

O FIM DO TRÁFICO ATLÂNTICO DE ESCRAVOS E A POLÍTICA DE ALFORRIAS NO BRASIL

Ricardo Tadeu Caires Silva¹

O tráfico ilegal de escravos para o Brasil era algo amplamente percebido pela população e durante muito tempo foi aceito pelas autoridades policiais e judiciárias que, ao lado do governo brasileiro, não reconheciam como legítimas as pressões britânicas para acabá-lo.²

Por sua vez, a persistência inglesa pelo fim do mesmo estava atrelada a um cenário mais amplo, que englobava as transformações que a economia européia estava passando desde a segunda metade do século XVIII, com o desenvolvimento do capitalismo e a subsequente crise do sistema colonial, do qual o Brasil era parte integrante.³ Conforme salienta Emília Viotti da Costa no brilhante prefácio à segunda edição de seu livro *Da senzala à Colônia*, a partir de então

a acumulação capitalista, a revolução nos meios de transporte e no sistema de produção, assim como o crescimento da população na Europa e a crescente divisão do trabalho acarretaram a expansão do mercado internacional, tornando impossível a manutenção dos quadros rígidos do sistema colonial tradicional.⁴

Ainda de acordo com a autora, a partir destas novas condições a escravidão tornou-se um sistema de trabalho cada vez mais inoperante, passando a ser alvo dos novos grupos sociais a ela desvinculados. Dentro desse contexto, não tardou muito para

¹ Professor da Universidade Estadual do Paraná - Unespar, Campus de Paranavaí –Pr. E-mail: rictcaires@yahoo.com.br

² Sobre a condescendência das autoridades policiais e judiciárias com o tráfico ver Rodrigues, Jaime. *O infame comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1808-1850)*. Campinas, SP: Unicamp/Cecult, 2000, capítulo 4.

³ Sobre a participação do Brasil nos quadros do antigo sistema colonial ver Novais, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1983.

⁴ Costa, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3ª ed. São Paulo: Editora da Unesp, 1998. p. 29.

que a cessação do tráfico e a abolição da escravatura nas colônias se tornassem temas políticos na luta pelo poder que se travava tanto nas metrópoles quanto nas colônias.⁵

Líder no processo de industrialização, a Grã-Bretanha tornou-se a principal entusiasta destas transformações. Tendo abolido o comércio de seres humanos a partir de maio de 1808 e a própria escravidão em suas colônias em 1833, os ingleses passaram a defender ardorosamente a supressão do tráfico internacional de escravos junto às demais nações européias e americanas, conseguindo enorme progresso nesse sentido na década de 1820.⁶ Segundo Leslie Bethell,

além das considerações de ordem moral, a Grã-Bretanha tinha fortes razões econômicas para adotar tal política. Privados os plantadores de açúcar das Antilhas Britânicas do seu suprimento regular de mão-de-obra barata, era importante que os seus rivais, principalmente Cuba e o Brasil, que já gozavam de muitas vantagens sobre eles, ficassem colocados no mesmo pé, pelo menos nesse ponto. E, se o continente africano ia se transformando num mercado para produtos manufaturados e numa fonte de matérias primas (além de ser “civilizado” e “cristianizado”), como muitos, na Grã-Bretanha, esperavam, era essencial que se fizessem todos os esforços para precipitar a total destruição do tráfico.⁷

No que se refere ao Brasil, estas pressões vinham de longa data. Os primeiros passos para a abolição do tráfico foram dados ainda quando o Brasil era colônia de Portugal. Aproveitando-se da fragilidade portuguesa ante a invasão napoleônica na península ibérica em 1807, seguida da transferência da família real para o Brasil sob proteção de uma frota inglesa no ano seguinte, o governo britânico conseguiu a

⁵ Costa, Emília Viotti da. *Da senzala...*, op. cit., p. 30. Sobre a relação entre a crise do sistema colonial e o desenvolvimento do capitalismo ver Williams, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Tradução de Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Ed. Americana, 1975.

⁶ Por volta de 1825 as importações de escravos africanos para as Índias Ocidentais britânicas, francesas e holandesas bem como para as novas repúblicas hispano-americanas e para o sul dos Estados Unidos praticamente haviam cessado, graças aos diversos acordos firmados pelos ingleses com as diferentes nações em questão. Persistia, contudo, para Cuba, Porto Rico e Brasil. Ver Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos para o Brasil*. Tradução de Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1976, p. 37. Ver também Eltis, David. “Europeans and the Rise and Fall of African Slavery in the Americas: An interpretation”. *The American Historical Review*, Vol. 98, No. 5 (Dec., 1993), pp. 1399-1423.

⁷ Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit., p. 08. Ver também Tavares, Luís Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Ática, 1988, pp. 15-36 e Rodrigues, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1961. pp. 114-195.

assinatura de vários tratados comerciais que lhe davam enormes vantagens econômicas.⁸ No tocante ao tráfico, pelo disposto no artigo décimo do Tratado de Aliança e Amizade (1810), o príncipe regente concordava em cooperar com a Grã-Bretanha adotando as medidas mais eficazes para propiciar a abolição gradual do tráfico de escravos em todos os seus domínios bem como não permitindo que o tráfico fosse restabelecido nas regiões que outrora os Estados e nações da Europa comerciavam. Os súditos portugueses, porém, conservavam o direito de traficar com escravos dentro dos domínios africanos da coroa de Portugal.⁹ Ressalta-se aqui, que nesse instante já está posta a idéia de que qualquer forma de abolição do tráfico e da escravidão deveria ser encaminhada de forma gradual, de modo a não causar grandes abalos nas relações comerciais e sociais estabelecidas.

A aprovação deste tratado não deixou de causar apreensão aos traficantes brasileiros, visto que a marinha britânica começou a fazer-se presente na costa africana realizando apreensões que nem sempre respeitavam o acordo firmado, como noticiou a gazeta *Idade d'Ouro do Brasil* em maio de 1812, ao tratar do aprisionamento de uma embarcação pertencente a um negociante baiano:

Jacob Leandro da Silva, que saíra deste porto para a Costa da Mina, de piloto no bergantim *Lindeza*, de José Cardoso Marques, foi tomado no porto de Oaim, e juntamente o brigue *Prazeres*, e a sumaca *Flor do Porto*. A tomada foi feita por uma fragata inglesa, cujo comandante se denominava Frederico Paulo Irbi, que conduziu presas, em virtude do tratado, que mostraram ao tal Jacob, perguntando-lhe se tinha alguma coisa a dizer. Depois disto ele Jacob comprou a mesma embarcação por 400 pesos duros; e chegando aqui apresentou-se na sala de Palácio, dando entrada como Mestre e Dono; e apresentou o artigo do tratado a respeito da negociação entre escravos.¹⁰

⁸ Sobre a transmigração da família real para o Brasil e suas conseqüências ver Malerba, Jurandir. *A Corte no exílio*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; Norton, Luís. *A Corte de Portugal no Brasil*. São Paulo: Editora Nacional; Brasília, DF: INL, 1979. No tocante aos tratados econômicos consultar Manchester, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973; Aguiar, Pinto de. *A abertura dos portos do Brasil*. Salvador: Livraria Progresso, 1960.

⁹ Ver Bethell, Leslie, *A abolição...*, op. cit. p. 22 e também Conrad, Robert. *Tumbeiros*. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 67.

¹⁰ *Idade d'Ouro do Brasil*, 1812, n° 42. Apud: Silva, Maria Beatriz Nizza da. *A primeira Gazeta da Bahia: a Idade d'Ouro do Brasil*. São Paulo: Cultrix, 1978, p. 71. O caso foi prontamente solucionado pelas autoridades britânicas, que procuraram tranquilizar as autoridades brasileiras quanto à validade do tratado de 1810. Segundo Luiz Henrique Dias Tavares não foram poucos os casos de reclamações e queixas (até nos tribunais ingleses) em que apareceram comerciantes de escravos da Bahia, do Rio de Janeiro, de Pernambuco e do Maranhão – as quatro praças negreiras do Brasil colônia daqueles inícios do

Incidentes como esse, foram responsáveis pelo surgimento de fortes hostilidades entre ingleses e brasileiros, as quais perduraram e até cresceram ao longo do tempo, à medida que as pressões pelo fim do tráfico e o crescimento da participação inglesa no comércio brasileiro se acentuavam.¹¹

Cinco anos mais tarde, por ocasião do Congresso de Viena (1815), e de novo sob coerção, os portugueses assinaram um novo tratado se comprometendo a acabar com o tráfico ao norte do Equador e, em 1817, através de uma Convenção Adicional a este, D. João VI anuiu que os navios britânicos exercessem o direito de busca e vistoria sobre as embarcações que estivessem fora dos portos e ancoradouros portugueses autorizados a fazer o tráfico.¹²

Mas ainda que tais medidas limitassem ou dificultassem o tráfico, elas não impediram a sua continuidade. Nesse sentido, Leslie Bethell acentua que

apenas parte do tráfico de escravos para o Brasil – e, a essa altura, a parte menos substancial, destinada à Bahia, Pernambuco e Maranhão – provinha do litoral africano ao norte do equador. O tratado permitia expressamente que súditos portugueses transportassem escravos dos territórios lusos na África, situados ao sul do equador para o Brasil.¹³

A independência política do Brasil, em 1822, propiciou novas condições para que a Grã-Bretanha voltasse a reivindicar o fim do “infame comércio”, termo pelo qual também era referido. A necessidade de reconhecimento da nova condição pelas principais nações européias - da qual a Inglaterra era a mais importante - colocava o Brasil numa situação defensiva, já que pouco podia oferecer em troca de tal medida. Dessa forma, o pronto reconhecimento e apoio da Inglaterra, “cuja marinha comandava

século XIX. ver Tavares, Luís Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos...*, op. cit., p. 16-17. Nesta obra, o autor também analisa o impacto e os prejuízos causados pela intervenção britânica nas praças negreiras do Brasil.

¹¹ Sobre a participação inglesa na economia brasileira no século XIX ver Manchester, Alan. *Preeminência inglesa no Brasil...*, op. cit.. Aliás, Segundo Pedro Calmon, ironicamente o capital inglês era um dos principais financiadores do tráfico. Isso porque as exportações de algodão e açúcar eram feitas pelas casas inglesas, que por sua vez financiavam a lavoura, permitindo aos proprietários o capital suficiente para a compra de novos escravos. Calmon, Pedro. *História do Brasil*. Vol. 5. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1959. pp. 1653-1654. Ver ainda Conrad, Robert. *Tumbeiros...*, op. cit. pp. 139-146.

¹² Rodrigues, Jaime. *O infame comércio...*, op. cit., p. 98.

¹³ Bethell, Leslie. *A abolição...*, op. cit., p. 26.

o Atlântico, cujo capital e comércio sustentavam o novo império e que, além do mais, exercia grande influência sobre Lisboa, seria nitidamente decisivo”.¹⁴

Ciente de tal situação, os britânicos impuseram o fim do tráfico como condição *sine qua non* para aceitação da nação brasileira. As negociações foram demoradas e só em 1826 o governo brasileiro finalmente concordou em realizar um novo acordo. Este tratado, que referendava os termos dos tratados de 1815 e 1817, foi praticamente imposto ao governo brasileiro e “tornou a participação brasileira no comércio internacional de escravos inteiramente ilegal três anos depois da data da ratificação do tratado (13 de março de 1827), com tal tráfico em escravos ‘considerado e tratado de Pirataria’”.¹⁵ Em 1827, os ingleses também conseguiram renovar o tratado comercial que garantia a tarifa máxima de 15 % sobre as mercadorias importadas da Inglaterra, reforçando ainda mais sua preeminência sobre a economia brasileira. Assim, em troca do reconhecimento da independência e do empréstimo fornecido ao Brasil para indenizar Portugal, a Grã-Bretanha obtinha a consolidação de uma posição econômica altamente privilegiada, no Brasil, juntamente com o compromisso, do governo brasileiro, de abolir o tráfico de escravos a partir de 1830.¹⁶

Pelo acordo firmado com os ingleses o tráfico cessaria em 13 de março de 1830. Foi para evitar o constrangimento de novas pressões que o governo brasileiro tratou de formular uma lei para por fim a esta velha questão. A aprovação da lei de 07 de novembro de 1831 foi facilitada pelo clima político liberal e reformista vigente no Brasil desde a forçada abdicação de D. Pedro I e, mais importante ainda, por uma temporária queda na procura de escravos motivada pelo aumento das importações que se seguiram ao tratado aprovado em 1826.¹⁷

Elaborada por Felisberto Caldeira Brant (Marquês de Barbacena), que por ocasião do reconhecimento da independência já havia sido intermediário nas negociações para a supressão do tráfico, a lei declarava taxativamente em seu artigo

¹⁴ Idem., op. cit. p. 51.

¹⁵ Conrad, Robert E. *Os últimos anos da escravidão no Brasil*. Tradução de Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975, p. 32. Carvalho, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sobras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 294. Entre os anos de 1821 e 1829, 22 embarcações da Bahia foram detidas pela Inglaterra, sendo que, entre 1824 e 1830, 43 navios da praça da Bahia foram leiloados em Freetwon. Ver Vianna Filho, Luiz. *O negro na Bahia*. 2ª ed. São Paulo: Martins; Brasília: INL, 1976, p. 68 e p. 71.

¹⁶ Manchester, Alan K. *Preeminência inglesa...*, op. cit., p. 178-191.

primeiro que todos os escravos africanos que entrassem no Brasil após aquela data seriam livres.¹⁸ Estipulava ainda que os culpados pela importação de escravos seriam punidos conforme o Código Criminal (1830) pelo crime de reduzir pessoa livre à escravidão e impunha multas de 200 mil réis por cada escravo importado ilegalmente, mais o custo de seu embarque de volta à África.¹⁹

Contudo, a aprovação da lei de 1831 não significou o fim abolição do tráfico, pois a sociedade brasileira ainda apoiava firmemente a escravidão. A economia cafeeira, em expansão, dependia cada vez mais do braço escravo.²⁰ Além disso, conforme defende o historiador Luís Henrique Dias Tavares, a continuidade do tráfico estava intimamente associada aos “interesses capitalistas” que lucravam com a existência de tal atividade comercial.²¹ Mas o que talvez tenha mais contribuído para a sua manutenção era a situação de instabilidade política do período regencial, pois se por um lado o ambiente liberal experimentado naquele momento corroborou para a aprovação da lei, de outro, o enfraquecimento do poder central, fruto da descentralização política experimentada no período, impediu que medidas mais enérgicas fossem tomadas para a punição aos traficantes - o que, na prática, legitimava a continuidade do tráfico.²²

Assim, ao invés de coibir o tráfico, o que se viu foi seu incremento. Conforme assinalou o Marquês de Barbacena em discurso proferido no Senado em 1837, a queda nas importações de cativos nos dois primeiros anos posteriores à proibição legal só ocorreu porque

ainda não haviam sido descobertos os meios de burlar a investigação nos portos de chegada e partida; também não haviam sido estabelecidos os vários depósitos para recepção dos escravos e ensino do português; também não havia uma

¹⁷ Florentino, Manolo. *Em costas negras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 47; Carvalho, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sobras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 294.

¹⁸ Ver *Coleção das Leis do Império do Brasil de 1831*, Primeira Parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, pp.182-184.

¹⁹ Conrad, Robert. *Tumbeiros...*, op. cit., p. 93-94.

²⁰ Sobre a expansão da economia cafeeira ver Costa, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*, op. cit., especialmente o capítulo I; Dean, Warren. *Rio Claro. Um sistema brasileiro da grande lavoura (1820-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977; Stein, Stanley J. *Vassouras. Um município brasileiro do café (1850-1900)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

²¹ Tavares, Luís Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos...*, op. cit., p. 27.

²² Para uma breve visão acerca do momento político brasileiro no período regencial ver Morel, Marco. *O período das regências (1831-1840)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed., 2003; Carvalho, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial...*, op. cit..

multiplicidade de agentes empregados na condução dos escravos para cada propriedade com o objetivo de seduzir a inocência dos plantadores.²³

Após esta curta fase de reestruturação das operações negreiras o que se viu foi a retomada das importações em níveis cada vez maiores. E isto acontecia não só porque o Brasil atravessava uma fase de prosperidade econômica em razão da expansão do cultivo do café, que alcançava preços favoráveis no mercado externo. No caso do açúcar, por exemplo, a situação não era tão favorável assim. Segundo Bert Barickman, “a recuperação iniciada em meados da década de 1840 não levou a outro período de grande prosperidade comparável ao ressurgimento da agricultura de exportação do fim do período colonial. Deu lugar, ao contrário, a longas décadas de estagnação e declínio”.²⁴

Na verdade, a vigência do tráfico era uma questão por demais imbricada na política exterior brasileira, e nela sempre pairava o temor da ingerência britânica. Por isso, na iminência de vê-lo brevemente fechado, os traficantes não vacilavam em incrementar as importações. Além disso, o preço dos escravos no mercado africano era extremamente baixo e oferecia possibilidades de lucros muito altos para estes, mesmo para os que realizavam operações mais simples, como possivelmente o fazia Miguel Gahagem Champloni. Somado a tudo isso, havia ainda o envolvimento das autoridades encarregadas de fiscalizar o contrabando. Estas, ao invés de fazer cumprir o que determinava a lei, deixavam se facilmente corromper pelos subornos oferecidos pelos traficantes.²⁵

Dessa forma, conquanto muitos soubessem da sua ilegalidade, naquele contexto dos anos 1830 e início dos anos 1840, a proibição ao tráfico não vingou e pouco se fez para que os africanos ilegalmente traficados tivessem suas liberdades restituídas.²⁶ Segundo o médico e abolicionista baiano Luis Anselmo da Fonseca

²³ Anais do Senado (1837, pp. 175-181). Apud Robert Conrad. *Tumbeiros...*, op. cit., p. 111. Como vimos no capítulo anterior, as táticas citadas por Caldeira Brant parecem ter sido usadas por Miguel Champloni no desembarque ocorrido na praia do Taipús.

²⁴ Ver Barickman, Bert J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1870-1860*. Tradução de Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 84. Ver também Mattoso, Kátia S. de Queiros. *Bahia, século XIX: uma província no império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992, p.572.

²⁵ Ver Rodrigues, Jaime. *O infame comércio...*, op. cit., pp. 142-152.

²⁶ Sobre a sorte dos “africanos livres” ver Mamigonian, Beatriz, “O direito de ser africano livre”: os escravos e as interpretações de 1831” In: Lara, Silvia H. e Mendonça, Joseli M. Nunes. *Direitos e*

nenhuma outra província concorreu tanto para a desmoralização da lei de 1831 como a Bahia, pois

basta lembrar que a sua Assembléia Provincial chegou a dirigir uma representação, pedindo a revogação d'essa lei, sob o pretexto de que ela embaraçava a transação da venda e tornava inconveniente possuir negros novos, [sendo que] um delegado de polícia d'esta capital foi demitido por haver apreendido um carregamento de africanos, importados depois da proibição legal do tráfico.²⁷

Os ingleses, contudo, nunca deixaram de cobrar o cumprimento da lei de 1831 e dos demais acordos anteriormente celebrados e volta e meia apreendiam navios negreiros brasileiros, causando sérios atritos diplomáticos. Entretanto, até aquele momento, as limitações da frota britânica e as restrições legais provenientes dos tratados internacionais com os outros países dificultavam a punição dos traficantes brasileiros. Cabe frisar que até então a marinha britânica não possuía

o direito de revistar - e ainda menos capturar - a maior parte dos navios que se dedicavam ao tráfico de escravos para o Brasil ao sul do equador, protegidos como eram pela bandeira portuguesa; nem podiam deter os que estivessem ao norte do equador, a menos que estivessem transportando escravos.²⁸

Na verdade faltava aos ingleses maiores poderes para intervir diretamente no litoral brasileiro, de onde os barcos negreiros, travestidos com bandeiras de outras nacionalidades, zarpavam livremente rumo à África para depois retornarem carregados de escravos a bordo. As autoridades britânicas e principalmente os oficiais da marinha tinham plena consciência disso e constantemente se queixavam que só uma intervenção mais direta no litoral brasileiro seria capaz de por fim ao tráfico. O Parlamento britânico só aceitou esta estratégia em agosto de 1845, ao aprovar o *Bill Aberdeen*. Como se

Justiças no Brasil. Campinas, Sp: Editora da Unicamp, 2006. pp.129-160; Florence, Afonso Bandeira. *Entre o cativo e a emancipação: a liberdade dos africanos livres no Brasil (1818-1864)*. Dissertação de Mestrado: UFBA, 2002; Conrad, Robert. *Tumbeiros...*, op. cit., pp.171-186.

²⁷ Fonseca, Luís Anselmo da. *A escravidão, o clero e o abolicionismo*. Recife, PE: Fudaj/ Editora Massangana 1988 [Edição fac-simile de 1887], p.236.

²⁸ Ver Behthell, Leslie. *A abolição...*, op. cit., p. 150. Somente no final de agosto de 1839 o governo britânico aprovou um projeto autorizando os oficiais da marinha britânica a vistoriar, capturar e julgar todos os navios negreiros de bandeira portuguesa empregados no tráfico.

sabe, por esse decreto unilateral o governo inglês concedia a seus próprios navios o direito de capturar os navios brasileiros que tomassem parte no tráfico africano de escravos, mesmo que isso ocorresse em águas brasileiras. A base para esta decisão estava presumivelmente ancorada no tratado de 1826, que em seu artigo primeiro declarava que o tráfico de cativos era pirataria e que a marinha britânica tinha todo o direito de aprisionar e julgar os navios equipados para o tráfico onde quer que estivessem.

Porém, de imediato, a aprovação do *Bill Aberdeen* não provocou a diminuição do tráfico. Como ocorrido nas proibições anteriores, o que se viu foi um fabuloso incremento do número de escravos traficados. Diante da certeza cada vez maior de que o tráfico estava com os dias contados, os traficantes incrementaram suas transações e em razão disso em média cinquenta mil escravos entravam a cada ano nos portos brasileiros entre os anos de 1845 e 1850.²⁹ Novamente o que se viu foi a importação maciça de homens, mulheres e crianças africanas, abarrotando os mercados escravistas em todo o país.

Foi então que os ingleses decidiram radicalizar as ações até então efetuadas, pondo em práticas as ameaças de invasão aos portos brasileiros. Segundo Emília Viotti da Costa, a partir de então

navios nacionais, com carga nacional, tripulação nacional, que se dedicavam à navegação costeira eram apreendidos sem nenhuma consideração e enviados para Santa Helena, mesmo que não fossem encontrados sinais evidentes de traficância de escravos. De 1849 a 1851 foram tomadas, condenadas e destruídas pelo cruzeiro inglês, na forma do citado Bill, 90 embarcações suspeitas de tráfico.³⁰

Diante dessa nova realidade, e

completamente humilhados pelas incursões britânicas nos portos do Império e a captura e destruição de navios negreiros brasileiros até mesmo em águas territoriais brasileiras,

²⁹ Costa, Emília Viotti da. *Da senzala...*, op.cit., p. 134; Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit., p. 270.

³⁰ Costa, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia...*, op. cit., p. 82 . Malheiro, A. M. Perdigão. *A escravidão no Brasil. Ensaio Histórico, Jurídico, Social*. 3ª ed. Petrópolis, Rj: Vozes/ Brasília: INL 1976 [Edição fac-similar de 1867], p.51.

enfrentando ameaças à navegação legal do Império, com conflitos militares e mesmo um bloqueio nos portos brasileiros, o governo do Império foi obrigado, em julho de 1850, a ceder ante as exigências britânicas em troca da promessa de suspender os ataques navais.³¹

Foi diante desse clima de “tensão internacional e de comoção interna” que as autoridades brasileiras apressaram-se em tomar medidas capazes de pôr fim ao tráfico e ao mesmo tempo garantir a soberania do país ante os constantes desagrvos da marinha britânica. Após duas décadas de vistas grossas e de tácita solidariedade aos traficantes de escravos e como um mercado relativamente abastecido, o governo brasileiro finalmente resolveu agir.

A aprovação da lei Eusébio de Queiroz, em 1850, finalmente viria a encerrar um comércio que durou mais de três séculos e foi responsável pelo transporte de cerca de 3,6 milhões de africanos para o Brasil.³² Concebida de modo a dotar o estado imperial de meios para executar a lei de 7 de novembro de 1831, a nova lei declarava em seu artigo 1º que

As embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras encontradas nos portos, enseadas, ancoradouros ou mares territoriais do Brasil, tendo a seu bordo escravos, cuja importação é proibida pela lei de 7 de novembro de 1831, ou havendo-os desembarcado, serão apreendidas pelas autoridades, ou pelos navios de guerra brasileiros, e consideradas importadoras de escravos.³³

Contudo, também trazia inovações. A mais importante delas talvez tenha sido o fato do tráfico ter sido juridicamente equiparado à pirataria e os traficantes sido colocados sob jurisdição de um tribunal especial, a cargo da Marinha, ficando sujeitos à pena de prisão e pagamento de despesas de reexportação dos africanos eventualmente embarcados de volta à África. Alguns até foram expulsos do Brasil. Os senhores de escravos que comprassem africanos, entretanto, passariam a ser julgados em outra

³¹ Conrad, Robert. *Os últimos anos da escravidão...*, op. cit., p. 34.

³² A cifra acima mencionada é baseada em Curtin, Philip. *The atlantic slave trade: a census*. Madison: Wisconsin University Press, 1969. Para um balanço das principais estimativas do tráfico para o Brasil ver Rodrigues, Jaime. *De Costa a Costa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 28.

³³ Ver *Coleção das Leis do Império do Brasil (1852)*. “Lei Eusébio de Queiroz”, nº 581, de 4 de setembro de 1850, Tomo II, parte I, pp. 203-205. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852.

categoria penal, a justiça comum.³⁴ Segundo Jaime Rodrigues, a separação dos interesses senhoriais e dos traficantes é um dado importante para entendermos a eficácia dessa lei quando comparada à de 1831 e ajuda a explicar a necessidade de uma segunda determinação legal proibindo o tráfico.³⁵ Ou seja, ao isentar os proprietários do crime de contrabando e pirataria, a nova lei isolava os traficantes como os principais responsáveis pelo comércio ilícito bem como legava aos mesmos todos os riscos da transação. De fato, sem apoio legal e moral, a imagem dos contrabandistas mudou substancialmente após 1850.

Neste novo cenário, o governo imperial também encontrava-se forte, sob a liderança dos conservadores.³⁶ Assim, desta vez, o combate ao tráfico foi duro e eficaz em todo o litoral brasileiro. Na Bahia, a repressão aos traficantes foi feita a partir de três embarcações que o governo imperial pôs à disposição da província e cuja atuação, na avaliação de seu presidente Francisco Gonçalves Martins, estava dando “o mais completo resultado”, posto que

os traficantes de africanos não tem importado hum só destes no território da província, sendo todavia indispensável a maior vigilância, porque independentemente das cautelas tomadas pode algum especulador na Costa d'África ali preparar algum navio.³⁷

A cautela evocada por Francisco Martins, homem experiente e que já havia servido como chefe de polícia na época em que aconteceu a revolta dos Malês, em 1835, tinha a sua razão de ser. No dia 05 de setembro de 1851 aproximadamente 600 escravos haviam sido desembarcados num pequeno porto perto de Ilhéus, ao sul da província.³⁸ No mês seguinte, a goeleta Relâmpago aportava no litoral baiano com cerca

³⁴ Conforme o parágrafo 3º: São autores do crime de importação de escravos, ou de tentativa dessa importação, o dono, o capitão ou mestre, o piloto e o contramestre da embarcação e o sobrecarga. São cúmplices a equipagem e os que coadunarem o desembarque de escravos no território brasileiro ou que concorrerem para os ocultar ao conhecimento da autoridade, ou para subtrair à apreensão no mar, ou em ato de desembarque, sendo perseguidos. Ver *Coleção das Leis do Império do Brasil...*, op. cit.

³⁵ Rodrigues, Jaime. *O infame comércio...*, op. cit., p.118.

³⁶ Carvalho, José Murilo de. *A construção da ordem; Teatro de sombras...*, op. cit., p 297; Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit., p. 323.

³⁷ RELATÓRIO apresentado à Assembléia Legislativa da Bahia pelo Excelentíssimo Senhor Francisco Gonçalves Martins, Presidente da mesma Província em 23 de setembro de 1851. [Documento manuscrito], p.03.

³⁸ Verger, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. Tradução Tasso Gadzanis. São Paulo: Corrupio, 1997. p. 433.

500 africanos a bordo. Perseguido pelo iate de guerra Itapagipe, o negreiro encalhou no lugar conhecido por “Pontinha”, onde há algumas léguas dali o ex-líder da Sabinada e antigo traficante de escravos Hygino Pires Gomes possuía um engenho de igual nome – o que indica o mesmo como o potencial comprador dos cativos.

A ação das autoridades baianas na captura dos criminosos e dos traficados foi rápida. No mesmo dia do ocorrido, o chefe de Polícia João Maurício Vanderley (futuro Barão de Cotegipe) enviou uma expedição à região e em pouco tempo conseguiu capturar os africanos, ainda quando eram dados em fuga pelos homens de confiança de Hygino Gomes.

O desembarque da Pontinha foi o último desembarque de escravos em solo baiano que se tem notícia e, assim como outras tentativas esporádicas que se deram ao longo do extenso litoral brasileiro, não chegou a representar um possível recrudescimento do tráfico. Por volta de 1855, este era efetivamente dado por extinto pelas autoridades brasileiras e inglesas.³⁹

Por tudo que foi exposto acima, a intervenção inglesa (externa) é apontada como o principal fator de contenção do tráfico de africanos para o Brasil. Mas além da clássica análise de Leslie Bethell alguns autores têm chamado a atenção para a importância de outros fatores, notadamente aqueles ligados aos acontecimentos internos, como causas importantes no referido processo. Aliás, vale lembrar que o próprio Bethell aponta alguns desses fatores em sua obra, como por exemplo, a preocupação do governo com as proporções que o tráfico negreiro alcançara nos primeiros anos da década de 1830 e também em fins dos anos 1840. Segundo ele, tais importações maciças “constituíam uma ameaça para os interesses econômicos – a longo termo – do país, para o seu equilíbrio racial e sua estabilidade interna – além de encorajar o desprezo geral pelas leis”.⁴⁰

Sidney Chalhoub, por exemplo, embora não negue que as pressões britânicas foram decisivas para que o governo brasileiro tivesse a vontade política de dar fim ao tráfico, faz questão de ressaltar o temor que as autoridades policiais e políticas da Corte sentiram diante da alta concentração de africanos no seio da população escrava

³⁹ Para maiores detalhes sobre o desembarque ocorrido na praia da pontinha ver Tavares, Luís Henrique Dias. *O desembarque da pontinha*. Salvador : CEB, 1971 e também Verger, Pierre. *Fluxo e refluxo...*, op. cit., pp. 434-438. Acerca de outras tentativas de importação de africanos após 1850 ver Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit., p. 346 e p. 352.

⁴⁰ Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit., p. 78 e 259.

fluminense.⁴¹ Já o historiador norteamericano Dale Graden vai ainda mais longe ao defender que a resistência dos escravos e os temores que geravam na classe dos senhores foram fatores muito importantes na rápida mudança da maré política para uma posição favorável à extinção do tráfico. Aliadas às fortes epidemias que assolaram as principais cidades brasileiras como o Rio de Janeiro e Salvador entre 1848 e 1855, as ações dos escravos - da qual a revolta dos Malês foi a mais expressiva - impuseram às elites um constante medo de sublevações da ordem, levando finalmente que estas adotassem uma postura firme na repressão aos traficantes. Segundo Graden, a resistência dos escravos prosseguiu em todo o império entre 1851 e 1855, impedindo que o tráfico recrudescesse.⁴²

Outro autor que também reforça o peso dos “fatores internos” na supressão do “infame comércio” é Jaime Rodrigues. Questionando o fim do tráfico como parte integrante de um projeto consensual de abolição gradual da escravatura no Brasil, Rodrigues procura evidenciar a diversidade das propostas elaboradas pelos parlamentares brasileiros com vistas a resolver esta importante questão e defende que a idéia de abolição definitiva do tráfico ocorreu não em função de um plano premeditado pelas elites, mas porque diversas motivações concorreram para a sua efetivação, tais como:

a maior coesão das parcelas da elite política; o esgotamento do projeto de construção do mercado de mão-de-obra, baseado exclusivamente no escravo como alicerce da produção; o vínculo estreito 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.⁴³

Assim como faz Dale Graden, Jaime Rodrigues também ressalta "o crescente medo das ações coletivas dos escravos contra o cativo". Sendo assim, conclui o autor, a conjuntura de 1850 mostrou bastante favorável para que a proibição do tráfico surtisse

⁴¹ Ver Chalhoub, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, pp. 186-198.

⁴² Dale T. Graden. “Uma lei... até de segurança pública”: resistência escrava, tensões sociais e o fim do tráfico internacional de escravos para o Brasil (1835-1856)”. *Estudos afro-asiáticos* (30), 1996, pp. 113-149; *From slavery to freedom in Brazil. Bahia, 1835-1900*. Albuquerque: University of New Jersey Press, 2006. pp. 17-49. Sobre as epidemias que assolaram a Bahia na primeira metade do século XIX, ver, David, Onildo Reis. *O inimigo invisível: epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador, Sarah Letras/Edufba, 1996. Em relação ciclo de revoltas nas três primeiras décadas do século XIX ver Reis, João José. *Rebelião escrava no Brasil*. 2ª edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, pp. 68-121.

efeito e o acirramento das pressões inglesas a partir do *Bill Aberdeen* serviu para aglutinar as propostas dos deputados e senadores brasileiros em torno de uma solução adequada para a honra, os interesses senhoriais e a dignidade nacional.⁴⁴

As análises de Chalhoub, Dale Graden, Jaime Rodrigues e outros autores têm o mérito de chamar a atenção para importantes aspectos da sociedade brasileira em fins da primeira metade do século XIX, sobretudo no que se refere às tensões sociais.⁴⁵ Mas embora estas tentem matizar o peso das pressões inglesas para o fechamento do tráfico atlântico, não há como negar que a ação da Inglaterra foi determinante para o fim do comércio de seres humanos através do atlântico.⁴⁶ Nesse sentido, faço minhas as palavras de Leslie Bethell:

não há duvida, porém de que foi a súbita extensão, em junho e julho, das operações antitráfico da esquadra britânica em águas e portos brasileiros que, provocando uma crise política no Brasil, levou diretamente à aprovação de uma nova lei antitráfico e ao seu cumprimento. É perder tempo especular quando ou, mesmo, se essa lei teria sido aprovada – muito menos posta em vigor –, caso a Grã-Bretanha não tivesse intervindo decisivamente nesse momento crítico. No mínimo, pode-se dizer que a ação naval britânica acelerou grandemente, se é que não precipitou sozinha, os derradeiros e bem sucedidos esforços do Brasil para suprimir o tráfico negroiro.⁴⁷

Por detrás das pressões britânicas, estava a consciência da forte dependência do escravismo brasileiro em relação à importação de africanos. Sem esta, a escravidão com força preponderante de trabalho no Brasil estaria com os seus dias contados. Segundo o próprio Bethell, “o corte no fornecimento farto de escravos baratos, oriundos da África, iria produzir uma séria falta de braços no Brasil e desferir grande golpe no sistema

⁴³ Rodrigues, Jaime. *O infame comércio...*, op. cit., p.118.

⁴⁴ Idem., op. cit., p.119

⁴⁵ Ver também Robert Slenes. ““Malungu, ngoma vem!”: África coberta e descoberta do Brasil”. *Revista USP*, n.º. 12, 1992, p. 66 e Gomes, Flávio dos Santos. *Histórias de quilombolas*. 2ª edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

⁴⁶ Para uma crítica sobre a valorização excessiva das ações escravas como fator determinante para o fim do tráfico africano ver Needell, Jeffrey D. “The abolition of the brazilian trade in 1850: Historiography, Slave Agency and Statesmanship”. In: *Journal of Latin American Studies*, Vol. 33, n.º4 (Nov., 2001), pp. 681-711.

⁴⁷ Ver Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit., p. 343. Essa também foi a opinião de Joaquim Nabuco, que em afirmou: “É irrisório pensar que tivéssemos podido, sem o terror do cruzeiro inglês, aniquilar quase que de um golpe o poder do tráfico”. Nabuco, Joaquim. *Um estadista do Império*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997. Vol. I, p. 435.

escravista”; já para Robert Conrad, “não era segredo, por exemplo que a baixa taxa de natalidade e a alta mortalidade entre os escravos tornavam difíceis a manutenção ou expansão da força de trabalho de uma plantagem sem o acesso a fontes estrangeiras”.⁴⁸

Por isso, considero que muito mais importante do que determinar o peso dos fatores internos e externos no fechamento do tráfico internacional de escravos para o Brasil é avaliar o quanto a sua supressão definitiva afetou os destinos da escravidão nas diferentes regiões do país.

O FIM DO TRÁFICO E A POLÍTICA DE ALFORRIAS

A existência do tráfico africano era crucial para a vigência do escravismo brasileiro, posto que, ao contrário do ocorrido nos Estados Unidos, entre nós, a reprodução vegetativa de cativos como base para o fornecimento de mão-de-obra nunca foi considerada a mola propulsora do sistema.⁴⁹

No Brasil, como bem salientou Herbert S. Klein, o grupo típico de africanos era, em geral, incapaz de reproduzir-se, de modo que a população escrava total só podia ser mantida por meio das importações constantes.⁵⁰ Assim, como enfatiza João José Reis, a escravatura era sistematicamente realimentada pela importação de africanos,

pois os que chegavam não criavam descendência suficiente para expandir ou mesmo reproduzir o sistema econômico. Além dos altos índices de mortalidade, uma outra razão, talvez a principal, impediu a “nacionalização” da mão-de-obra escrava: havia poucas mulheres escravas e elas - e suas também poucas crianças - eram proporcionalmente mais favorecidas do que os homens na concessão de alforrias.⁵¹

⁴⁸ Ver Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit., p. 354; Conrad, Robert. *Tumbeiros...*, op. cit., p. 189.

⁴⁹ Conforme salienta Genovese, a única classe de escravos a se reproduzir com sucesso no Novo Mundo foi a do Antigo Sul dos Estados Unidos. Ver Genovese, Eugene D. *O mundo dos senhores de escravos*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p.104. Entretanto, era reativamente comuns dentre os pequenos e médios proprietários, sobretudo os residentes em vilas distantes do interior, estimularem suas cativas a dar-lhes numerosa prole em troca da alforria. Ver Silva, Ricardo Tadeu Caíres Silva. *Os escravos vão à Justiça*. Dissertação de Mestrado: UFBA, 2000. Capítulo I.

⁵⁰ Segundo Klein, uma geração após a extinção do tráfico atlântico o desequilíbrio dos sexos entre os imigrantes africanos era ainda semelhante ao padrão do tráfico em meados do século XVIII. Ver Klein, Herbert S. “A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil” In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, 17 (2), 1987, p. 140. Ver também Gorender, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1978, p.333-358.

⁵¹ Reis, João José. *Rebelião escrava no Brasil...*, op. cit., p. 25.

Estes fatos eram amplamente conhecidos pelos coevos. Em seu famoso *Manual do Agricultor Brasileiro* publicado em 1839 - portanto quando ainda vigorava aquele comércio-, o fazendeiro Carlos Augusto Taunay reconhece a importância do tráfico para a sobrevivência da escravidão ao afirmar que “a América devora os pretos, e se a contínua importação não os recrutasse, em breve a raça desapareceria entre nós”.⁵² Assim como Taunay, o jurista Agostinho Marques Perdigão Malheiro (1824-1881) também percebeu que a população escrava não aumentava pela reprodução na proporção da livre, fato que no seu entendimento era decorrente dos seguintes motivos:

1º porque em, geral, a importação era de homens, e mui poucas mulheres; o que se queria principalmente eram braços para o trabalho, e não famílias; 2º porque não se promoviam casamentos; a família não existia para os escravos; 3º porque, pouco ou nada se cuidava dos filhos; 4º porque as enfermidades, o mau trato, o serviço e trabalho excessivo inutilizavam, esgotavam, e matavam dentre em pouco grande número.⁵³

Dessa forma, o fechamento do tráfico representava por si só uma séria restrição à existência da escravidão como força de trabalho preponderante num espaço relativamente curto, exigindo certos rearranjos no acesso à mão-de-obra cativa disponível nas fronteiras do império. Dadas as altas taxas de mortalidade entre os escravos bem como as altas taxas de alforrias entre as mulheres e crianças, em breve as províncias necessitariam de novas “peças” de reposição para os plantéis. E por mais que os senhores tivessem melhorado as condições de vida de seus escravos e estimulado a reprodução da família escrava, os braços disponíveis não dariam conta das necessidades da lavoura, sobretudo da cafeeira que, como salientamos atrás, estava em franca ascensão.

Um outro aspecto vital do escravismo brasileiro afetado pelo fim do tráfico africano foi a política de alforrias, a qual era de suma importância para a aquiescência do cativos ao bom funcionamento sistema. Em razão da alta incidência de manumissões

⁵² Taunay. C. A. *Manual do agricultor brasileiro*. [Organização. Rafael de Bivar Marquese]. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 76. Para Taunay, a principal causa da mortandade dos negros era “o mau sistema e desleixo do tratamento” que lhes era ofertado.

praticadas no Brasil - uma das mais expressivas da América -, o fechamento dos mercados de mão-de-obra africanos comprometia diretamente as negociações em torno da liberdade dos escravos residentes no Brasil, demandando um rearranjo nas práticas de alforria. Como veremos adiante, este rearranjo não aconteceu sem a existência de crescentes tensões no cotidiano de senhores e escravos, especialmente nas províncias diretamente afetadas pelo tráfico intra e interprovincial, e exigiu do governo imperial o importante papel de mediador.⁵⁴ Vejamos o porquê.

Num instigante ensaio intitulado *A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX*, o historiador Rafael de Bivar Marquese⁵⁵ busca problematizar o porquê não houve, depois do quilombo de Palmares e do ciclo de revoltas baianas nas três primeiras décadas do século XIX, nenhum movimento expressivo de resistência escrava coletiva no Brasil que ameaçasse subverter a ordem estabelecida. Sem negar a tradicional explicação de que tal fato se deu em razão da mudança da legislação escravista - que, ao delimitar as características do que poderia ser uma comunidade quilombola e demarcar institucionalmente a figura do capitão do mato teria tolhido a formação de comunidades rebeldes nas proporções ocorridas em Palmares⁵⁶-, Marquese ressalta que a ocorrência de tal modalidade de resistência estava associada a um determinado tipo de sistema: o escravismo de *plantation* - vigente predominantemente nas colônias caribenhas inglesas e francesas do século XVIII. Nesse sistema,

a produção econômica se concentrava em um único produto e o quadro social era marcado por desbalanço demográfico entre brancos livres e escravos negros, amplo predomínio de

⁵³ Malheiro, A. M. Perdigão. *A escravidão no Brasil...*, op. cit. p. 58. Ver também Nabuco, Joaquim. *O abolicionismo*. Recife, Pe: Fundaj/ Editora Massangana, 1988 [Edição Fac-simile, 1883], p. 02.

⁵⁴ Klein, Herbert S. *A demografia do tráfico...*, op.cit., p.141. Sobre as altas de taxas de manumissão no Brasil consultar, dentre outros, os trabalhos de Schwartz, Stuart B. "A manumissão dos escravos no Brasil colonial - Bahia, 1684-1745". In: *Anais de História*, nº4, Assis, SP, 1972, pp. 71-114; Mattoso, Kátia S. de Queirós. "A propósito das cartas de alforria". In: *Anais de História*, nº 4, Assis, SP:1972, pp. 23-70; Einsenberg, Peter. "Ficando livre: as alforrias em campinas no século XIX". In: *Homens esquecidos*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1989, pp. 225-321. O papel do Estado brasileiro na política de alforrias será trabalhado no IV capítulo.

⁵⁵ Marquese, Rafael de Bivar. "A dinâmica da escravidão no Brasil. Resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII e a XIX". *Novos Estudos* (74). Março, 2006, pp. 107-123.

⁵⁶ Ver Schwartz, Stuart B. "Repensando Palmares: resistência escrava na colônia" In _____. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru, SP:Edusc, 2001, pp. 219-261.

africanos nas escravarias, poucas oportunidades para a obtenção de alforrias e altas taxas de absenteísmo senhorial.⁵⁷

Tal quadro seria responsável por uma concentração expressiva de negros escravizados em meio a uma minoria branca que lhes facultava poucas oportunidades de aquisição da liberdade, fato que provocava um ambiente de constantes tensões sociais e a conseqüente eclosão de levantes coletivos, como as revoltas escravas ocorridas na Jamaica (1655-1739), no Suriname (1685-1762) e em São Domingos (1791-1804).⁵⁸ Ainda de acordo com o autor, o *escravismo de plantation* desenvolveu-se de forma apenas parcial no Brasil, sendo substancialmente alterado a partir da segunda metade do século XVIII com o advento da mineração. A partir de então, a disseminação de escravos pelo tecido social e a criação de hierarquias étnicas e culturais bastante complexas teria provocado a diversificação dos grupos de escravizados, impedindo a formação das condições necessárias para a constituição de grandes quilombos ou ainda da organização de revoltas escravas.

Esta situação foi sendo cada vez mais reforçada pelo tráfico internacional de escravos que, ao propiciar a introdução maciça de cativos, estimulava a política de concessão de alforrias. Por sua vez, o acesso freqüente à manumissão possibilitou o reforço dessas diversidades, na medida em que as alforrias tinham como alvo privilegiado os crioulos, ou seja, os escravos nascidos no Brasil.⁵⁹ Assim, conclui Marquese, nessa equação era possível aumentar a intensidade do tráfico, com a introdução de grandes quantidades de africanos escravizados, sem colocar em risco a ordem social escravista.⁶⁰

Na Bahia, a disseminação dos cativos pelo tecido social foi argutamente notada pelo vice-consul inglês James Wetherell, que morou em Salvador entre 1842 e 1857. Em suas observações acerca do cotidiano e da sociedade baiana, Wetherell compreendeu o quão importante era a manutenção da escravidão para o bom funcionamento do sistema social, chegando mesmo a dizer, numa das cartas que

⁵⁷ Marquese, Rafael de Bivar, “A dinâmica da escravidão no Brasil” ..., op. cit., p.109.

⁵⁸ Sobre as revoltas escravas ocorridas nestas regiões ver, dentre outros, Genovese, Eugene D. *Da rebelião à revolução*. São Paulo: Global, 1983.

⁵⁹ Ver, nesse sentido, Schwartz, Stuart B. “A manumissão dos escravos”..., op. cit; Mattoso, Kátia S. de Queirós. “A propósito das cartas de alforria”..., op. cit; Einsenberg, Peter. “Ficando livre”..., op. cit.; Slenes, Robert W. *The demography and Economics of Brazilian Slavery: 1850-1888*. Tese de Ph. D. Stanford University, 1976, cap X, p. 535; Klein, Herbert S. “A demografia do tráfico”..., op. cit., p. 141.

⁶⁰ Marquese, Rafael de Bivar. *A dinâmica da escravidão no Brasil*..., op. cit., p. 74.

escreveu em 1845, que diante do “clima tropical”, da “preguiça” e indiferença do povo brasileiro “ao trabalho ou aos seus resultados” a conservação do cativo era “um benefício para o Brasil”. Isto porque

em numerosos casos a posse ou **o uso de escravos é o único meio com que o brasileiro conta para sua subsistência; ele possui escravos, manda-os trabalhar em diferentes afazeres - cultivar a terra, vender legumes, aluga-os como criados ou como marinheiros, etc. – de fato, esta é a finalidade real dos escravos para a maioria dos habitantes: alugá-los como trabalhadores ou domésticos segundo a necessidade do momento.** O dono obriga o escravo a pagar-lhe a quantia de digamos, um xelim por dia, e tudo o que o escravo conseguir ganhar mais dessa soma - e isto ocorre frequentemente - fica sendo de sua propriedade. **Com o decorrer do tempo, aqueles que são mais vivos e mais hábeis conseguem juntar uma soma suficiente para pagar a seu dono a quantia pela qual são avaliados e, quando isto se dá, o escravo se torna livre.** O produto do trabalho dos escravos permite ao dono viver na ociosidade e intitular-se “gentleman”, na medida em que possui de dois a três, de vinte a trinta, ou de duzentos a trezentos escravos.⁶¹ [grifos meus]

Como podemos perceber, Wetherell assinala não só a difusão da escravidão por todas as classes sociais, que os possuíam “de dois a três, de vinte a trinta ou de duzentos a trezentos”, como também a possibilidade que o escravo tinha de acumular pecúlio e comprar sua liberdade. E isto só era possível se outro escravo viesse a ocupar seu lugar, pois, como o vice-cônsul nos dá a entender, todo mundo que era livre – e por que não dizer também liberto - queria viver mesmo era na “ociosidade”, embora nem todos pudessem realizar tal desejo.

Do exposto, podemos concluir que a existência do tráfico africano reforçava e mesmo estimulava a aceitação do sistema escravista dentre uma boa parcela dos escravizados e libertos, não sendo de todo raro alguns destes possuírem seus próprios escravos.⁶² Segundo João José Reis, na Bahia

⁶¹ Wetherell, James. *Brasil. Apontamentos sobre a Bahia (1842-1857)*. Salvador, Ba: Edição do Banco da Bahia S/A, 1972, p. 29.

⁶² A posse de escravos por africanos libertos é constatada por vários autores baianos. Ver Oliveira, Maria Inês Côrtes. *O liberto: o seu mundo e os outros*. Salvador, 1790-1890. São Paulo: Corrupio, 1988; Reis, João José. *Rebelião escrava no Brasil...*, op. cit.

a posse de escravos era tão comum que representava no mínimo uma aspiração de toda a gente livre e liberta. E isso era verdade não só para Salvador, mas para o Recôncavo também, como demonstram os estudos de Schwartz e em especial de Barickman, que escreveu especificamente sobre o Recôncavo em 1835. Havia então um compromisso com a escravidão muito generalizado entre as pessoas livres em geral. Mantê-la, não seria interesse exclusivo de um punhado de ricos, mesmo quando se combinaram grande dificuldade econômica e muita tensão social, como nos anos de 1820 a 1840, quando os incômodos com a escravidão se mostram claramente.⁶³

Esse viés da política de dominação da classe senhorial também não passou despercebido aos coevos. O médico e abolicionista baiano Luís Anselmo da Fonseca (1848-1929), por exemplo, é enfático ao notar como o tráfico contribuía para a propagação da escravidão pelo tecido social e como, em consequência dessa difusão, esta adquiria larga aceitação social. Reportando-se à província em que vivia, ele afirmou que

A Bahia, que foi uma das primeiras capitâneas do Brasil colonial em que se estabeleceu a escravidão, importou da África um tão grande número de escravos, **que esta mercadoria, se tornou, pela abundância tão fácil de adquirir, que raras foram as famílias que não se tornaram senhoriais e que não se habituaram, de um lado ao gozo do trabalho servil, do outro a considerar a instituição como justa e necessária.**⁶⁴

Luis Anselmo também não deixou de perceber que o tráfico também alimentava as rivalidades entre os próprios africanos e seus descendentes - ou seja, os crioulos - contribuindo para a permanência da escravidão. Ao apontar as causas da persistência da instituição escravista na sociedade baiana ele destacou como uma das mais significativas a “oposição dos homens de cor”. Segundo ele,

é de observação que no Brasil, como em todos os países onde existiu a escravidão africana, **os homens livres pretos ou de cor, são geralmente os principais adversários dos escravos, os que mais advogam os interesses da escravidão contra a**

⁶³ Reis, João José. *Rebelião escrava no Brasil...*, op. cit., p. 32.

⁶⁴ Fonseca, Luís Anselmo da. *A escravidão, o clero e o abolicionismo...*, op. cit., p.138.

liberdade, os últimos cuja a simpatia podem contar os míseros, que os são cativos, como o foram os antepassados desses poderosos ingleses, que hoje dominam o mundo.⁶⁵

Como se pode notar do trecho acima, para Luís Anselmo os homens livres pretos, mais precisamente os africanos libertos e também os homens livres de cor, ou seja, os crioulos nascidos livres, pactuavam fortemente do sistema social estabelecido pela escravidão, sendo por ele considerados como “os principais adversários dos escravos”. Embora o abolicionista baiano esteja se pronunciando em fins da década de 1880, é bom ressaltar que tal situação era percebida desde longa data, pois em 1832, quando da repercussão acerca da primeira abolição formal do tráfico, o jornalista e deputado Evaristo da Veiga já observava que “muitos mulatos e negros livres eram eles mesmos donos de escravos, [e por isso] deveriam compartilhar os interesses dos brancos para impedir que se difundisse o ‘feroz haitianismo’”.⁶⁶ A percepção destas rivalidades também está presente nos relatos dos viajantes estrangeiros que vieram ao Brasil nas primeiras décadas do século XIX, a exemplo de Henry Koster, Saint-Hilaire, Robert Walsh e Jean Baptiste Debret, dentre outros, como observaram Manolo Florentino e José Roberto Góes.⁶⁷

Dessa forma, desde muito cedo o tráfico de escravos africanos para o Brasil passou a constituir um elemento essencial para o bom funcionamento do sistema escravista brasileiro como um todo, conforme perceberam vários historiadores modernos.⁶⁸ Era sua vigência que possibilitava a acomodação das tensões entre os diversos grupos de escravizados e a classe de proprietários devido ao fato de que seu incremento proporcionava a concessão de um elevado número de alforrias aos escravos. Nesse sentido, acredito que o aceno com a miragem da liberdade, ou seja a conquista da alforria, era o instrumento mais poderoso e eficaz para a promoção da “paz nas senzalas”, na medida em que nutria nos cativos a esperança de ascensão social. Como

⁶⁵ Idem., op. cit., pp. 141-142.

⁶⁶ Apud Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit., p. 79.

⁶⁷ Florentino, Manolo e Góes, José Roberto. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1970-c.1850*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997, pp. 33-34.

⁶⁸ Bethell, Leslie. *A abolição do tráfico...*, op. cit.; Conrad, Robert. *Os últimos anos da escravatura...*, op. cit.; Costa, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia...*, op. cit.; Slenes, Robert W. *The demography...*, op. cit.; Karasch, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002; Alencastro, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes. Formação do Brasil no atlântico sul. (séculos XVI e XVII)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; Mattos de Castro, Hebe Maria. *Das cores do silêncio*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999; Florentino, Manolo. *Em costas negras...*, op. cit., etc.

bem notou Hebe Mattos de Castro, esse controle senhorial foi “facilitado pela chegada constante de novos africanos, até a extinção do tráfico, e pelas limitações à mobilidade espacial dos libertos, tornando-os dependentes e frequentemente sujeitando seus descendentes à reescravização”.⁶⁹

Além disso, essa fórmula coadunava de forma precisa com a política paternalista desenvolvida pela classe senhorial brasileira, que ao apresentar a manumissão como uma dádiva senhorial, forjava nos escravos a imagem de que seus senhores eram justos, superiores e bondosos.⁷⁰ Aqui, creio eu, está uma das chaves para se compreender as diferenças entre os sistemas paternalistas no Brasil e no Sul dos Estados Unidos. Enquanto que, no escravismo americano, o precoce fechamento do tráfico seguido da reprodução endógena da escravaria aproximou senhores e escravos e forjou o que para o historiador Eugene D. Genovese seria o tipo mais puro de paternalismo; no Brasil, inversamente, foi justamente a continuidade do tráfico que possibilitou o estreitamento desses laços. Estas dessemelhanças também ajudam a compreender as diferenças raciais (racismo) vigentes nas duas sociedades.

Valendo-se das proposições teóricas Igor Kopytoff, Rafael de Bivar Marquese percebeu de forma muito pertinente o modo como o escravo africano chegado ao Brasil via tráfico atlântico era visto pelos brancos e demais escravos e libertos aqui existentes:

O escravo [africano] começa como um estrangeiro [*outsider*] social e passa por um processo para tornar-se membro [*insider*]. Um indivíduo, despido de sua identidade social prévia, é colocado à margem de um novo grupo social que lhe dá uma nova identidade social. A estraneidade [*outsidedness*], então, é sociológica, e não étnica.⁷¹

Por outras palavras: ao ser traficado para o Brasil, o escravo africano (boçal) era introduzido num universo estranho, onde as rivalidades existentes entre crioulos e

⁶⁹ Mattos de Castro, Hebe Maria. “Laços de família e direitos no final da escravidão”. In: Alencastro, Luiz Felipe de. (Org.). *História da Vida Privada no Brasil Império: A Corte e a Modernidade*. Vol.II. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 354.

⁷⁰ Ver Genovese, Eugene D. *A terra prometida: o mundo que os escravos criaram*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, vol. I., 1988. Sobre a alforria como dádiva senhorial ver o estudo de Soares, Márcio de Sousa. *A remissão do cativo: alforrias e liberdades nos Campos dos Goitacazes (1750-1830)*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFF, 2006, especialmente os capítulos V e VI; Slenes, Robert W. *The demography...*, op. cit., 484-573; Mattos [de Castro]; Hebe Maria. “Laços de família e direitos no final da escravidão” ..., op. cit., p. 354.

africanos ladinos tornava-o uma espécie de forasteiro. Num certo sentido, a sua chegada era a confirmação de que os acordos celebrados pelos escravos aqui existentes – fossem eles crioulos ou africanos ladinos - com os seus proprietários seriam obedecidos e as alforrias continuariam a serem concedidas. Ao se libertarem, ou seja, ao ascenderem de condição social e econômica, os libertos reforçavam as regras do jogo, validando a política paternalista. Dentro dessa lógica, cabia ao *outsider* inserir-se o mais rapidamente nesse sistema para também poder libertar-se no mais breve tempo possível. Nesse sentido, sua resistência à escravidão (sistema escravista) passava muito mais pelo plano da luta individual do que coletiva. Por isso, cabia a cada cativo negociar com seu proprietário as bases do exercício de sua autonomia, como o direito de acumular pecúlio, por exemplo. Aqui, a existência de laços familiares e de parentesco funcionava no sentido de ampliar as possibilidades da tão sonhada liberdade ao mesmo tempo em que o conduzia a aceitar as regras do cativo.⁷²

Ao oferecer a possibilidade de o cativo se libertar ao longo de uma ou duas décadas de trabalho, por exemplo, esta política possibilitava a acomodação no cativo ao mesmo tempo em que estimulava as disputas no próprio seio da comunidade escrava, posto que somente aqueles que seguiam o “código do bom cativo” eram contemplados com a carta de liberdade. Analisando as formas de concessão da alforria ao longo dos quatro séculos em que a escravidão vigorou no Brasil podemos notar a gestação de uma certa “cultura da liberdade”, intimamente ligada às formas de dominação empregada ao longo do tempo pela classe senhorial. Os estudos sobre as cartas de alforria e suas motivações no período colonial e primeira metade do século XIX, realizados por Stuart B. Schwartz, Kátia Mattoso e Peter Einseberg, dentre outros, revelam algumas dessas vicissitudes do ato de libertar dos senhores, típicas do período em que o “infame comércio” era permitido.⁷³

⁷¹ Kopytoff, Igor. “Slavery” In: *Annual Review of Anthropology*. Vol II. 1982, pp. 221-222. Apud, Marquese, Rafael de Bivar. *A dinâmica da escravidão no Brasil...*, op. cit., p. 110.

⁷² Ver Mattos, Hebe Maria. “Laços de família e direitos no final da escravidão”..., op. cit., p. 350. Sobre o papel da família escrava no sistema escravista brasileiro ver ainda as distintas visões de Florentino, Manolo e Góes, José Roberto. *A paz das senzalas...*, op. cit., e Slenes, Robert W. *Na senzala uma flor*. Rio de Janeiro. Nova Fronteira, 1999.

⁷³ Schwartz, Stuart B. “A manumissão dos escravos no Brasil colonial”..., op. cit.; Mattoso, Kátia S. de Q. “A propósito das cartas de alforria”..., op. cit.; Eisenberg, Peter L. “Ficando livre”..., op. cit.; e, mais recentemente, Bertin, Enidelce. *Alforrias na São Paulo do século XIX: liberdade e dominação*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004 e Soares, Márcio de Sousa. “A remissão do cativo...”, op. cit.

A maioria delas tinha em comum o fato de serem condicionadas, ou seja, exigir os escravos alguma contrapartida em troca da libertação. Uma das primeiras formas de manumissão era aquela que obrigava o escravo acompanhar o seu senhor até a sua morte. Muitas vezes revelada somente nos momentos em que os senhores sentiam que estavam em seus momentos finais, essa forma de manumissão era um misto de agradecimento aos bons serviços e lealdade prestada pelo escravo – a quem o senhor considerava muito mais que uma simples mercadoria. Uma outra maneira também utilizada - embora menos comum- era a troca da liberdade pela substituição de um outro cativo, geralmente mais novo. Com o dinheiro proveniente das economias que lhes eram reservadas, muitos escravos compravam um escravo ainda boçal e mais tarde ofereciam-no em troca da alforria.⁷⁴ É claro que não se pode perder de vista que por detrás destas negociações ocorriam situações de tensão e conflito, e que o poder de barganha do escravo era bem menor do que o do senhor. Mas o fato é que estes acordos ocorriam com certa frequência, sendo inclusive considerado um "direito" pelo costume.⁷⁵

À medida que avançamos para os séculos XVIII e XIX vemos essa forma de manumissão perder espaço para outra também bastante generalizada à época: a liberdade mediante o pagamento de indenização pecuniária. No Brasil, o conhecimento de libertações onerosas, feitas mediante a apresentação de pecúlio por parte dos escravos, data pelo menos de primórdios do século XVIII, vindo a generalizar-se ao longo do século seguinte.⁷⁶ Nessa modalidade de libertação os escravos pagavam a seus senhores o valor correspondente ao preço de mercado e às vezes superior a este, em troca da liberdade. Na posse desse capital, os senhores podiam substituir facilmente a “peça” que ora se libertava, comprando-o outro cativo no mercado negreiro. Assim, o

⁷⁴ Complementando os estudos de Schwartz e Mattoso sobre as alforrias em Salvador, Mieko Nishida encontrou 35 casos nos quais os escravos adquiriram sua liberdade por meio da substituição por um outro cativo. Ver Nishida, Mieko. “As alforrias e o papel da etnia na escravidão urbana: Salvador, Brasil, 1808-1888”. In: *Estudos Econômicos*. São Paulo:1993, V. 23. pp. 227-265; Nishida, Mieko. *Slavery and Identity: Ethnicity, Gender, and Race in Salvador, Brazil, 1808-1888*. Indiana University Press, 2003.

⁷⁵ Cunha, Manoela Carneiro da. “Sobre os silêncios da lei: lei costumeira e positiva nas alforrias de escravos no Brasil do século XIX”. In: _____ *Antropologia do Brasil: mito, história, etnicidade*. São Paulo: Brasiliense/ Edusp, 1986, pp. 123-144.

⁷⁶ Em Portugal as alforrias concedidas em troca de pecúlio eram concedidas desde o século XVI. Ver Saunders, A. C. de C. M. *História social dos escravos e libertos negros em Portugal*. Lisboa: Imprensa nacional/Casa da Moeda, 1994, pp.188-191.

tráfico majoritariamente substituíra não só a mão-de-obra alforriada, mas também aquela que morria.⁷⁷

Como veremos adiante, essa estratégia de dominação funcionou de forma muito eficiente até quando os efeitos do fechamento do tráfico atlântico se fizeram sentir na sociedade brasileira, mais precisamente a partir da década de 1860 no caso baiano. A partir de então, as relações escravistas tenderam a ficar cada vez mais tensas. Além disso, como reconhecem Herbert Klein, João José Reis e outros autores, a tendência de haver mais alforriados mulheres e crianças do que homens implicava no fato de que o potencial de reprodução da população escrava residente reduzia-se ainda mais.⁷⁸ Segundo assinala Klein,

esta distorção na idade e sexo dos alforriados contribuiu, por sua vez, para explicar porque a população de cor livre no Brasil cresceu a taxas elevadíssimas, aumentando no mesmo período de 1789 a 1872 cerca de dez vezes (extraordinários 3,1% ao ano), ou seja, de 406.000 para 4. 245.428 pessoas.⁷⁹

Diante de tal quadro, as perspectivas de continuidade das altas taxas de manumissões após o fechamento do tráfico africano encontravam-se fortemente ameaçadas e os escravos das diversas regiões brasileiras corriam os riscos de verem as atitudes senhorias diante da concessão de suas alforrias serem modificadas radicalmente.⁸⁰ No primeiro caso, porque parte dos proprietários das regiões menos prósperas seriam tentados a vender seus cativos para as regiões mais prósperas economicamente, fossem elas próximas ou distantes, em razão dos altos preços oferecidos. Já no segundo caso, porque nas regiões compradoras os novos proprietários tendiam a querer preservar pelo maior tempo possível o aproveitamento da mão-de-obra de seus cativos, dificultando as libertações. Numa e noutra situação, os escravos aparecem como os potenciais prejudicados. Por fim, havia ainda o risco cada vez maior da quebra da “palavra senhorial” por parte dos herdeiros nos acordos anteriormente celebrados entre senhores e escravos, fato que também denota as mudanças na política

⁷⁷ Sobre a mortalidade dos escravos no Brasil, ver Karasch, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, capítulo 4.

⁷⁸ Klein, Herbert S., *A demografia do tráfico...*, op. cit. p., 142; Reis, João José. *Rebelião escrava no Brasil...*, op. cit., p. 25.

⁷⁹ Klein, Herbert. S. *A demografia do tráfico...*, op. cit., p. 142.

⁸⁰ Ver Mattos, Hebe Maria. “Laços de família e direitos no final da escravidão”..., op. cit., pp. 355-364.

de dominação senhorial – especialmente por parte na nova geração de senhores. Diferentemente da maioria de seus pais, grande parte dos novos senhores pareciam não demonstram qualquer escrúpulo em desprezar os acordos firmados por estes com os escravos, reduzindo-os ou conservando-os na escravidão.

Entretanto, o fato de o fim do tráfico ter se dado numa conjuntura em que o mercado encontrava-se relativamente abastecido em função das crescentes importações no final dos anos 1840, tornava a sua supressão menos traumática para os proprietários. Além disso, num futuro breve haveria ainda a possibilidade de se remanejar os cativos das áreas menos prósperas para as mais desenvolvidas, como acabou acontecendo por meio do tráfico interno entre as províncias do norte e as do sul.

Do exposto, podemos afirmar que com o incremento do tráfico interprovincial e da readequação da política de concessão das alforrias as relações entre senhores e escravos tenderam a tornarem-se mais tensas, sobretudo no que se refere às questões de liberdade. De acordo com Hebe Mattos de Castro, “entre 1850 e a aprovação da Lei do Ventre Livre (1871), o número de Ações de Liberdade movidas por escravos na Corte de Apelação do Rio quase triplicou em relação às décadas anteriores, reunindo 194 processos e envolvendo 736 cativos”.⁸¹ Na Bahia, a moção de ações também cresceu após o fim do tráfico africano, como veremos mais adiante.

Se para a classe senhorial o fim do tráfico implicou em rearranjos com vistas à disputa dos braços cativos disponíveis nos mercados intra e inter regionais, no seio da comunidade escrava seu fim trouxe mais uma dificuldade, pois além da possibilidade da venda para outras paragens, separando-os de seus entes queridos e de suas redes de sociabilidade, estes ainda tinham que se adaptar a um novo e quem sabe um pior cativo. Entretanto, como sugere Emília Viotti da Costa, dialeticamente

a interrupção do tráfico em 1850 acelerou o processo de ladinização e desafricanização da população escrava, favorecendo a sua assimilação, desenvolvendo novas formas de sociabilidade que permitiram maior solidariedade entre os escravos e reduziram, embora sem eliminá-la de todo, as rivalidades que tinham existido entre escravos de diferentes “nações”.⁸²

⁸¹ Idem., op. cit., p. 355.

⁸² Costa, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia...*, op. cit., p.32.

É dentre deste cenário, creio eu, que podemos vislumbrar o crescimento de formas de resistência escrava pelo fim do cativoiro. A partir de então, estas caminham cumulativamente e concomitantemente da perspectiva individual e localizada para a coletiva e generalizada, como se verifica em meados dos anos 1880, quando o movimento abolicionista adquire forte aceitação social e passa a apoiar de várias maneiras a luta dos escravos, fossem eles africanos ou crioulos. Mas antes de analisarmos os anos finais do escravismo baiano, vejamos mais de perto o impacto pelo tráfico interno nos destinos dos senhores e escravos baianos.