escuna suspeita de tráfico, obrigando-a encalhar. Em seguida, incendiou-a.

E’ de 1848 o sério incidente da “Bela Miquelina”, apresada pelo brigue inglês “Grecian”. Levada ao pôrto de Salvador, Bahia, sob o comando do Tenente James D’Aguilar, para abastecer-se de água e alimentos, foi atacada por cêrca de oitenta homens em dois saveiros. Houve mortos e feridos. E um escravo, João Frissman, dito “súdito inglês”.

Desta vez, Limpo de Abreu, Ministro dos Negócios Estrangeiros, endereçou longo ofício ao Presidente da Província da Bahia, estranhando sua dócil atitude: “O Govêrno Imperial lastima que êstes dois fatos se consumassem sem que desde logo a Presidência reclamasse contra êles a fim de que tanto a prêsa como o preto fôsem entregues às Autoridades do País”.

Em 1845, dez brasileiros, embarcados na barca sarda “Sansone”, com destino à África, por causa da perseguição inglesa, foram parar em Gênova, de onde o Cônsul brasileiro os recambiou para a Bahia.

Tais repressões encontraram como resposta a agressão física aos oficiais os marinheiros ingleses que desembarcavam em portos

brasileiros. Foi assim, por exemplo, que os marujos Thomas Smith, John Serb e Charles Beynom, desembarcados do "Rose", sofreram espancamentos na cidade do Salvador, por sinal que à vista de um soldado, "que até riu", como ressentido Hamilton, Embaixador inglês, em ofício endereçado a Aureliano Coutinho em 14 de março de 1842.

VI. — *Resistência Brasileira.*

De modo geral, porém, a resistência brasileira foi no sentido de continuar o velho tráfico como se não existissem leis, tratados e hostilidades diplomático-militares da Inglaterra. Daí é que se compreende até mesmo ofícios como o de Limpo de Abreu, Ministro dos Negócios Estrangeiros, ao Presidente da Província da Bahia, aconselhando "insinuar por uma maneira confidencial aos reclamantes" (armadores, comerciantes de escravos) que remetessem com urgência aos seus procuradores em Londres "documentos em devida forma", para que a Legação Imperial pudesse agir, defendendo-os. Isso, em 1844...

No mais o tráfico corria abertamente nas colunas dos jornais da época. Umás vêzes, noticiando a saída de embarcações para a África; outras, a viagem de agentes compradores de escravos. Por exemplo, no "O Comércio", de 1º de agosto de 1843: "Navios para a África: brigue português "Caçador", com 40 pipas de aguardente; brigue sardo "Anseático", com 9 barris de fumo, 24 e meias pipas de aguardente; barca belga "Amália", com 6 pipas, 2 barricas e 2 garrações de aguardente, 4 barris de fumo". No "Correio Mercantil" de 11 de março de 1846: "Para a Costa d'África: Escalus, 171 pipas e 17 barris de cachaça; 8.000 telhas; 56 latas de açúcar; 12 sacas de arroz; 24 caixas de charutos; 100 aboboras; 3 barricas de café pilado".

"O Comércio" de 19 de fevereiro de 1845: "Quem precisar de um capitão de bandeira para a costa d'África dirija-se às portas do Carmo, loja n. 61, que lá achará com quem tratar".

"O Comércio" de 22 de março de 1845: "R. Ariani fará leilão quarta-feira 26 do corrente, no seu armazem, de 10 e meia horas da manhã, de dois pretos, próprios para serviço de roça, um nagô e um mina, uma preta lavadeira, e cozinheira".

"O Comércio" de 27 de fevereiro de 1845: "Segue para o Rio de Janeiro o brigue nacional Cariona; só recebe escravos e carga miúda".

Navios reconhecidamente do tráfico, como o bergantim "Virtude", apetrechavam-se na Bahia, ao que parece com o entendimento das autoridades. Aparecia o "Virtude" sob bandeira portuguesa, propriedade de Manuel José Machado. Mas ainda, há o exemplo do

“Bom Destino”, uma das seis embarcações apontadas na Bahia como tumbeiro. Apreendida, todos os documentos — a matrícula, o despacho, a carta de saúde — tinham o *visto* do Vice-Cônsul português e o passa-porte fornecido pelas autoridades provinciais na Bahia. Por tudo isso, o Embaixador inglês, Hudson, em officio de 6 de novembro de 1850, dizia: “Concorrem todos a descrever o tráfico ilícito dos escravos como ali sendo feito tão abertamente como o tráfico lícito e aparentemente quase com os mesmos favores e a mesma proteção da parte das Autoridades Imperiais”.

Enfim, uma prova de que tôda a repressão não valeu, prova de que o Brasil não perseguiu o tráfico, é o mapa dos navios vindos com escravos africanos para a Bahia entre 1850 e 1851.

Data	Classe	Proprietário	Pôrto de saída	Viagem	Nº de Escravos
15-1	Escuna	D. G. Bello	Costa d'África	28 dias	306
21-1	Escuna	J. P. Marinho	Costa d'África	28 dias	460
6-3	Escuna	J. P. Marinho	Costa d'África	28 dias	380
6-3	Iate	J. P. Marinho	Ourim	28 dias	300
6-3	Iate	Antônio Oliveira	África	28 dias	495
6-3	Iate	desconhecido	Pôrto Nôvo	35 dias	180
4-4	Polaca	Joaquim Santos	Costa d'África	35 dias	520
9-4	Escuna	D. G. Bello	Pôrto Nôvo	35 dias	413
7-6	Pataxo	J. A. Cruz Rios	Costa d'África	35 dias	168
7-6	Iate	Antônio Oliveira	Costa d'África	35 dias	480
10-6	Brigue	D. G. Bello	Pôrto Nôvo	36 dias	330
13-6	Escuna	desconhecido	Ourim	24 dias	300
7-7	Iate	desconhecido	Costa d'África	24 dias	250
2-7	Pataxo	J. A. Cruz Rios	Costa d'África	24 dias	346
21-7	Escuna	desconhecido	Costa d'África	24 dias	350
18-8	Escuna	J. Pereira Mar.	Costa d'África	24 dias	450
22-8	Escuna	Querino Anton.	Costa d'África	24 dias	300
22-3	Escuna	D. G. Bello	Costa d'África	24 dias	200
22-7	Escuna	Miguel Pereira	Costa d'África	24 dias	320
31-7	Iate	Antônio Oliveira	Costa d'África	24 dias	200
Setemb.	Iate	Miguel Pereira	Costa d'África	24 dias	300
Outub.	Escuna	Miguel Pereira	Costa d'África	24 dias	683
Outub.	Escuna	Miguel Pereira	Costa d'África	24 dias	300
Outub.	Escuna	Miguel Pereira	Costa d'África	24 dias	400

(Correspondência do Ministério dos Negócios Estrangeiros para a Presidência da Bahia. 1834-1852).

Não é demais recordar, ainda, um episódio que Álvares Machado relatou em sessão da Câmara de 22 de maio de 1840. Passou-se em São Paulo.

Apreendido um grupo de escravos importados, entre os quais diversas mulheres e um rapaz de braço quebrado, no outro dia haviam desaparecido o estropiado e as mulheres, ocorrendo uma substituição tal que todos já eram ladinos...

VII. — *Razões da Proibição.*

Contudo, levavam os interesses brasileiros anti-tráfico. Superficialmente, parece que só se definiram em 1850, na ocasião em que o Governo Imperial pôs em curso o projeto que se transformou na Lei de 4 de setembro de 1850, conhecida sob o nome de Euzébio de Queiroz. Mas, na verdade, os elementos anti-tráfico vinham crescendo aos poucos e aos poucos formando uma consciência contra a importação de mais escravos.

Acredito que êsses elementos anti-tráfico foram:

1. — Revoltas de escravos.
2. — Máquinas e vapor nos engenhos.
3. — Decadência da economia açucareira.
4. — Ascensão do café.

A propósito das revoltas de escravos, ainda não estamos autorizados a afirmar que os “negros novos” contribuíram para que aumentassem, como aumentaram, no período após 1830. No entanto, não é temerário valorizá-las, mesmo porque Euzébio de Queiroz reconheceu, em discurso na Câmara, que essas rebeliões pesaram na decisão do Governo. Aliás, já em 1835, quando os malês pegaram em armas na cidade do Salvador, governos e Câmaras provinciais e gerais tomaram decisões extremas, segurando o sistema escravocrata com novas leis de coerção aos escravos. Nessa, e em outras oportunidades, vários deputados advertiram para o número de negros existentes no país

Quanto às mudanças provocadas pela introdução de máquinas a vapor nos engenhos, conquanto não fôsse em grande extensão, inclusive porque faltava capital para êsse investimento, sem dúvida concorreu para que o Brasil dispensasse a importação de tantos mais novos escravos. E' bem verdade que os proprietários brasileiros aceitavam mais os escravos que as máquinas a vapor (Sales Tôres Homem escreveu no “Minerva Brasiliense” de 1º de junho de 1844: “A facilidade de achar à mão estas máquinas já feitas, impede que olhemos para tantos melhoramentos introduzidos pela atividade do genio europeu nos processos da indústria”). Não obstante, sob a evidência do melhor açúcar cubano e norte-americano, os proprietários mais capitalizados ousaram engenhos tènicamente aperfeiçoados, como

foi exemplo o do baiano Francisco Gonçalves Martins. E êsses engenhos, o que exigiam não eram braços de escravos brutos.

Simultâneamente, porém, a essa tardia consciência do aprimoramento técnico, existia a desvalorização do açúcar. Produto para ser exportado, o açúcar ia bem ou mal conforme os caprichos dos compradores, a oscilação de compra do mercado internacional. Ainda mais: o açúcar brasileiro, de qualidade inferior, não podia concorrer com o melhor açúcar de Cuba e dos Estados Unidos. Daí a queda do poder aquisitivo dos senhores do açúcar, alguns dos quais fizeram a grande aventura dos engenhos aperfeiçoados e logo entraram em processos de dependência nas mãos dos grandes comerciantes. Entre outras, viram uma solução: vender os escravos. E tem início então o outro lado do dramático quadro do tráfico negreiro — o tráfico inter-provincial.

Nessa conjuntura de dificuldades do açúcar brasileiro, também influiu a má política tributária, que aumentava impostos, forçando a alta dos fretes. E' do que se queixa Joaquim José da Silva Maia em suas "Memórias históricas e philosophicas sôbre o Brasil", publicada na "Minerva Brasiliense" de 1.º de maio de 1844: "Um sumaca ou bergantim, que pagava, em 1808, de 20\$000 a 40\$000 para despacho para as costas d'África, passou a pagar 50\$000 e 100\$000. O mesmo aconteceu com os navios que iam para a Europa. Os que antes (1808) pagavam 100\$000, passaram a pagar 200\$000 e mais...".

Por sua vez, se é fato que o café ascendia na pauta de exportação, isso significando a necessidade de mais escravos para o plantio, a limpa e a colheita, é inegável que a lavoura do café tinha características diferentes da lavoura da cana de açúcar. Podia abrir-se para colonos europeus. E o regime de trabalho do colonato, porque era mais adiantado que o escravocrata, opôs-se à presença de um grande exército de escravos. O que havia, já era demais (são muitas as queixas dos imigrantes contra essa mistura com escravos); o que o Norte e Nordeste mandavam, já bastava.

Temos a considerar, ainda, que o próprio tráfico deixava de ser um bom negócio. Não é que a repressão inglêsa sòzinha o tenha feito péssimo. Mas, com o nôvo colonialismo, o colonialismo das potências industriais da Europa, as áreas produtoras de escravos ficaram difíceis para os comerciantes luso-brasileiros. Afinal, a Inglaterra também precisava daqueles braços em suas colônias, conforme denunciava o jornal alemão "Weser Zeitung" (significativamente transcrita no "Diário de Pernambuco"): "Navios inglêses então freqüentemente no pôrto de Serra Leôa carregados de negros, os quais diz-se que vem voluntariamente; entretanto, os mais robus-

tos são sempre escolhidos para o serviço de S. M. Elles são vestidos e enviados a servirem nos regimentos das Índias orientaes e occidentaes. Este processo é denominado — *engajamento livre*”. E, depois, o tráfico era o tráfico de escravos e mais o comércio dos produtos africanos, comércio êsse que a Inglaterra acabara controlando sob a vasta capa de combate ao tráfico negroiro.

VIII. — *O lento processo da proibição.*

Decidido o Brasil a extinguir o tráfico, não foi, entretanto, com qualquer mudança brusca e radical que ergueu sua vontade contra a importação de escravos africanos. Mesmo quando o Govêrno Imperial apoiou o projeto que se fêz Lei em 1850, Euzébio de Queiroz tinha cautelas: “Para reprimir o tráfico de africanos, sem excitar uma revolução no país, faz-se necessário: 1.o) Atacar com vigor as novas introduções, esquecendo e anistiando as autoridades à Lei; 2.o) Dirigir a repressão contra o tráfico no mar, ou no momento do desembarque...”.

Nesse mesmo discurso, Euzébio informava: “Era opinião geral que qualquer Govêrno que tentasse reprimir o tráfico sucumbiria na luta”.

Buscava-se extinguir o tráfico sem que doesse. Por isso, de 1850 a 1857, o Brasil foi e voltou e voltou e foi, contornando o problema. E’ bom que se lembre, aliás, como, à informação de Euzébio de Queiroz, que afirmava ter o Govêrno fechado os “depósitos de negros” existentes no Rio, aparteava o liberal Souza Franco, retrucando que apenas foram mudados “para algumas léguas sòmente distantes desta casa”. Ao que acrescentava o deputado Moraes Sarmiento: “Qual léguas! Bem perto daqui continuaram a haver êsses depósitos”. Isso, em 1852...

Ainda em 1852, deputado da opposição, Mello Franco garantia que os traficantes burlavam a vigilância, levando escravos novos para Pernambuco e Bahia, de onde os reconduziam para o Rio como em suposto tráfico inter-provincial. Não é estranhável, pois o Ministro Paulino José Soares de Souza, em carta ao embaixador inglês, Hudson, com data de 9 de novembro de 1850, reconhecia: “Um mal tão inveterado, e que tem tão profundas raízes, não se extingue rapidamente. O abaixo-assinado di-lo-á com franqueza, está persuadido de que a Lei e regulamentos citados, não hão de por si só acabar já o tráfico”.

Na Bahia, em janeiro de 1851, uma correspondência inglêsa verificava que se achavam sete navios prontos para o comércio de escravos, sendo que existiam doze barracões com “negros novos” pù-

blicamente expostos à venda. A mesma correspondência frisava que as autoridades provinciais nada faziam para fechar os barracões e restituir os africanos à liberdade, conforme mandava a Lei de 4 de setembro de 1850.

Quer dizer: mesmo depois do Brasil haver decidido a extinguir o tráfico negroiro, o processo sinuoso se manteve, utilizando tôdas as formas e expedientes para que o sistema escravocrata experimentasse pequena mudança sem sofrer o menor abalo. Daí é que se entende porque a Lei de 4 de setembro não estabeleceu logo as providências sòmente adotadas em 1854. Isso faz com que se veja que a Lei Euzébio não terminou o tráfico: sòmente marcou nova etapa naquele processo brasileiro de resolver um grave problema nacional. Aliás, lembramos que o Govêrno Imperial, ao tempo da presidência de Euzébio de Queiroz, entregou negros apreendidos para servirem como escravos (o próprio Euzébio de Queiroz reconheceu ter autorizado a entrega de 100 negros à Companhia de Mineração do Mato Grosso).

IX. — *Um episódio, para concluir.*

País escravocrata, todo o comportamento do Brasil, em relação ao problema da escravidão, foi cauteloso e tateante, quando não francamente hostil à qualquer mudança no que havia. E' daí que aparece muito colorido o episódio do silêncio impôsto ao projeto com que Silva Guimarães queria emancipar escravos em 1850.

Apresentado na primeira legislatura de 1850, o projeto Silva Guimarães não foi objeto de deliberação. Na sessão de 4 de junho de 1852, tornou a apresentar, dispondo que seriam livres os nascidos de mãe escrava, que haveria remissão do cativo por soma arbitrada. Também mandava proibir a separação, por venda, de escravos casados, e sugeria a criação de um estabelecimento que atendesse escravos velhos e doentes abandonados pelos senhores.

Quando Silva Guimarães justificava o projeto, foi aparteado por Wanderley: "Esse homem não está em ordem". Diversos deputados gritaram: "Isso só em sessão secreta". O deputado Fernandes Chaves considerou o assunto "melindroso". A certa altura, o presidente da Câmara, Maciel Monteiro, declara: "O nobre deputado não tem mais a palavra, e se continuar a fallar, serei obrigado a mandá-lo sentar". Silva Guimarães insiste. Wanderley ironisa: "Temos um novo Quacker". Tôda a Câmara ri.

O projeto foi recusado.