Organização
Keila Grinberg e Ricardo Salles

O Brasil Imperial – Vol. II – 1831-1889

CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA
Rio de Janeiro
2009

COPYRIGHT © 2009, Keila Grinberg e Ricardo Salles (orgs.)

CAPA
Sérgio Campante

PROJETO GRÁFICO DE MIOLO
Evelyn Grumach e João de Souza Leite

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO-NA-FONTE
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

B83 O Brasil Imperial, volume II: 1831-1870/organização Keila Grinberg e Ricardo Salles.
– Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

Inclui bibliografia
ISBN 978-85-200-0867-6

1. Brasil – História – Regências, 1831-1840. 2. Brasil – História – Império, II Reinado, 1840-1889. 3. Brasil – História – Império, 1822-1889. I. Grinberg, Keila, 1971-. II. Salles, Ricardo, 1950-.

CDD: 981.05
09-3819 CDU: 94(81)"1822/1889"

EDITORA AFILIADA

Todos os direitos reservados. Proibida a reprodução, o armazenamento ou a transmissão de partes deste livro, através de quaisquer meios, sem prévia autorização por escrito.

Este livro foi revisado segundo o novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa.

Direitos desta edição adquiridos pela
EDITORA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA
Um selo da
EDITORA JOSÉ OLYMPIO LTDA.
Rua Argentina 171 – Rio de Janeiro, RJ – 20921-380 – Tel.: 2585-2000

Seja um leitor preferencial Record.
Cadastre-se e receba informações sobre nossos lançamentos
e nossas promoções.

Atendimento e venda direta ao leitor:
mdireto@record.com.br ou (21) 2585-2002

Impresso no Brasil
2009

Sumário

APRESENTAÇÃO *7*
José Murilo de Carvalho

PREFÁCIO *11*

CAPÍTULO I
O gigante e o espelho *13*
Ilmar Rohloff de Mattos

CAPÍTULO II
O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840) *53*
Marcello Basile

CAPÍTULO III
Movimentos sociais: Pernambuco (1831-1848) *121*
Marcus J. M. de Carvalho

CAPÍTULO IV
Cabanos, patriotismo e identidades: outras histórias de uma revolução *185*
Magda Ricci

CAPÍTULO V
Uma certa Revolução Farroupilha *233*
Sandra Jatahy Pesavento

CAPÍTULO VII

O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão

Jaime Rodrigues

> No encaminhamento do problema da escravidão é possível distinguir quatro momentos principais, que podem também ser pensados enquanto situações típicas de resposta político-partidária à resistência da sociedade agrária escravista à alteração do *statu quo*: a) extinção do tráfico (...) b) Lei do Ventre Livre (...) c) Lei dos Sexagenários (...) d) abolição.
>
> PAULA BEIGUELMAN, *Formação política do Brasil*, p. 231-232

> Não há dúvida (...) de que foi a súbita extensão (...) das operações antitráfico da esquadra britânica em águas e portos brasileiros que, provocando a crise política no Brasil, levou diretamente à aprovação de uma nova lei antitráfico e ao seu cumprimento (...). No mínimo, pode-se dizer que a ação naval britânica acelerou grandemente, se é que não os precipitou sozinha, os derradeiros e bem-sucedidos esforços do Brasil para suprimir o tráfico negreiro.
>
> LESLIE BETHELL. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p. 343.

Dois fortes paradigmas impregnam há décadas as histórias gerais da escravidão no Brasil. Em poucas palavras, trata-se da gradualidade da abolição e da pressão inglesa como fator determinante para que o tráfico de africanos chegasse ao fim, como as epígrafes deste texto expressam com clareza.

Para muitos autores, entre os quais me incluo, o ano de 1850 reuniu as condições que teriam permitido finalizar o tráfico. A relação de tais condições, no entanto, não obtém a unanimidade dos estudiosos. Emília

Viotti da Costa nomeou algumas delas, bem como os sujeitos históricos ativos no processo que resultou no fim do tráfico:

> O empolgamento da questão pelo jogo político partidário, a pressão britânica, o recrudescimento da vigilância nos mares pela marinha inglesa, o fato de setores extensos estarem mais ou menos abastecidos de escravos criaram as condições que serviram de base para que se resolvessem definitivamente a questão do tráfico.[1]

A questão do fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil presta-se a uma interpretação do olhar dos historiadores diante do problema que se colocam. A inegável pressão britânica sobre o governo imperial do Brasil, por exemplo, foi lida de maneiras diversas, conforme a postura de quem se dispôs a analisá-la. Autores como José Honório Rodrigues, por exemplo, viam a pressão como um confronto entre os interesses das classes dominantes do Brasil e da Inglaterra e entenderam a Lei Eusébio de Queirós como ato de soberania nacional tomado por iniciativa brasileira — já que, como demonstram as estatísticas do contrabando, o tráfico se ampliou enquanto persistiu a repressão inglesa após 1830.[2]

Brasilianistas como Richard Grahan, Bethell e Robert Conrad tiveram papel de destaque na consolidação do paradigma da pressão inglesa como motivo determinante para o fim do tráfico. De modo um pouco mais conciliador, Grahan elogiou "ambas as nações" e afirmou que o encerramento do tráfico se deveu à intervenção britânica (sem se importar com as causas que levaram a isso) e às providências tomadas pelo Brasil.[3] Conrad, por sua vez, creditou à "poderosa persuasão diplomática e naval" inglesa a força que obrigou o governo brasileiro "a respeitar suas leis e tratados relativos ao tráfico escravista, *e por esse motivo o tráfico africano chegou ao fim*". Em obra anterior, o autor já havia reforçado os paradigmas da gradualidade da abolição e da pressão britânica:

> Entrincheirada como estava, a escravatura recebeu seu primeiro golpe sério quando sua fonte de abastecimento foi cortada em 1851 e 1852 pela supressão do tráfico africano. Esta primeira medida, contudo, não foi tomada pelos abolicionistas brasileiros, tendo sido, principalmente, o resultado da pressão estrangeira.[4]

Neste texto, procuro expor, em forma de síntese, as preocupações que nortearam parte das pesquisas que realizei sobre o tráfico negreiro para o Brasil ao longo de anos, muitas vezes debatendo com os dois paradigmas que apontei até aqui.[5] Procurei avaliar a perspectiva senhorial e letrada em torno da questão desde o final do século XVIII até a segunda proibição do tráfico de escravos, ocorrida em 1850. Estabeleci tais recortes para possibilitar o debate com a historiografia, considerando que, para alguns estudiosos, foi na obra *Etíope resgatado, empenhado, sustentado, corrigido e libertado*, escrita por Manoel Ribeiro Rocha e editada em 1758, que se levantaram os primeiros questionamentos à escravidão de maneira mais semelhante à prática abolicionista da segunda metade do século XIX.[6] O objetivo foi ler algumas obras e discursos de letrados Setecentistas e Oitocentistas, tendo como contraponto a recuperação dessas fontes pelos historiadores da escravidão nos séculos XX e XXI. Com isso, inventariei os argumentos anteriores à pressão inglesa mais incisiva pelo fim do tráfico de escravos no Atlântico sul para recuperar o processo histórico em uma dimensão não necessariamente caudatária dos paradigmas apontados.

A independência política do Brasil e a institucionalização dos poderes durante o Primeiro Reinado introduziram novas questões a serem examinadas no encaminhamento do tema. Em primeiro lugar, a partir de 1822 (ou 1825, se considerarmos a data do reconhecimento formal da coroa portuguesa em relação à emancipação) havia um novo governo com o qual os ingleses deveriam negociar. Ao mesmo tempo, a emancipação trazia para a ordem do dia inúmeros projetos de nação, discutidos no meio político institucional e em publicações de toda ordem, editadas a partir da década de 1820. Tais projetos inovavam também ao trazer argumentos para o debate sobre o tráfico — tema central para a nação

pretendida — e ao reinterpretar os argumentos tradicionais, vindos da segunda metade do século XVIII.

Por fim, discuto a importância do comércio de escravos para a construção da nação entre as décadas de 1830 e 1850, ou seja, entre as duas leis de proibição do tráfico. Vender escravos africanos por meio do comércio transatlântico já era prática criminosa nesse período, e pretendo examinar o debate e os encaminhamentos legais a respeito do contrabando, prestando atenção às contradições de se lidar com um crime sem abrir mão da "soberania nacional" conquistada, em parte, graças à luta em defesa de uma decisão brasileira a respeito de quando o tráfico deveria cessar.

Reafirmar o processo que levou ao fim do tráfico como aspecto fundante da nação requer trazer à tona a multiplicidade de propostas sobre o modo de realizar tal objetivo. Os embates foram inúmeros, entre os que desejavam homogeneidade social ou racial para o povo brasileiro e os que queriam garantir a continuidade da produção agrícola nos moldes até então vigentes, opiniões aparentemente contraditórias e que foram constantes ao longo da história da colonização da América portuguesa.

Nas palavras de Davis, durante mais de dois séculos coexistiram duas grandes correntes de opiniões a esse respeito: a primeira afirmava que a escravidão era a base da economia e o principal caminho para a acumulação de riqueza individual e dos impérios, sendo por isso necessário garantir o fluxo constante de escravos africanos e proteger os senhores no usufruto de suas propriedades. Os defensores da segunda corrente acreditavam que os escravos africanos representavam perigo à segurança pública, e os governos deveriam "limitar seu número, fiscalizar suas atividades e alentar a introdução de servidores e artesãos brancos".[7] Para Davis, a resolução do dilema entre as duas correntes no âmbito das políticas públicas só começou a acontecer a partir da segunda metade do século XVIII. No caso brasileiro, é preciso que se diga, esses dois posicionamentos não são os únicos encontrados na primeira metade do século XIX nem são coerentes ou cristalizados. As nuanças nas falas e nos escritos políticos permitem que encontremos até mesmo defesas da expulsão dos africanos em nome da humanidade, da liberdade e da homogeneidade social.

Apresentados os paradigmas mais recorrentes nos estudos históricos, meu objetivo principal é apresentar algumas possibilidades que permitam discuti-los e ir além deles na análise do fim do tráfico. Não será meu propósito estabelecer um debate direto com os autores e suas interpretações, mas sim apresentar temas presentes nas fontes dos séculos XVIII e XIX que podem vir a ser esmiuçados, permitindo uma aproximação com os variados argumentos anteriores e posteriores ao marco da "nação" construído no contexto do fim do tráfico negreiro. Os temas que elegi, entre outros possíveis, são a composição do "povo brasileiro", a suposta corrupção dos costumes trazida pela presença de africanos em meio a esse mesmo povo, o medo branco em relação a possíveis ações de escravos em busca da liberdade, as concepções senhoriais da liberdade a ser usufruída pelos escravos à medida que fossem sendo gradativamente emancipados e as especificidades dos projetos de abolição gradual da escravidão, sobretudo na primeira metade do século XIX — tudo isso permeado por menções à pressão britânica mais ou menos incisiva, conforme a circunstância, pelo fim do comércio transatlântico de africanos para o Brasil.

FORJAR O "POVO BRASILEIRO"

A preocupação com o tipo de trabalhador mais adequado ao Brasil remonta pelo menos ao início do século XIX. Descrevendo os problemas que causavam e agravavam a pobreza mineira naquele período, Basílio de Saavedra Freire apontava a dificuldade em conseguir comprar escravos africanos graças à preferência dada ao abastecimento das colônias espanholas, o que fazia aumentar o preço dos cativos. Além disso, a dificuldade em se conseguir mão de obra naquela capitania advinha da "louca opinião de que a gente forra não deve trabalhar" para não se igualar aos escravos. A fim de remediar essa "louca opinião", Freire sugeria mecanismos para obrigar os mulatos forros ao trabalho: leis restringindo o tamanho de suas eventuais propriedades, obrigando-os a trabalhar nos

ofícios artesanais, "e principalmente proibir que uns pretos possam ter outros em escravidão, nem uns mulatos a outros mulatos (...)".[8]

Seu contemporâneo Luiz dos Santos Vilhena apontava a preguiça como característica inerente aos africanos, independentemente de sua condição ser a de escravos ou forros. Paradoxalmente, o fluxo anual de milhares de africanos para o Brasil não contribuía para o aumento da população, devido às más condições de vida e à índole dos escravos:

> Por natureza são os pretos de um temperamento frouxo, acostumados ao ócio desde que nasceram (...); são metidos como uma pilha no porão de um navio, em tal forma que só de o pensar lacrima e se horroriza a humanidade (...) aportam finalmente no Brasil (. .) entregues muitas vezes a um feitor, que nem pelo nome conhece a humanidade (...) Ora, quem não vê que a opressão desta gente é um outro obstáculo para a população?[9]

Para ele, tal "temperamento frouxo" levava à pobreza material e de caráter, impedindo o crescimento do povo. Embora a referência fosse à Bahia, o mais rico estabelecimento português na América, suas impressões estendiam-se ao conjunto das capitanias: apesar da prodigalidade da natureza, os baianos formavam uma "congregação de pobres", e o Brasil era "a morada da pobreza, o berço da preguiça e o teatro dos vícios".[10]

Embora prestasse atenção às condições de vida dos escravos, Vilhena não condenou a escravidão diretamente. Para combater a preguiça que ele considerava inerente a essa forma de trabalho e para aumentar a população, fazendo crescer, consequentemente, a riqueza, esse professor de língua grega na Salvador Oitocentista propunha um rosário de medidas: a divisão de terras entre as famílias, aumentando a classe dos proprietários produtivos; o estímulo ao comércio interno; uma legislação repressiva à vadiagem nas cidades e o uso da mão de obra indígena.

O texto de Vilhena insere-se no debate em torno da composição do povo e de sua utilidade — no caso, como instrumento de multiplicação de riquezas que não necessariamente seriam usufruídas por seus produtores diretos. Para ele, o governo deveria impor mecanismos legais e

policiais para realizar a difícil tarefa de forjar um povo laborioso a partir de matéria-prima que ele julgava pouco nobre. A grande população negra e escrava não constituía um povo justamente por estar descomprometida com a geração de riquezas.

Também preocupado com a riqueza do império português, o bispo Azeredo Coutinho foi outro autor preocupado com a definição e a composição do "povo". Tal como Vilhena, ele considerava o "povo" como mão de obra geradora de riqueza, instrumento que neste caso poderia ser substituído por máquinas assim que essas estivessem suficientemente desenvolvidas. O tráfico, ligação com as fontes africanas abastecedoras do trabalho, deveria acabar gradualmente, à medida que fossem introduzidos avanços técnicos na produção

Para Coutinho, povo e multidão ainda eram sinônimos, ou seja, uma massa aglomerada "sem vínculo algum ou subordinação entre si". Se na "multidão" cabiam todos os homens, no "povo" por ele projetado só caberiam aqueles indivíduos organizados e enquadrados na "ordem estabelecida em a nação".[11] No interior dessa "ordem", nem mesmo os proprietários de terras podiam questionar a ordem absolutista, em cujo topo encontrava-se o soberano, a quem Coutinho professava sua obediência.

Povo, população e mão de obra tinham significados muito próximos nas obras de autores da virada do século XVIII para o XIX, como os que foram aqui apontados.[12] Como já assinalei, os eventos ligados ao processo de independência política na década de 1820 trouxeram novos elementos para o debate. A criação de uma identidade brasileira ou de uma nacionalidade passava a ser discutida com enfoques até então inexistentes, remetendo à homogeneização do povo e à busca de novas formas de exploração do trabalho.

No âmbito parlamentar, cujos debates começaram a partir dos trabalhos da Assembleia Constituinte de 1823, muitos representantes traziam consigo experiências e posições da discussão já iniciada em torno do tema no século XVIII. Alguns deles haviam, aliás, escrito textos sobre o assunto que só viriam a ser impressos no início do século XIX, e não poucos haviam ocupado postos na administração colonial portuguesa.

O início dos trabalhos legislativos brasileiros também abria um novo e importante campo para o debate em torno da construção da nação e do povo brasileiros.

Bom exemplo disso é a obra de Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira,[13] bacharel em direito por Coimbra que fora chanceler na Relação maranhense até 1818. Mais tarde deputado à Constituinte reunida no Rio de Janeiro, "defendeu com toda energia a ideia de se acabar com a escravidão dos africanos".[14] A obra em questão, escrita em 1810, foi publicada em 1822, com as devidas alterações que o situassem no contexto da luta pela independência política e das desavenças com a coroa lusa, que o levaram a deixar o cargo no Judiciário do Maranhão.

Suas propostas de transformações na escravidão baseavam-se na crença de que o trabalho escravo era responsável por danos morais à nação, além dos danos econômicos vinculados ao custo do escravo em relação a sua produtividade. Veloso de Oliveira ambicionava promover a imigração europeia, além de estimular o uso dos indígenas e dos trabalhadores brancos ou mestiços pobres nacionais como substitutos dos escravos africanos. Para ele, os escravos trabalhavam de modo imperfeito porque eram coagidos, impedindo assim "o estabelecimento da verdadeira agricultura, das artes e manufaturas mais preciosas".[15]

O tráfico, "causa largamente discutida", poderia ser conservado. Para o autor, a maneira de conciliar a escravidão aos princípios humanitários e à segurança interna era promover a liberdade dos filhos dos escravos nascidos no Brasil. A fórmula para isso era astuciosa: a escravidão viria a tornar-se algo "puramente pessoal" e não mais hereditária; funcionaria como um pagamento dos escravos aos senhores pela salvação da morte e ao mesmo tempo, instituindo-se o ventre livre, evitava-se o perigo representado pela massa de escravos descontentes com a transmissão da condição de cativo à prole. Tratava-se de evitar a resistência dos cativos à escravidão, cujo exemplo mais gritante e recente vinha do Caribe: "São mui dignos de particular reflexão os casos tristes e mais recentes da Jamaica, de Suriorão (*sic*) e de São Domingos."[16]

Afastado o perigo, ganhava-se, de quebra, a garantia da manutenção da mão de obra escrava, tanto porque o tráfico prosseguiria como por-

que os recém-nascidos prestariam serviços na casa de seus senhores até completar 25 anos de idade. Para Oliveira, o fim do tráfico e o fim da escravidão não mantinham entre si inexorável relação de causalidade.

A composição do "povo" brasileiro passava necessariamente pela definição do estatuto de cidadania dos trabalhadores. Uma vez que os libertos tendiam a tornar-se contingente significativo no conjunto do povo caso se optasse pela libertação gradual, era preciso definir claramente os limites da cidadania para os ex-escravos e os homens livres e pobres. Cidadania e liberdade, temas profundamente ligados ao encaminhamento da questão do tráfico negreiro, foram discutidos em diferentes ocasiões e perspectivas na Assembleia Constituinte de 1823.[17] Cairu, entre outros parlamentares contemporâneos, conceituava a escravidão como um "cancro", mas nem por isso ele e muitos de seus pares pensavam que a liberdade coletiva deveria ser debatida abertamente. No máximo, era possível encaminhar os mecanismos para a consecução da liberdade individual, extirpando o "cancro do cativeiro" enquanto os libertos fossem atraídos à ordem nacional (que não fora sequer definida). Nesses termos, o visconde alinhava-se a outros parlamentares que defendiam a diminuição paulatina do tráfico ou a concessão de limitada cidadania aos libertos.

Apesar do brusco encerramento dos trabalhos da Assembleia Constituinte, nem tudo o que se discutiu ali foi perdido.[18] As limitações à cidadania dos libertos, por exemplo, foram incorporadas ao texto da Constituição de 1824, e também foram reiteradas no texto, hoje bem conhecido, que José Bonifácio preparava para apresentar à Assembleia, o que acabou não ocorrendo. Bonifácio queria ver nos negros "amigos e clientes", condição a ser assumida gradativamente, à medida que adquirissem "a esperança de virem a ser um dia nossos iguais em direitos".[19]

Governantes e parlamentares pareciam ter consciência de que qualquer intervenção por meio de leis na relação entre senhores e escravos não seria vista com bons olhos. A ausência de marcos legais referentes à concessão de alforrias, por exemplo, reforça essa interpretação. A liberdade a partir do ventre ou o combate ao tráfico pareciam ser as únicas brechas passíveis de regulamentação, ainda assim tendo de enfrentar a oposição de muitos senhores de escravos que não se mostravam dispostos

a cooperar em projetos tão intangíveis e distantes, como o da construção de um povo, nação ou nacionalidade. Emancipar as crianças nascidas de mulheres escravas ou extinguir o tráfico transatlântico, no entanto, eram propostas que, embora contassem com defensores na primeira metade do século XIX, foram objetos de disputas em diferentes campos sociais até se tornar viáveis.

Em 1836, o baiano Henrique Jorge Rebelo, juiz de direito em Nazaré, na província da Bahia, publicou sua *Memória e considerações sobre a população do Brasil* — obra que considero a mais radical entre as dos autores que refletiram sobre a criação do supostamente inexistente "povo brasileiro" até meados do século XIX. Além de pretender aumentar a população, Rebelo também indicava o papel a ser desempenhado pelo Estado nesse processo — o que justifica suas alegadas filiações intelectuais a Thomas Malthus (preocupado com os modos de restringir o crescimento populacional e difusor da ideia de que o crescimento geométrico das populações criaria riscos à subsistência) e Gaetano Filangieri (propositor de reformas sociais a serem implantadas por meio da legislação e conduzidas por um soberano absolutista tocado pela razão iluminista).

Na proposta de Rebelo, soldados e trabalhadores livres seriam cidadãos de segunda linha, enquanto os africanos sequer poderiam fazer parte desse conjunto. O melhor destino para eles era voltar à África pelo mesmo caminho por onde tinham vindo:

> será desses entes sem cultura e civilização que o Brasil espera aumentar e fazer progredir sua população? Não: o Brasil não quer o aumento e progresso de sua população provenientes desses infelizes habitantes d'África. Sim, vão outra vez habitar as áridas margens do Senegal esses filhos de incultos campos, esses selvagens dignos da compaixão da humanidade. Se o Brasil quer aumentar sua população, mande vir colonos alemães, suíços e outros de outras nações civilizadas.[20]

Em sua opinião, a população deveria ser aumentada, ampliando-se também o número de proprietários. Os escravos corrompiam os trabalha-

dores nacionais com sua indolência e, a ter uma população assim, era melhor não ter nenhuma... Entre as causas da propalada indolência dos trabalhadores nacionais figurava a escravização dos africanos, mas nem por isso Rebelo propôs a abolição geral: isso era "o que no Brasil se pode dizer *impossível*".[21] O que deveria ser combatido era o tráfico negreiro, denominado "comércio infame" e "tráfico de carne humana":

> Dir-me-ão alguns crédulos cidadãos: semelhante tráfico existe proibido; já o Brasil não sofre que sejam arrancados das ardentes praias d'Africa homens pretos, homens como nós! Coitados, como se iludem! Uma conseqüência triste e natural de proibições mal executadas é que as precauções tomadas e necessárias para as iludir introduzem um mistério, uma precipitação tal, que as fazem duas vezes irregulares, tornando a sorte desses infelizes africanos duplicadamente cruel.[22]

As condições em que o tráfico se fazia tornaram-se mais atrozes depois da proibição de 1831, pois os navios passaram a vir ainda mais abarrotados, e as condições a bordo haviam piorado, devido ao receio dos capitães negreiros em enfrentar a repressão britânica nos mares, sugeria Rebelo. Precursor da ideia de "para inglês ver" aplicada à lei de proibição do tráfico de 1831, esse autor afirmava que "a abolição do tráfico, tal, como tem existido até o presente (...) tem ocasionado maiores males que vantagens".[23] A fórmula para diminuir a dependência era introduzir máquinas e imigrantes europeus (ainda que de origem "mais ordinária") e proibir efetivamente a entrada de novos africanos, diminuindo-lhes a presença na composição da população e a propagação do "grande mal" da indolência.[24]

A vinda em massa de imigrantes livres europeus como substitutos dos escravos africanos, ainda que fosse uma possibilidade bastante remota na primeira metade do século XIX, manteve-se presente nas argumentações de outros autores preocupados com a composição populacional e com o mercado de mão de obra no Brasil. Entre eles, o ministro, senador e membro do Conselho de Estado marquês de Abrantes (Miguel Calmon

du Pin e Almeida), autor de *Memória sobre os meios de promover a colonização*, publicada em meados da década de 1840. Embora não comparasse o trabalho de africanos e imigrantes europeus (alemães, por exemplo) de forma desfavorável aos primeiros, pretendia ver implantada a paulatina substituição dos escravos, promovendo ao mesmo tempo a doação de terras a companhias de colonização, responsáveis por estabelecer os imigrantes. A existência da escravidão no país era entendida como a causadora de um mal poucas vezes mencionado em outras obras do período: tratava-se da crença existente entre os estrangeiros de que o trabalho manual no Brasil era indigno. Nas palavras de Almeida, até o escravo que via o branco trabalhar a terra "considerava-o de inferior condição". O fim do tráfico e o consequente aumento do preço dos escravos deveriam diminuir essa repugnância, subproduto da escravidão. Tais eram as principais medidas sugeridas por Abrantes para fazer o trabalho livre substituir o trabalho escravo. Isso, todavia, só se daria "mais tarde":

> Digo mais tarde porque não me parece realizável o desejo, aliás, patriótico e louvável, de suprir neste momento com braços livres e na escala que se deseja a falta de braços escravos que se vai sentindo nas fazendas já estabelecidas e em grande cultura nas diferentes províncias.[25]

As propostas inventariadas indicam que o fim do tráfico não era considerado por todos os autores e atores políticos prerrequisito para a abolição da escravidão. Mesmo aqueles que defendiam o final do tráfico às vezes não viam em tal medida o início do declínio da escravidão no Brasil. Ao contrário, homens como Henrique Rebelo ou Antônio Veloso de Oliveira encaravam essa medida como fortalecedora da escravidão, por acreditar que ela apontava para uma mudança no tratamento dispensado aos escravos, propiciando a reprodução endógena sem a dependência do fluxo de novos africanos pelo tráfico transatlântico. De qualquer forma, para manter a escravidão e criar parâmetros ao exercício da cidadania de libertos e livres pobres, era necessário reforçar o controle sobre

os trabalhadores e impor a disciplina no trabalho, impedindo que a "corrupção dos costumes" creditada aos africanos que atravessavam o oceano se espalhasse ainda mais.

A CORRUPÇÃO DOS COSTUMES E O MEDO SENHORIAL

A corrupção dos costumes dos brasileiros pelos africanos traficados teve vida mais longa nos discursos políticos voltados para a questão do tráfico negreiro do que a pressão inglesa, embora o tratamento historiográfico não costume expressar essa longevidade. Também podemos observar diferenças no significado dessa suposta corrupção de acordo com quem a usava como argumento político.

A corrupção poderia ser literal, como no caso dos traficantes ilegais e das autoridades policiais que fechavam os olhos ao contrabando de escravos após 1831 e eram continuamente denunciadas (aparentemente sem consequências mais profundas) na imprensa, nas rodas de amigos e também na Câmara e no Senado do império.[26] Porém, creio que a definição mais próxima do sentido abrangente de corrupção dos costumes pelos africanos no Brasil do século XIX tenha sido pronunciada pelo senador pernambucano Antonio Luís Pereira da Cunha, marquês de Inhambupe, do alto da tribuna do Senado em 1831:

> o maior bem que nos resulta da abolição da escravatura (...) é arredarmos de nós esta raça bárbara, que estraga os nossos costumes, a educação dos nossos filhos, o progresso da indústria, e tudo quanto pode haver de útil, e até tem perdido a nossa língua pura![27]

Quase europeus era como os membros da elite política imperial se viam, sendo a menção à "nossa língua pura" sinal dessa divertida (e distorcida) autoimagem. Nessa lógica, o Brasil era território bastante europeizado se comparado à África, o que concedia benefícios inquestionáveis aos africanos trazidos como escravos para o outro lado do Atlântico. Os benefícios eram de ordem climática e moral, estes últimos embasados na con-

vivência com os brasileiros (não miscigenados até essa altura, a julgar pela fala de Inhambupe) no cotidiano da escravidão.[28] A paga por esses benefícios, entretanto, era a vingança, expressa na corrupção dos costumes que impedia o progresso material e moral da nação — visão que já surgia, ainda que de forma tímida, em textos coloniais como o de Vilhena, por exemplo.

Do geral ao particular, o gesto de apontar a corrupção dos costumes sofisticou-se. Ao ser incorporado às preocupações das academias médicas imperiais, por exemplo, o olhar dirigiu-se principalmente às mulheres escravas e ganhou evidentes contornos discriminatórios. As africanas ou suas filhas provinham de "povos supersticiosos, estúpidos, de costumes corrompidos",[29] o que as fazia mulheres impróprias para servirem como amas de leite ou mesmo prostitutas. Como amas, poderiam induzir as crianças brancas a se voltar contra seus próprios pais nos limites domésticos; como prostitutas, causariam dano ainda maior, atingindo um grande número de homens no ambiente da rua, onde a vigilância e a disciplina eram de mais difícil manutenção. A escravidão era vista como uma das causas da prostituição no Rio de Janeiro e, para remediar esse aspecto da corrupção dos costumes, um médico carioca pugnava pelo fim do tráfico e, audaciosamente, pela abolição da escravidão na corte:

> Quando na antiga Roma as leis concernentes à escravatura pareceram tender a extirpar este cancro, deparando aos particulares os meios de satisfazer a variedade de seus desejos, sem ser preciso saírem de suas casas, ele se agravou profundamente, pois que as desordens domésticas, fazendo irrupção no meio do povo, levaram a toda parte sua infecção. Isto que sucedeu na Cidade Eterna é o que tem lugar e sempre terá na capital do Brasil *enquanto não cessar completamente a importação de tão fatal mercadoria*.[30]

Apesar de propostas como essa, a ideia de que a escravização dos africanos era um agente civilizador persistiu durante algum tempo, entrando em choque com a crescente percepção de que também se corrompiam os costumes das famílias e dos trabalhadores nacionais enquanto o sistema

fosse mantido. No Brasil como em outras partes da América, houve quem defendesse a expulsão dos negros livres ou libertos desde a década de 1820 e, principalmente, após a Revolta dos Malês (1835), alegando motivos como crimes, prostituição, desordem pública e causa de descontentamento entre os escravos que não recebiam alforria.

A preguiça e a visão do negro como mau trabalhador também surgia em outros discursos na Câmara, como na fala de Rebouças, para quem era preciso impedir aos libertos o emprego no comércio varejista. A intenção era fechar-lhes uma das poucas portas de acesso ao mercado de trabalho para homens livres; assim, eles "sairiam imediatamente do país, pois eles não querem trabalhar" [31]

No Brasil da primeira metade do século XIX convivia a imagem fluida e conveniente do africano trabalhador com a do africano preguiçoso. Esse contraponto poderia servir de argumento aos interessados em convencer os senhores de terras de que, cedo ou tarde, era preciso encontrar alternativas de mão de obra. O acirramento das pressões inglesas pelo fim do tráfico na década de 1840 reforçava essa necessidade, mas questões menos tangíveis também entravam na conta do convencimento dos senhores, como veremos a seguir.

A busca de alternativas para o abastecimento legal de mão de obra adensou-se e acelerou-se em meados do século XIX — e não se deve meramente ao acaso o adensamento, na mesma marcha, das evidências do medo senhorial em relação às ações dos escravos. O tema, que surgiu em obras editadas no final do século XVIII em função da revolução no Haiti, ganhou relevo no início do século seguinte, alimentado pela difusão de notícias acerca das ações individuais e coletivas dos escravos contra seus senhores ou em favor de sua libertação.[32]

Sem se referir especificamente aos escravos de Santo Domingo, embora escrevesse depois da revolução negra na porção francesa da ilha caribenha, Vilhena acreditava que todos os escravos representavam perigo, não se furtando de matar seus senhores sempre que houvesse oportunidade e usando as armas que lhe caíssem nas mãos.[33] Se a opressão da escravidão era a causa disso, a ação coletiva se mostrava ainda mais amedrontadora e ajuda a explicar por que, para alguns autores, a melhor

solução seria uma extinção gradual do tráfico de escravos — como queria o autor de *Memórias sobre o comércio de escravos*, de 1838, evitando "saltos nocivos" provocados por rupturas bruscas como uma abolição de caráter mais geral.[34]

As reiteradas menções dos memorialistas da primeira metade do século XIX às possibilidades de ações coletivas dos escravos indicam o quanto o universo senhorial estava impregnado por essa ideia. Na obra de Maciel da Costa, entre outras, o medo era implícito e assumia a forma de preocupação com o futuro dos brancos do Brasil assim que "a população heterogênea, incompatível com os brancos, antes inimiga declarada", se tornasse majoritária. Com base em cálculos que projetavam a população futura, Costa gostaria de submeter o tráfico negreiro a freio — caso contrário, "veríamos, em breve, a África transplantada para o Brasil e a classe escrava nos termos da mais decidida preponderância".[35]

A africanização e a haitianização pareciam perigos contra os quais os senhores de escravos e seus representantes políticos deveriam tomar providências. Ao menos como figura de linguagem, os processos históricos poderiam repetir-se e, por isso, as ações contra esses perigos deveriam começar pelos próprios discursos públicos. Francisco Muniz Tavares, padre e deputado à Assembleia Constituinte por Pernambuco, pronunciava-se naquele fórum rechaçando a discussão sobre a extensão da cidadania aos libertos, atribuindo a alguns oradores da tribuna francesa em plena Revolução a responsabilidade pelos "desgraçados sucessos da ilha de São Domingos". Maciel da Costa tinha visão semelhante e admitia que os brasileiros incorreriam no mesmo erro ao insistirem na discussão: "Se felizes circunstâncias têm até agora afastado das nossas raias a empestada atmosfera que derramou idéias contagiosas de liberdade e quimérica igualdade nas cabeças dos africanos das colônias francesas (...) estaremos nós inteira e eficazmente preservados? Não."[36]

Se durante séculos vivera-se o dilema da escravidão como geradora de riquezas e motivo de convulsões sociais, o exemplo do Haiti introduzia, entre finais do século XVIII e início do XIX, um poderoso elemento para dirimir a questão,[37] desembocando em novas posturas, com dimensões sociais amplas e que alcançavam tanto os senhores quanto os escravos.[38]

PROJETOS DE ABOLIÇÃO GRADUAL E CONCEPÇÕES SENHORIAIS DE LIBERDADE

Ao discutir o fim do tráfico e, eventualmente, da escravidão, uma das principais questões em jogo era a necessidade de manter a oferta de mão de obra para a lavoura. Como conciliar isso à eventual concessão de cidadania restrita e fazer cessar a corrupção dos costumes e os riscos da africanização e da haitianização do país era o nó que demandava solução por meio de uma fórmula política aplicável a toda a sociedade.

Na elaboração dessa fórmula, era preciso definir os termos pelos quais a liberdade seria usufruída à medida que fosse concedida. Na concepção senhorial e de seus representantes políticos, a liberdade dos africanos e seus descendentes não envolvia a escolha do tipo de trabalho: este deveria ser principalmente agrícola, gerador de riquezas para o Estado e os cidadãos plenos (proprietários de terras e, por enquanto, de escravos). Além do que, a vinculação do exercício da liberdade à obrigatoriedade do trabalho agrícola ampliava a possibilidade de vigilância sobre os trabalhadores, reunidos em uma área comum e submetidos a um tipo de feitorização bastante semelhante à dos tempos em que a escravidão não sofria questionamentos mais sérios.

A liberdade a ser usufruída após a alforria individual ou a abolição da escravidão era entendida como concessão (e não uma conquista dos escravos) pelos políticos e memorialistas no Brasil de finais do século XVIII até a primeira metade do século XIX. Mesmo porque a própria existência da escravidão moderna ocidental era legitimada por fortes argumentos, que remetiam às diferenças entre europeus e africanos no campo da civilização. Na discussão sobre liberdade no século XIX, novos argumentos precisavam ser encontrados.

A legitimidade da perda da liberdade e as concepções sobre a vida livre dos africanos e seus descendentes foram temas recorrentes ao longo do período em análise. Afirmando que os africanos viviam regulados por (poucas) leis ditadas pela vontade, Oliveira Mendes apontava, em 1793, os modos legais pelos quais a liberdade era perdida: o adultério, a nomeação para receber a pena de escravidão no lugar de um superior na hierarquia social, o roubo e a derrota nas guerras.[39]

Além das condenações legais, a força também reduzia os homens à escravidão na África, bem como a traição, da qual as maiores vítimas eram as crianças que, enganadas, eram conduzidas sob qualquer pretexto ao local onde eram vendidas aos "sertanejos" compradores de escravos. Na visão de Oliveira Mendes, todas essas leis originavam-se dos princípios do direito romano: uma derivação da lei Júlia punia o adultério, ou da antiga lei de Rômulo permitia a entrega dos filhos para cumprir a pena dos pais, ou da lei Aquília para punir roubos. Com isso, o autor pretendia demonstrar a universalidade e, portanto, a superioridade inquestionável das instituições jurídicas europeias, presentes até mesmo entre povos que viviam "no centro da barbaridade"[40] e que aplicavam a lei de forma intuitiva, já que não tiveram em momento algum acesso aos códices romanos da Antiguidade.

Tais afirmações, retomadas por Muniz Barreto no século XIX, deviam muito ao debate existente sobre a legitimidade da escravidão desde o século XVI. Em 1569, o teólogo dominicano espanhol Tomás de Mercado admitia a legalidade da escravidão, "aceitando os motivos tradicionais da guerra, do crime e da venda de si próprio". Mesmo considerando os africanos bárbaros, "aceitava a justiça de suas leis que condenavam os transgressores à escravidão perpétua". David Brion Davis, em quem se apoiam estas observações, chamou a atenção para o uso repetido da obra de Mercado fora de seu contexto, mencionando autores do início do século XX como exemplos.[41] Podemos estender esta observação aos memorialistas que, como Oliveira Mendes ou Muniz Barreto, usaram tais argumentos no final do XVIII e início do XIX em defesa do tráfico de africanos com base em leis que eles imaginavam vigorar naquele continente.

A perda da liberdade entre os povos africanos aparece também na obra de Azeredo Coutinho. Como a escravidão se baseava no direito que o vencedor exerce sobre o vencido — justo porque pertinente à circunstância da guerra —, tratava-se na verdade de "uma grandíssima utilidade não só para a humanidade e para o bem geral das nações, mais ainda para a nação vencedora e talvez para a vencida".[42] A vida era valor mais importante do que a liberdade. Tratava-se, para ele, de regra geral pela qual o homem, com base no direito natural, podia optar por sofrer os

efeitos de um mal menor.[43] A escravidão era respaldada pela desigualdade intrínseca entre brancos e negros, e negá-la seria um ultraje a todos os avanços da civilização:

> Todas as coisas têm um preço de estimação: o homem civilizado é de um preço inestimável entre as nações civilizadas; o homem bruto e selvagem tem o preço que se lhe dá a sua nação; querer comparar a estimação do homem civilizado com a do homem selvagem é ou não saber estimar os homens, ou é ultrajar o homem civilizado e querer de propósito confundir o branco com o preto.[44]

Brancos e negros teriam suas diferenças ditadas pela natureza. Note-se, porém, que a natureza em Azeredo Coutinho era um correlato de civilização, sendo as diferenças entre os homens ditadas por graus civilizatórios, medidos pela materialidade e pelos avanços intelectuais, tendo como parâmetros a compreensão que disso se tinha na Europa de então. Sendo para ele civilizatória a diferença, abria-se o caminho para a superação da barbárie implantando-se gradativamente a civilização. A África de seu tempo seria um espelho do passado europeu, já que franceses, alemães e ingleses também haviam sido "escravos, vendidos, açoitados e castigados por seus senhores" em épocas remotas.[45] O tráfico era como uma catapulta que, ao retirar o africano de seu "estado de barbárie", o arremessava para o convívio dos homens que se adiantaram na civilização. A civilização, portanto, era adquirida pelo convívio, e era também um processo no qual se podiam queimar etapas.

A discussão ganhava corpo e deixava o terreno das possibilidades remotas quando adentrava o Parlamento. Naquele espaço, as propostas de emancipação gradual apresentadas por vários deputados e senadores motivavam discussões que faziam vir à tona as concepções de liberdade de deputados e senadores.

Nas palavras do já mencionado marquês de Inhambupe, o projeto apresentado pelo também senador Felisberto Caldeira Brant, o marquês de Barbacena — que viria a tornar-se lei em 7 de novembro de 1831, proibindo o tráfico de escravos — era interessante não só "pelas vanta-

gens que há de abolir-se este comércio" como também porque não se podia ficar indiferente aos "princípios de humanidade e filantropia". Porém, dar simplesmente a liberdade aos negros costeados — homens tidos por Inhambupe como "bisonhos, não têm inteligência alguma" — seria desgraçá-los mais ainda. A questão era dotá-los de um ofício — como já vimos, a concepção de liberdade para muitos letrados do início do império vinha sempre acoplada à ideia de utilidade para a nação. Tornar livres os africanos introduzidos por contrabando ou alforriar escravos não significava deixá-los à vontade para escolherem seus destinos. Era necessário transformá-los em trabalhadores disciplinados e engajados no projeto de nação socialmente agregada e sem conflitos.

O significado da liberdade era tema de debate em todas as regiões escravistas do mundo ocidental, cuja persistência no tempo e no espaço trazia em comum a afirmação de que os africanos e seus descendentes seriam incapazes de assumir sua liberdade repentinamente, sem preparo ou monitoria senhorial nesse processo. Deixado a sua própria sorte, acreditava-se que o africano livre ou liberto não procuraria o trabalho disciplinado e útil.[46]

De acordo com Inhambupe, sendo os negros "incapazes de por si mesmos se poderem governar", deveriam ser entregues a curadores ou tutores por prazo "que os encaminhe ao que for necessário para a sua felicidade".[47] Caso se fechasse questão em torno da liberdade pura e simples, o lugar de seu usufruto não deveria ser o Brasil, nas palavras de Almeida e Albuquerque: "Devem fazer-se sair logo que se lhe der liberdade, e vão gozá-la na sua terra (...)."[48] A discussão era provocada pela ausência, no projeto de Barbacena, de um artigo prevendo a reexportação dos africanos apreendidos no contrabando após o início da vigência da lei que proibiria o tráfico transatlântico. O volumoso abastecimento de escravos nos últimos anos da década de 1830 e o medo crescente da haitianização são dados importantes para se compreender a recusa de inúmeros parlamentares em manter no país os africanos recém-introduzidos, embora não parecessem dispostos a abrir mão daqueles trazidos entre março de 1830 — início da vigência do tratado com a Inglaterra — e a data de discussão do projeto de Barbacena. O medo da hai-

tianização, expressado pelos memorialistas e parlamentares desde o início do século e fomentado pelo conhecimento das experiências caribenhas e norte-americanas, integrava o ideário senhorial e motivava encaminhamentos drásticos como esse em torno da expulsão dos africanos.

A persistência do medo, alimentado pela releitura da história caribenha e da experiência da escravidão no Brasil, especialmente após a Revolta dos Malês em Salvador,[49] é parte essencial de um contexto no qual o fim do tráfico de escravos para o Brasil pode ser mais bem compreendido. Explícito ou de forma velada, travestido de "corrupção dos costumes" da sociedade, o medo em relação aos escravos perpassava os escritos e as falas dos letrados desde o final do século XVIII. Pode-se atribuir a ele o acréscimo do artigo prevendo a reexportação dos africanos livres no projeto de Barbacena que, assim modificado, se tornou lei em novembro de 1831, proibindo o tráfico de africanos para o Brasil. A posterior ineficácia da lei, tanto no que se refere à efetiva proibição do tráfico como à expulsão (dissimulada sob o eufemismo de "reexportação") dos africanos, não invalida o que venho discutindo até aqui. O medo das ações escravas e a recusa dos parlamentares em permitir a continuidade da suposta "corrupção dos costumes" foram componentes presentes na discussão que levou à elaboração da lei.

Uma vez verificada sua ineficácia, ao longo da década de 1830, a liberdade e sua ligação com o trabalho produtivo permaneceram em debate. Os africanos não foram enviados em massa de volta à África, e a questão da substituição da mão de obra escrava continuava em pauta em diferentes instâncias de discussão.

A liberdade que se pretendia dar aos africanos e seus descendentes num prazo mais ou menos dilatado tinha significados variados para os diversos sujeitos históricos que se preocuparam em defini-la. O tema já aparecera conjugado a outros, como a civilização, a escravidão na própria África, a (des)humanidade dentro da qual o tráfico era praticado e a criação do povo brasileiro entendido como mão de obra produtiva.

A proposta de Maciel da Costa procurava conciliar a necessidade econômica de uma agricultura dependente da mão de obra escrava com "melhoramento" da população, aumentando o número de brancos

livres. Escrevendo em 1821 e ainda em nome do império português, ele expunha a linha de ação a ser seguida:

> Convindo no interesse de adotar o sistema de trabalho por braços livres, [Portugal] não podia convir na abolição imediata da introdução dos escravos sem preparo e sem um prazo arrazoado para tomar suas medidas, sob pena de arruinar a agricultura e o comércio de seus estados (...). Sustentamos que a introdução deles deve ainda durar algum tempo entre nós por amor da causa pública.[50]

O tráfico deveria continuar até que, gradativamente, fosse diminuindo o número de escravos introduzidos todos os anos, na proporção em que chegassem os livres europeus para os substituir. A comparação entre os resultados do trabalho dos escravos africanos e dos europeus livres aparecia nesse autor com imensas vantagens para o segundo. A proposta de limitar vagamente o fluxo de africanos para o Brasil num prazo dilatado era muito mais uma resposta ao medo do futuro da nação em termos da estrutura demográfica e racial do que um projeto de abolir a escravidão começando por extinguir o tráfico.

Costa usava a gradualidade como argumento para seu projeto de nação. Defendendo a manutenção do tráfico "por amor da causa pública", ele não definia uma data para seu término, que dependeria do tempo necessário para "melhorar" a população. Esse melhoramento, conforme frisou Célia Azevedo, era parte das atribuições do Estado, que deveria se esforçar para moldar a sociedade usando todos os mecanismos a sua disposição,[51] entre eles as leis repressivas à vadiagem, a ação da polícia, o registro dos indivíduos e o incentivo à imigração. Maciel da Costa, representante de um tipo de pensamento que atribuía ao Estado o papel de demiurgo da sociedade e da nação, desejava frear o tráfico recorrendo a uma ideia que soava terrivelmente familiar ao ideário de seus interlocutores: sem um controle estrito, o império se tornaria um "reino do Congo!" e, para evitar isso, se deveriam "tomar medidas preparatórias para se extinguir, *um dia*, até o nome de escravidão entre nós".[52] Esse dia, no entanto, estaria longínquo o suficiente para não as-

sustar os senhores ao sentir que poderiam ficar sem seus escravos, mesmo tendo em conta todos os inconvenientes do medo que se usavam frequentemente entre os homens letrados. Maciel da Costa vivia o dilema da camada senhorial do início do século XIX que, mesmo tomada pelo crescente medo das ações escravas, tinha de conciliar isso com a impossibilidade de encontrar substitutos efetivos para a mão de obra escrava africana.

Pouco tempo antes da edição dessa obra, veio à luz o texto de Muniz Barreto — cujo contexto de produção é tão importante quanto o da publicação. Barreto escrevera *Memória* na Bahia em 1817[53] — ano em que os governos britânico e português assinavam a convenção adicional ao tratado de 1815, que proibira o tráfico ao norte do Equador, até então desrespeitado pelos traficantes baseados em Portugal e no Brasil.[54] Pela data e pelo local do manuscrito, são compreensíveis as semelhanças entre essa e a já mencionada obra de Oliveira Mendes, seu contemporâneo e provável interlocutor. Muniz Barreto descreveu a escravidão na África de maneira muito parecida com a de Oliveira Mendes, citando as mesmas leis que supostamente permitiriam a escravização naquele continente. A publicação de *Memória*, porém, só ocorreu em 1837, em contexto muito diverso: o manuscrito de Barreto fora tirado do esquecimento pelos parlamentares conservadores para contraporem-se à propaganda liberal, que publicara o trabalho de Frederico Burlamaqui no mesmo ano, atacando o tráfico.[55] Assim, a edição de *Memória* de Muniz Barreto traz os argumentos favoráveis ao tráfico do final do século XVIII para a ordem do dia na década de 1830, período marcado por intensos debates no meio letrado em função do descumprimento da legislação que proibia esse comércio e da pressão inglesa contra o tráfico brasileiro ilegal. Certamente, seria precipitado ceder à tentação de dizer que o uso de tais argumentos era um anacronismo. Na luta política pela manutenção do tráfico de africanos, valiam todos os argumentos em defesa desse comércio que, afinal de contas, dava boas provas de sua vitalidade ao prosseguir ativo e regular na ilegalidade.

O autor de *Memória sobre o comércio de escravos*, de 1838, como outros que fizeram a apologia do tráfico de escravos, encarava-o como

problema cuja solução se daria quando as circunstâncias econômicas permitissem. Colocada a questão sobre a data para se acabar com ele, a resposta era direta:

> Quando (...) o Brasil contar em seu seio uma população correspondente a seu território, quando seu comércio for tão extenso quanto é capaz sua fertilidade e seus grandes meios: quando a indústria européia tiver, pela introdução das artes e ofícios e competentes máquinas, feito menos precisos um grande número de braços para suster e fazer andar nossos trabalhos, então, digo eu também, este comércio deve ser abolido, e ainda assim com aquela gradação que deve ter, para se evitar na marcha dos acontecimentos saltos que sempre são nocivos.[56]

A gradualidade com que se pretendia conceder liberdade e cidadania parcial aos negros libertos se explica pelo fato de que era gradativamente que se iria constituir o povo brasileiro, no pensamento desses homens. Desde há muito se enraizara o conceito de que os brasileiros eram preguiçosos e, mais do que nunca, essa preguiça era vista como fruto dos prejuízos que a escravização dos africanos trouxera ao país. A visão cataclísmica sobre o futuro da agricultura caso se abolisse abruptamente essa forma de exploração do trabalho marcou a primeira metade do século XIX e pôde ampliar o entendimento das propostas de extinção gradual do tráfico.

Os projetos de abolição gradual dos diversos autores eram, de modo geral, meios de fazer com que o Brasil se livrasse de uma população tida como de pouco valor produtivo e moral e aos poucos se elevasse com a introdução dos civilizados, fossem eles imigrantes europeus (possibilidade mais remota naquele período) ou nacionais, desde que devidamente disciplinados ao trabalho.[57]

Se de um lado o medo da africanização ou da haitianização do Brasil eram palpáveis e bastante presentes no cotidiano do mundo escravista da primeira metade do século XIX, a impossibilidade de repor os escravos também era elemento importante no ideário dos senhores do período,

adiando a decisão sobre o fim do tráfico. No equilíbrio entre o medo das ações violentas dos escravos e a necessidade de manter a produção, devem ser procuradas as explicações para as idas e vindas na decisão de se acabar com o tráfico transatlântico de escravos africanos. É importante, porém, ressaltar a dificuldade de se penetrar o universo extremamente complexo das relações escravistas apenas pelas falas dos memorialistas ou parlamentares. Dados de outras fontes e novas abordagens têm sido tentados, com sucesso, pela historiografia desde pelo menos a década de 1980.[58]

Encaminhar soluções para esses medos era o que embasava algumas propostas feitas na Câmara. O deputado José Clemente Pereira, do Rio de Janeiro, formulava um projeto que estipulava para 1840 a extinção do comércio transatlântico de escravos africanos, além da venda em hasta pública dos navios apreendidos após aquela data, recomendando ainda a elaboração de uma lei que regulasse "a forma e modo de educar e empregar utilmente os mesmos libertos".[59] Mais próximo de uma abolição gradual longínqua era o projeto do deputado baiano Antônio Pereira Rebouças: elaborado em 1830, previa a aplicação, no Brasil, de legislação semelhante àquela promulgada em Portugal a respeito dos mouros cativos. A principal forma de se conseguir a liberdade seria o escravo pagar o total de seu valor acrescido de um quinto.[60]

À medida que se aproximava a data em que a proibição do tráfico entraria em vigor, nos termos do tratado com a Inglaterra, multiplicavam-se projetos de extinção gradual da escravidão. Ferreira França foi pródigo em propostas: além de retomar a ideia de Clemente Pereira sobre a venda dos escravos da nação, elaborou projeto prevendo o fim da escravidão para dali a 50 anos: no primeiro libertar-se-ia "o cinquentavo", no seguinte "o quarenta e noveavo e assim por diante".[61] Com a entrada em vigor do tratado, a soberania estava visivelmente arranhada, e em apenas um dia da legislatura de 1831, três projetos foram lidos na Câmara dos Deputados: o de Antônio e Ernesto Ferreira França, reafirmando a ideia do "cinquentavo" para consumar a gradual abolição em 50 anos; o do pernambucano Francisco Xavier Pereira de Brito, que retomava a possibilidade de libertação mediante avaliação e pagamento pelo escravo de seu próprio valor; e o do fluminense (e padre) Antônio João

de Lessa, único a fazer menção aos africanos introduzidos por contrabando após o fim do tráfico legal.[62]

Tais projeto podem ser entendidos como tentativas de alongar a legalidade do tráfico, mais do que iniciativas emancipacionistas. Afinal, pelo acordo assinado com os ingleses em 1826, aquele comércio se deveria encerrar em três anos. Se os problemas decorrentes do tráfico serviam muitas vezes como argumentos para a construção ou consolidação da nação, brandindo-se o princípio da soberania, o contrário também podia ser observado. Sob o argumento da garantia da nação soberana também abrigaram-se os interesses ligados ao comércio de escravos, pouco comprometidos com qualquer projeto de cunho constitutivo da nacionalidade.

Após cerca de um século de discussões em torno do direito natural e sobre se ele justificava ou não o tráfico e a escravidão como benefícios para os africanos, a vitória do argumento que defendia a injustiça do tráfico parecia cristalizada. Porém, mesmo vencedor enquanto discurso, não se conseguia fazer efetiva a proibição daquele comércio, posto que ressurgia então com toda a força o argumento da defesa do tráfico como provedor de mão de obra para a agricultura. Qualquer proposta referente ao comércio de escravos deveria submeter-se à necessidade da geração de riquezas e não mais ao julgamento do direito natural.

A PRESSÃO INGLESA E A REDEFINIÇÃO DOS INTERESSES SENHORIAIS

É bastante conhecido o axioma segundo o qual a lei de proibição do tráfico em 1831 fora feita "para inglês ver", tornando-se mesmo uma expressão idiomática do português do Brasil para indicar algo feito apenas para constar oficialmente, sem aplicação efetiva. À luz dos temas já tratados até aqui e que povoaram o debate político até a década de 1830, vamos revisitar aspectos da pressão inglesa pelo fim do tráfico para o Brasil e a visão de letra morta incidente sobre aquela lei.

Tal pressão remontava à vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, em 1808, um ano após a proibição do tráfico transatlântico

de escravos feito em navios de bandeira inglesa. Os princípios para uma futura (e, naquela altura, incerta) abolição do tráfico nas colônias portuguesas seriam lançados nos termos do Tratado de Aliança e Amizade de 1810, pelo qual os portugueses se comprometiam a traficar apenas naqueles territórios africanos em que a soberania lusa não fosse questionada. Seguiram-se negociações em torno da captura de tumbeiros portugueses durante o Congresso de Viena (1815) e a proibição do comércio negreiro ao norte do equador, incluindo fontes abastecedoras tradicionais dos senhores baianos no Golfo da Guiné. Dois anos depois, novos regulamentos entraram em vigor, merecendo destaque a criação das Comissões Mistas anglo-portuguesas para julgar os contrabandistas. O reconhecimento da independência do Brasil pelos governos europeus em 1825 também envolveu promessa a extinção do tráfico, ao menos diante dos ingleses. É isso o que o tratado de 1826 referendava, renovando as garantias dos acordos anteriores, firmados com o governo português. Esse tratado previa o fim do tráfico de escravos três anos após sua ratificação (ou seja, 13 de março de 1830, já que a coroa britânica o aprovara nesses mesmos dia e mês do ano de 1827).[63]

Vejamos, então, como tentativas de proibição do tráfico repercutiram nos confrontos internos no Legislativo brasileiro, nas disputas entre os poderes e nos projetos referentes ao entendimento do país emerso após a separação de Portugal. Como a pressão externa esteve sempre pairando sobre o tráfico de africanos, ela seria fator significativo para a aglutinação das diferentes propostas que circularam no meio político até a década de 1830.

Uma das explicações que alguns parlamentares observavam no debate acerca do acirramento da pressão britânica sobre o governo imperial para extinguir o tráfico transatlântico era o projeto político de conquista direta de territórios na África. José Honório Rodrigues foi um dos historiadores que observou o interesse dos ingleses em afastar a eventual influência brasileira sobre os reinos africanos e a coincidência das datas entre o início da penetração inglesa e francesa na África e a extinção do tráfico de africanos para o Brasil. Leslie Bethell, embora se opondo a tal argumento, não deixou de observar que, no tratado de reconhecimento

da independência de 1826, uma cláusula fazia o Brasil renunciar a qualquer possessão na África.[64]

Embora usando palavras indignadas para referir-se aos termos desse tratado, a maioria dos parlamentares conservou-se imóvel até o final da década de 1820, ao mesmo tempo que as menções humanitárias para criticar os traficantes e a escravização dos africanos diminuíram sensivelmente e assim se mantiveram até 1850. Creio que essa imobilidade era justificada e relativamente calculada, fazendo parte da estratégia da elite política da época enquanto não se chegasse a uma solução que contemplasse o setor social mais influente no Brasil daquela época — os senhores de terras e escravos. Para chegar a isso, debates, convencimentos e lutas seriam travados em vários campos da sociedade.

A partir do segundo quartel do século XIX, além de fonte de abastecimento de mão de obra, o tráfico tornara-se pivô da soberania brasileira. Nas palavras do deputado pela província de Goiás Raimundo José da Cunha Mattos, "o comércio de escravos deve acabar, mas deve acabar quando assim o quiser a nação brasileira, livre, soberana e independente dos caprichos e da vontade do governo de Inglaterra".[65]

O uso da expressão "nação brasileira" e o teor mais geral das discussões parlamentares indicam quem participaria dessa entidade política. Mantendo a cidadania plena restrita a uma pequena camada de proprietários com amplos poderes decisórios, o recado era que a construção da "nação" passava pela consolidação do poder senhorial na sociedade brasileira, no país recém-instituído. Essa ordem exigia uma regulamentação da sociedade pela criação do povo "melhorado" e "morigerado" e da constante vigilância, bem como a definição dos limites do poder das autoridades para interferir na relação senhor/escravo. As pressões diplomática e militar dos ingleses pelo fim do tráfico eram entendidas como interferências no processo de organização nacional, expressado nos projetos dos parlamentares para tentar bloquear as iniciativas britânicas e fazer uma lei antitráfico depois de alcançada a fórmula da coesão social.

O contexto das regências parecia uma conjuntura propícia à extinção do tráfico transatlântico. O aumento da ação dos cruzeiros britânicos, aliado à nebulosa situação política gerada pela abdicação de d. Pedro I,

em meio à qual ascenderam políticos liberais (entre 1831 e 1837) que defendiam o término da atividade, parece ter desencorajado os importadores por algum tempo. Porém, a julgar pelas estimativas de contrabando de africanos já na década de 1830, as convulsões provinciais não influíram na flutuação da demanda por escravos, ainda que algumas províncias tenham importado menos cativos devido à queda nos preços de seus principais produtos agrícolas ou a uma repressão mais severa ao contrabando no litoral do Norte e Nordeste do país.[66] Com poucos sucessos na repressão, os liberais não conseguiram aplicar a lei com eficácia.

O fim do tráfico perdurou no debate político entre conservadores e liberais até meados da década de 1850. A postura dúbia dos partidários de ambos os grupos foi anotada por estudiosos, que também assinalaram terem todas as medidas efetivas contra o tráfico sido tomadas por gabinetes conservadores (após 1837).[67]

Após a promulgação da lei de novembro de 1831, o Poder Legislativo passou a discutir diversos pontos seus, tais como a atuação das comissões mistas anglo-brasileiras e a própria serventia do texto legal.[68] De acordo com o senador fluminense marquês de Maricá, a inobservância da lei de 1831 era atestada pelas "lições da experiência já adquirida sobre os meios e modos de continuar o contrabando".

Na Câmara, durante a legislatura 1834-1837, várias vezes cogitou-se revogar todas as leis antitráfico e também fez-se vista grossa ao contrabando de escravos. Barbacena, o autor da lei que proibira o tráfico em 1831, elaborava em 1837 um novo projeto a ser discutido no Senado, dessa feita para revogar a lei de sua própria autoria. Nesse projeto, os africanos livres que tivessem sido comprados como escravos ficavam impossibilitados de reverter sua situação e de reivindicar a condição de livres, porque os senhores que os tivessem comprado ficavam a salvo de qualquer ação penal. Todo o ônus do tráfico ficava com o traficante, mantendo-se como passíveis de processo os tripulantes das embarcações e os que auxiliassem nos desembarques. Se lembrarmos que um dos dispositivos da lei de 1831 incluía os compradores de escravos na condição de réus por crime de contrabando e compararmos a situação àquela apresentada no novo projeto, podemos observar que os senhores de escravos

escaparam da culpa. Pela iniciativa de Barbacena em 1837, alguns réus mencionados na lei em vigor eram mantidos nessa condição (equipagem dos navios negreiros e pessoas que auxiliassem nos desembarques clandestinos, por exemplo), mas quem comprasse africanos ficava isento de qualquer pena referente ao crime de contrabando.[69] Assim, o risco da transação ficava apenas sob a responsabilidade dos traficantes e de seus auxiliares.

O projeto de Brant acirrou as questões com o governo inglês, especialmente por sua declarada intenção de revogar a lei de 1831, mas não parece ter repercutido tão mal entre os senhores de escravos e seus representantes. Apesar de alguns deputados e senadores na corte referirem-se à "honra nacional ofendida" e à "dignidade nacional (...) freqüentemente menoscabada",[70] os membros das assembleias provinciais começaram a pressionar pela votação, em regime de urgência, do projeto que revogava a lei de 1831. A forma relapsa como as autoridades policiais encaravam a repressão ao tráfico clandestino, em vez de motivar reprimendas, era entendida como indício de que os brasileiros aprovavam o comércio de escravos e, consequentemente, não aceitavam os termos da lei que proibira o tráfico. Nessa situação, se o governo quisesse fazer cumprir a lei, teria de dividir o Brasil: "Há de pegar a metade da nação, meter na cadeia, e a outra metade montar guarda?"[71]

A demora em colocar o projeto vindo do Senado em pauta motivou a Câmara a propor um substitutivo curto e direto, no final de 1841: "Art. 1 — Fica revogada a lei de 7 de novembro de 1831; Art. 2 — Ficam revogadas as leis em contrário."[72] Porém a tramitação desse projeto acabou bloqueada pelas turbulências políticas (as chamadas revoltas liberais de São Paulo e Minas Gerais em 1842) que levaram à dissolução da Câmara e ao retorno de seu funcionamento somente em 1844. Nessa nova legislatura, a pauta incluía a elaboração de um novo tratado antitráfico, pois o que fora firmado em 1826 perderia a validade naquele ano. Para isso, o novo gabinete, liderado pelo visconde de Macaé, passava a exigir tratamento preferencial aos produtos brasileiros no mercado britânico e a revisão das tarifas privilegiadas na importação de produtos vindos da Grã-Bretanha.

O Legislativo encontrava-se entre duas pressões poderosas: de um lado, os ingleses pressionando pela manutenção dos termos do tratado de 1826 e da proibição do tráfico, exigências que não se limitavam às conversações diplomáticas, mas que assumiam, cada vez mais, formas bélicas, como o apresamento de navios no próprio litoral brasileiro; de outro lado, a pressão dos senhores brasileiros que, diretamente ou por intermédio das assembleias provinciais, pediam modificações ou a revogação da lei de 7 de novembro de 1831.[73]

Até poucos anos antes, a tônica dos discursos parlamentares remetia à necessidade de mão de obra para a produção agrícola e o tráfico era encarado como elemento fundante da nação, por atender a essa demanda tão fundamental. O acirramento das pressões inglesas na década de 1840, porém, tornava-se ameaça concreta, especialmente quando comparada à ameaça menos palpável da falta de mão de obra. Diante da hesitação do governo e do Legislativo brasileiros em acertar os termos para um novo tratado de proibição do tráfico, os britânicos encerraram as negociações e promulgaram de forma unilateral a *bill* Aberdeen em 8 de agosto de 1845, apesar dos protestos formais das autoridades brasileiras. Tratava-se de uma lei que autorizava o governo inglês a julgar os navios brasileiros como piratas em tribunais ingleses, onde quer que fossem capturados.[74]

Diante da ineficácia dos protestos e da previsão feita no Conselho de Estado acerca de "quantos vexames devemos temer da parte daquela potência".[75] A Câmara voltou a discutir o projeto Barbacena a partir de setembro de 1848. Eusébio de Queirós seria o responsável pela continuidade da discussão desse projeto em 1850, excetuando-se o artigo que revogava a lei de 1831, discutido em sessões secretas.[76]

A indignação contra os apresamentos ingleses de navios brasileiros envolvidos no tráfico dava tom ao debate, acalorado e repleto de intervenções e apartes incomuns em sessões da Câmara em que a pauta não tratasse de assunto tão apaixonante e momentoso. A discussão final do projeto de extinção do tráfico provocou a agitação do público no recinto, levando a decisão final a ser tomada em sessão secreta.

O desfecho da movimentada história do fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil, tal como o conhecemos, aproximava-se. Mudanças significativas foram feitas no projeto que se tornou a lei conhecida pelo nome de Eusébio de Queirós, embora tivesse sido apresentado por Felisberto Caldeira Brant, o marquês de Barbacena, em 1837.

O tráfico foi juridicamente equiparado à pirataria. Os traficantes, colocados sob a jurisdição de um tribunal especial — a Auditoria de Marinha —, ficaram sujeitos a penas de prisão e pagamento das despesas de reexportação dos africanos embarcados de volta à África. Os senhores de escravos que comprassem africanos passariam a ser julgados em outra categoria penal, a alçada da justiça comum, certamente mais branda, escapando da Auditoria de Marinha. Quem auxiliasse os negócios negreiros, apesar de reconhecidas suas culpas, não seria mais definido como contrabandista.

Do ponto de vista penal, a Lei Eusébio de Queirós era menos abrangente do que a lei de 1831, pois quem comprasse africanos importados ilegalmente não seria mais considerado réu em crime de contrabando. Essa mudança de foco ajuda a explicar a necessidade de uma segunda lei de proibição do tráfico, num momento em que a figura do traficante/contrabandista "descolara-se" da imagem dos senhores de terras e escravos perante a opinião pública.[77]

A abordagem do tema pelos caminhos feitos até aqui permite tentar responder a uma questão que julgo essencial: por que o fim do tráfico ocorreu depois de 1850 e não após 1831? A indagação não é nova, e, nos últimos anos, Manolo Florentino foi um dos historiadores que para ela procurou respostas. Embora aponte o peso da pressão britânica, o autor a isso não se restringiu e analisou a "comunidade de traficantes"[78] e seu profundo envolvimento em diferentes esferas da sociedade e dos poderes constituídos, abrindo nova seara de pesquisas a ser explorada em todos os portos do país, receptores de fluxos consideráveis de cativos pelo tráfico transatlântico.

Creio que o estudo pelo viés clássico da pressão inglesa como fator determinante já rendeu bons frutos. Outras motivações também merecem ser consideradas nas análises do fim do tráfico transatlântico — ainda

reduzidas na historiografia brasileira, apesar da relevância do tema. Entre essas motivações, sugiro a maior coesão de parcelas da elite política, o esgotamento do projeto de construção do mercado de mão de obra baseado exclusivamente nos escravos africanos, a estreita vinculação entre a suposta "corrupção dos costumes" e a escravidão, a manutenção do direito sobre as propriedades escravas já existentes e a brandura policial e judicial para com os senhores que compravam escravos contrabandeados. A tudo isso aliava-se a separação entre os interesses senhoriais e os do traficante, do ponto de vista moral e legal, propiciando o apoio relativo dos senhores de escravos das províncias à nova lei, já que eles não estavam mais ameaçados pela justiça. Se entendermos essas motivações simultâneas numa conjuntura em que o medo das ações coletivas dos escravos aumentava (e, evidentemente, a pressão inglesa se acentuava), então é razoável afirmar que em 1850 a proibição legal do tráfico pôde ter, efetivamente, maior sucesso.

Notas

1. Emília Viotti da Costa, *Da monarquia à república: momentos decisivos*, São Paulo, Grijalbo, 1977, p. 243.
2. José Honório Rodrigues, *Brasil e África: outro horizonte*, 3ª ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1983, p. 180-199. Os dados estatísticos sobre a importação ilegal de africanos após 1831 são discrepantes nas quantidades, mas todos os autores apontam a tendência de elevação do contrabando nesse período. Ver, entre outros, Maurício Goulart, *Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*, São Paulo, Martins, 1949, p. 270; Leslie Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha e o Brasil e a questão do tráfico de escravos*, Rio de Janeiro/São Paulo, Expressão e Cultura/Edusp, 1976; Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*, São Paulo, Corrupio, 1987, p. 663; David Eltis, "The nineteenth-century transatlantic slave trade: an annual time series of imports into the Americas broken down by region", *Hispanic American Historical Review*, v. 67, nº 1, 1987, p. 109-138.
3. Richard Grahan, *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1973, p. 173.

4. Robert Conrad, *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1985, p. 212 (grifo meu), e *Os últimos anos da escravatura no Brasil*, 2ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978, p. 30, respectivamente.
5. Tais pesquisas resultaram nas obras *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, 2ª ed., Campinas, Ed. Unicamp, 2005, e *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Cia. das Letras, 2005.
6. Manuel Ribeiro Rocha, *Ethiope resgatado, empenhado, sustentado, corrigido e libertado*, Lisboa, Of. Patriarchal de Francisco Luiz Ameno, 1758.
7. David Brion Davis, *El problema de la esclavitud en la cultura occidental*, Buenos Aires, Paidós, 1968, p. 121 (tradução brasileira: *O problema da escravidão na cultura ocidental*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001). Ver também W. E. B. Du Bois, *The Supression of the African Slave Trade to the United States of America (1638-1870)*, Nova York, Dover, 1970, p. 4-6.
8. Basílio Teixeira de Saavedra Freire, "Informação da capitania de Minas Gerais", *Revista do Arquivo Público Mineiro*, v. 1, 1897 (manuscrito de 1805), p. 674 e 677, respectivamente.
9. Luiz dos Santos Vilhena, *Recompilação de notícias soteropolitanas e brasílicas*, Bahia, Imprensa Oficial, 1921, p. 921. A primeira edição foi publicada por volta de 1800. As condições dos navios em que se faziam as travessias transatlânticas ainda estão por merecer estudo mais alentado. Sobre esse assunto, remeto a meu livro *De costa a costa*, *op. cit.*, em especial p. 131-158, e a meu texto "Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros", *in* Manolo G. Florentino (org.), *Tráfico, cativeiro e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005, p. 79-123.
10. Vilhena, *Recopilação...*, *op. cit.*, p. 905 e 914.
11. José Joaquim da Cunha Azeredo Coutinho, *Análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da costa da África*, Lisboa, Nova Oficina de João Rodrigues Neves, 1808, p. 296 a 304. As citações encontram-se às p. 296 e 298 e remetem à edição organizada por Sérgio Buarque de Holanda, *Obras econômicas de J. J. da Cunha Azeredo Coutinho*, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1966 (o manuscrito é de 1796).
12. Para discussão acerca do significado de "povo" em alguns outros autores dos séculos XVIII e XIX, ver Francisco J. C. Falcon, "O povo brasileiro: ensaio historiográfico", *Revista USP*, nº 46, julho/agosto de 2000, em especial p. 33-38.
13. Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira, *Memória sobre os melhoramentos da província de São Paulo, aplicável em grande parte a todas as outras províncias*, Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1822. Utilizei-me da segunda edição, publicada em 1868 na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 31, Iª parte.
14. Nas palavras de Augusto Victorino Alves Sacramento Blake, *Dicionário bibliográfico brasileiro*, v. I, Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1883/1902, p. 304-305.

15. Oliveira, *Memória*, *op. cit.*, p. 75-76.
16. *Idem, ibidem*, p. 76.
17. Para análise das discussões em torno da definição do significado e do alcance da cidadania na Assembleia Constituinte, ver *O infame comércio*, *op. cit.*, p. 54 e ss. Sobre a perspectiva de liberdade que a instalação da Constituinte pode ter significado para os escravos, ver Jaime Rodrigues, "Liberdade, humanidade e propriedade: os escravos e a Assembleia Constituinte de 1823", *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, nº 39, 1995, p. 159-167.
18. Para visão mais ampla acerca dos temas discutidos na Constituinte de 1823, ver José Honório Rodrigues, *A Assembleia Constituinte de 1823*, Petrópolis, Vozes, 1974. Os papéis produzidos ao longo dos meses de debate foram organizados e depositados no Arquivo da Câmara dos Deputados, em Brasília, *cf. Inventário analítico do arquivo da Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do império do Brasil, 1823: descrição do acervo e sinopse de tramitação*, Brasília, Câmara dos Deputados, 1987.
19. José Bonifácio de Andrada e Silva, "Representação à Assembleia Constituinte e Legislativa do império do Brasil sobre a escravatura (1823)" *in Memórias sobre a escravidão*, Rio de Janeiro/Brasília, Arquivo Nacional/Fundação Petrônio Portela, 1988, p. 70.
20. Henrique Jorge Rebelo, *Memória e considerações sobre a população do Brasil*, Salvador, Tipografia da Viúva Serva, 1836, p. 19.
21. Rebelo, *Memória*, *op. cit.*, p. 42, destaque no original.
22. Rebelo, *Memória*, *op. cit.*, p. 33.
23. Rebelo, *Memória*, *op. cit.*, p. 34.
24. No papel de magistrado, Rebelo foi acusado, em 1858, de infringir as leis repetidas vezes, por exemplo, concedendo cartas de emancipação a menores, subtraindo escravos de seus senhores e deixando de intimar testemunhas em processos. Acusações desse tipo o levaram ao banco dos réus na Justiça baiana. *Cf. Arquivo do Estado da Bahia*, Seção Judiciária, Autos-Crimes, Maço 5.263, Auto 3.
25. Miguel Calmon Du Pin e Almeida, *Memória sobre os meios de promover a colonização*, Berlim, Tipografia de Unger Irmãos, 1846, p. 42.
26. Para estudo acerca do papel desempenhado pela polícia e por outras autoridades governamentais na repressão ao tráfico clandestino pós-1831, ver *O infame comércio*, *op. cit.*, p. 131 e ss.
27. *Anais do Senado*, 15 de junho de 1831, I, p. 366.
28. Argumentos dessa ordem podem ser encontrados em textos como os da lavra de João Severiano Maciel da Costa, "Memória sobre a necessidade de abolir a introdução de escravos no Brasil, sobre o modo e condições com que esta abolição se deve fazer e sobre os meios de remediar a falta de braços que ela pode ocasionar", de 1821, e Domingos Alves Branco Muniz Barreto, "Memória sobre a abolição do comércio da escravatura" (manuscrito de 1817 e primeira edição em

1837), *in Memórias sobre a escravidão*, Rio de Janeiro/Brasília, Arquivo Nacional/Fundação Petrônio Portela, 1988, p. 79-99 e 9-59, respectivamente.

29. Agostinho José Ferreira Bretas, *Dissertação inaugural sobre a utilidade do aleitamento maternal e os inconvenientes que resultam do desprezo deste dever*, Rio de Janeiro, Tipografia de Cremière, 1838, p. 22.
30. Herculano Augusto L. Cunha, *Dissertação sobre a prostituição, em particular na cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Tipografia Imparcial de Francisco de Paula Brito, 1845, p. 33 (grifo meu).
31. *Atas da Câmara dos Deputados*, 5 de agosto de 1831, II, p. 30.
32. Sobre o assunto, ver o instigante artigo de Carlos Eugênio Soares e Flávio Gomes, "Sedições, haitianismo e conexões no Brasil escravista: outras margens do Atlântico negro", *Novos Estudos Cebrap*, nº 63, julho de 2002, p. 131-144.
33. Vilhena, *Recopilação*, *op. cit.*, p. 136.
34. *Memórias sobre o comércio de escravos, em que se pretende mostrar que este tráfico é, para eles, antes um bem do que um mal*, Rio de Janeiro, Tipografia Imperial e Constitucional de Jilles Villeneuve, 1838, p. 13. Em trabalho anterior (O *infame comércio*), atribuí (como outros historiadores antes de mim) a autoria desse texto a José Joaquim da Cunha Azeredo Coutinho. A minuciosa pesquisa de Rafael de Bivar Marquese e Tamis Peixoto Parron convence-me de que o autor da obra seria, na verdade, José Carneiro da Silva, o primeiro visconde de Araruama, *cf.* Azeredo Coutinho, visconde de Araruama, e "Memória sobre o comércio dos escravos", de 1838, *Revista de História*, nº 152, 2005, p. 99-126.
35. Costa, *Memória*, *op. cit.*, p. 21-22.
36. A intervenção de Tavares pode ser lida nos *Anais da Assembleia Constituinte*, 30 de setembro de 1823, v. 5, p. 258; Costa, *Memória*, *op. cit.*, p. 22.
37. Davis, *El problema*, *op. cit.*, p. 152.
38. Rafael Marquese apontou a profusão de escritos senhoriais acerca da forma de administrar o trabalho dos escravos a partir das primeiras décadas do século XIX, em meio às notícias sobre o sucesso da revolta dos escravos no Haiti (1804), às tensões nos portos por onde entrava o maior volume de africanos no país e ao ciclo de revoltas escravas na Bahia (1807-1835). Ver *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*, São Paulo, Cia. das Letras, 2004, p. 266 e ss.
39. Luiz Antônio de Oliveira Mendes (1793), *Memória a respeito dos escravos e tráfico de escravatura entre a costa d'África e o Brasil*, Porto, Publicações Escorpião, 1977, p. 39.
40. *Idem, ibidem*, p. 28.
41. Davis, *El problema*, *op. cit.*, p. 171-172.
42. Coutinho, *Análise sobre a justiça*, *op, cit.*, p. 261.
43. O debate a respeito do direito do homem de vender-se e de seus filhos e a posição das diferentes ordens religiosas foi recuperado por Manuela Carneiro da Cunha, "Sobre a servidão voluntária, outro discurso", *Antropologia do Brasil: mito-his-*

tória-etnicidade, São Paulo, Brasiliense/Edusp, 1986, p. 145-158. A posição de Azeredo Coutinho, nesse particular, aproximava-se mais daquela defendida pelos dominicanos quinhentistas: "A liberdade e a preservação da vida são ambas de Direito Natural. Se entram em conflito, deve prevalecer 'a de maior vigor', que é a regra da preservação da vida." *Análise sobre a justiça*, *op. cit.*, p. 152. Tal debate não se restringia apenas aos letrados católicos, estimulando também protestantes europeus e americanos, como anotou Davis, *El problema*, *op. cit.*, p. 181 e ss.

44. Coutinho, *Análise sobre a justiça*, *op. cit.*, p. 263.
45. *Idem, ibidem*, p. 280.
46. A esse respeito, remeto ao estudo clássico de Eugene Genovese, *Roll, Jordan, Roll: the world the slaves made*, Nova York, Vintage Books, 1976; aos trabalhos fundamentais de Eric Fonner "O significado da liberdade", *Revista Brasileira de História*, nº 16, março/agosto de 1988, p. 9-36; e *Nada além da liberdade*, Rio de Janeiro/Brasília, Paz e Terra/CNPq, 1988; e ao livro de Rebecca J. Scott, *Emancipação escrava em Cuba: a transição para o trabalho livre (1860-1899)*, Rio de Janeiro/Campinas, Paz e Terra/Ed. Unicamp, 1991.
47. *Anais do Senado*, 15 de junho de 1831, 1, p. 364.
48. *Anais do Senado*, 15 de junho de 1831, I, p. 369. A questão continuou a ser debatida em 21 de junho, *cf. Anais do Senado*, 1831, I, p. 409-413.
49. Assunto para o qual é inescapável recorrer à obra de João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos males em 1835*, São Paulo, Cia. das Letras, 2003, revista e ampliada em relação à primeira edição, de 1986.
50. Costa, *Memória*, *op. cit.*, p. 14 e 17. Note-se que o europeu não era a única possibilidade vislumbrada naquele momento para substituir o africano. Escrevendo no mesmo ano que Maciel da Costa, outro autor sugeria a vinda de chineses e indianos, com a vantagem sobre os africanos, na sua opinião, de serem laboriosos e ativos, ajudando a diminuir a vadiagem. Ver João Rodrigues de Brito, *Cartas econômico-políticas sobre a agricultura e o comércio da Bahia*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1821. Utilizei a edição do Arquivo do Estado da Bahia de 1985, p. 50-51.
51. Célia Maria Marinho de Azevedo, *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988, p. 49.
52. Costa, *Memória*, *op. cit.*, p. 27 (grifo meu). A circulação das ideias no mundo escravista americano apresenta similaridade no jargão usado pelos letrados. Em 1736, um certo coronel William Byrd escreveu que a Virgínia "corria o risco de tornar-se uma Nova Guiné se não fosse barrado o tráfico de escravos (curiosamente o pai de Byrd fora coproprietário de um navio negreiro). Ver Davis, *El problema*, *op. cit.*, p. 139.
53. Domingos Alves Branco Muniz Barreto, *Memória sobre a abolição do comércio da escravatura*, Rio de Janeiro, Tipografia de Francisco de Paula Brito, 1837.
54. O acordo estabelecia o direito de visita recíproca dos navios mercantes ingleses e portugueses pela Marinha de Guerra das duas nações, ao mesmo tempo que criava

as Comissões Mistas de Londres, Serra Leoa e Rio de Janeiro, para julgar os navios apreendidos no comércio ilegal de escravos. *Cf.* Verger, *Fluxo e refluxo*, *op. cit.*, p. 307.

55. Robert Conrad, *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1985, p. 109.
56. *Memória sobre o comércio de escravos*, *op. cit.*, p. 13.
57. Para a análise do encaminhamento de proposta de uso dos indígenas como possíveis substitutos dos africanos que deixariam de entrar no Brasil a partir do final do tráfico transatlântico, ver Jaime Rodrigues, "Índios e africanos: do 'pouco ou nenhum fruto' do trabalho à criação de 'uma classe trabalhadora'", *História Social*, 2: 1995, p. 9-24.
58. Dentre os trabalhos que contribuíram para a compreensão dessas relações construídas por senhores e escravos, ressalto os de Silvia Hunold Lara, *Campos da violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro (1750-1808)*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988; Azevedo, *Onda negra, medo branco*, *op. cit.*; Sidney Chalhoub, *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*, São Paulo, Cia. das Letras, 1990; Maria Helena P. T. Machado, *O plano e o pânico: os movimentos sociais na década da abolição*, São Paulo/Rio de Janeiro, Edusp/Ed. UFRJ, 1994; Regina Célia L. Xavier, *A conquista da liberdade: libertos em Campinas na segunda metade do século XIX*, Campinas, CMU/Unicamp, 1996; Maria Cristina C. Wissenbach, *Sonhos africanos, vivências ladinas: escravos e forros em São Paulo*, São Paulo, Hucitec/História Social USP, 1998; Joseli Maria N. Mendonça, *A lei de 1885 e os caminhos da liberdade*, Campinas, Ed. da Unicamp/Cecult, 1999.
59. Projeto de lei para a abolição do comércio de escravos, *Atas da Câmara dos Deputados*, 18 de maio de 1826, I, p. 86.
60. *Atas da Câmara dos Deputados*, 14 de maio de 1830, 1, p. 144.
61. *Atas da Câmara dos Deputados*, 18 de maio de 1830, p. 169.
62. Os três projetos estão reproduzidos em Branca Borges Góes (org.), *A abolição no Parlamento: 65 anos de luta (1823-1888)*, Brasília, Senado Federal, 1988, v. I, p. 59-60. Um sumário das discussões em torno deles está em *Atas da Câmara dos Deputados*, 16 de junho de 1831, I, p. 159.
63. Informações mais alongadas sobre os diversos tratados desde 1810, assinados entre os governos inglês, português e brasileiro, podem ser vistas em Verger, *Fluxo e refluxo*, *op. cit.*, p. 300-317; e Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, *op. cit.*, entre outros.
64. Rodrigues, *Brasil e África*, *op. cit.*, p. 204; Bethell, *A abolição*, *op. cit.*, p. 60.
65. *Anais da Câmara dos Deputados*, 2 de julho de 1827, III, p. 13.
66. Conrad, *Tumbeiros*, *op. cit.*, p. 91 e 92.
67. Paula Beiguelman, *Pequenos estudos de ciência política*, 2ª ed., São Paulo, Pioneira, 1973, p. 20; José Murilo de Carvalho, *A construção da ordem: a elite política imperial*, Rio de Janeiro, Campus, 1980, p. 131.

68. *Anais da Câmara dos Deputados*, 10 de maio de 1833, I, p. 116.
69. "Nenhuma ação poderá ser tentada contra os que tiverem comprado escravos, depois de desembarcados, e fica revogada a lei de 7 de novembro de 1831 e todas as outras em contrário." *Anais do Senado*, 30 de junho de 1837, tomo único, *apud* Góes, *A abolição*, *op. cit.*, I, p. 100-102.
70. *Atas da Câmara dos Deputados*, 4 e 9 de julho de 1839, II, p. 60 e 125; *Anais do Senado*, 11 de outubro de 1839, IV, p. 379.
71. *Atas da Câmara dos Deputados*, 23 de maio de 1840, I, p. 437.
72. *Atas da Câmara dos Deputados*, 2 de outubro de 1841, III, p. 384.
73. Representações nesse sentido surgiram em diversas oportunidades, como as enviadas pelas assembleias de Minas Gerais e São Paulo no início de 1843. *Atas da Câmara dos Deputados*, 30 de janeiro de 1843, I, p. 439.
74. As arrastadas negociações entre o Brasil e a Grã-Bretanha, que culminariam na *bill* Aberdeen, foram tratadas por vários autores. Ver, entre outros, Goulart, *Escravidão africana no Brasil*, *op. cit.*, p. 250 e ss.; Bethell, *A abolição*, *op. cit.*, p. 232-254; Beiguelman, *Formação política*, *op. cit.*, p. 64-72; Verger, *Fluxo e refluxo*, *op. cit.*, p. 377-383. Sobre os protestos brasileiros, ver Góes, *A abolição*, *op. cit.*, I, p. 121-136; *Atas da Câmara dos Deputados*, 7 de março de 1845, III, p. 101, e *Atas do Conselho de Estado*, III, 12 e 16 de setembro de 1845, p. 125-130.
75. *Atas do Conselho de Estado*, III, 12 de junho de 1845, p. 108.
76. *Cf.* Beiguelman, *Formação política*, *op. cit.*, p. 78; *Atas da Câmara dos Deputados*, 12 de julho de 1850, II, p. 176.
77. Sobre a transformação da imagem social dos traficantes de comerciantes respeitáveis a piratas, ver Jaime Rodrigues, "Os traficantes de africanos e seu 'infame comércio'", *Revista Brasileira de História*, v. 15, nº 29, 1995, p. 139-155. O governo português, nessa altura dos acontecimentos, também já identificava os traficantes e, eventualmente, tentava impedir que eles ocupassem cargos importantes — como no caso de Antonio Pompílio Pompeo de Castro, "indivíduo [que] foi sempre reputado como contrabandista d'escravos na província de Angola" e que desejava ser nomeado cônsul português no Rio de Janeiro. O secretário da Marinha e Ultramar desencorajava tal nomeação, por acreditar que "com esta qualidade será para recear que (...) se continue a dedicar ao contrabando de escravos e a favorecê-lo pelo modo que tiver ao seu alcance". *Cf.* Carta do secretário da Marinha e Ultramar ao ministro dos Negócios Estrangeiros, 4 de dezembro de 1844, *Arquivos Nacionais/Torre do Tombo*, fundo Ministério dos Negócios Estrangeiros, correspondência vinda do Ministério da Marinha, Caixa 7 (nº de ordem 385).
78. Manolo Garcia Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, 2ª ed., São Paulo, Cia. das Letras, 1997, p. 204 e ss.