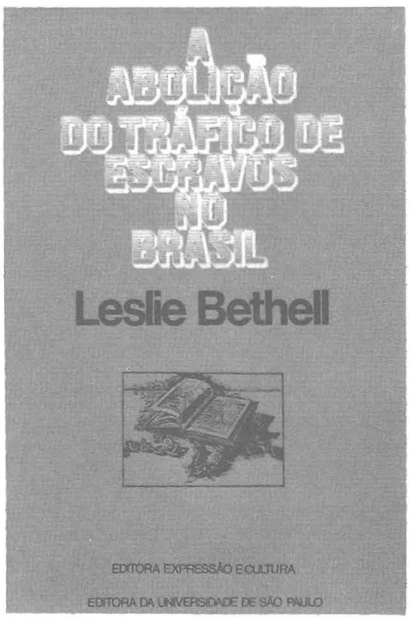
A abolição do tráfico de escravos no Brasil — A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869

Por Leslie Bethell, Rio de Janeiro, Editora Expressão e Cultura, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1976. 406 p.



Excetuando-se as pesquisas realizadas pelos historiadores Hélio Silva e Edgard Carone, a grande maioria dos estudos crítico-informativos da história do Brasil vem sendo realizada por pesquisadores estrangeiros — principalmente norte-americanos. Assim, ao leitor e/ou estudioso da política e história brasileiras não restam muitas alternativas: ou importa, "pagando uma nota", o original (geralmente em inglês) ou espera por alguns anos até que alguém o edite em português. Tal é o caso do livro ora resenhado, publicado originalmente em 1970 pela Cambridge University Press, chegando até aqui com um atraso de seis anos.

Após minucioso trabalho de pesquisa nos arquivos da Inglaterra e do Brasil, Leslie Bethell, professor de história do Brasil e da América Espanhola no University College de Londres, levantou documentos relativos à história da abolição do tráfico negreiro no Brasil. A oportunidade que lhe coube de explorar largamente, ao longo de duas viagens, o material existente em entidades brasileiras — Biblioteca Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Arquivo Histórico do Itamarati, Arquivo Nacional, Museu Imperial de Petrópolis — bem como sua familiaridade com os arquivos ingleses — Public Record Office, British Museum, Institute of Historical Research, University College London Library, inclusive tendo acesso ao National Register of Archives — forneceram-lhe excelente base para um trabalho de informação, revisão e análise do problema do tráfico de escravos.

O objetivo do autor ao longo dos 13 capítulos escritos em estilo cativante e irônico, com cerca de 25 a 30 páginas cada, foi o de traçar, dentro de um plano geral, o estudo detalhado de um aspecto importante da questão: a luta pela abolição do comércio de escravos para o Brasil. Tendo em mente esta finalidade, procurou responder a três questões básicas: primeira, de que maneira o tráfico de escravos, um dos pilares da economia brasileira, conseguiu ser declarado ilegal? ; segunda, por que foi impossível, nos 20 anos que se seguiram, suprimir o tráfico após ele ter sido declarado ilegal? ; e terceira, como foi ele finalmente abolido? Além disso afirma, sem falsa modéstia, que seu livro pode dar uma pequena contribuição à história de Portugal, uma vez que o tráfico ilegal de escravos para o Brasil, a partir da década de 1830, continuou a fazer-se sob bandeira lusa, sendo a África Portuguesa, até o fim, a maior fonte de escravos para as terras brasileiras (p. 9).

Como mostra o livro, em 25 de março de 1807, após uma luta demorada e acirrada, dentro e fora do Parlamento, foi declarado ilegal, para os súditos britânicos, traficar com escravos a partir de 1.º de maio de 1808. "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 os de Cuba e do Brasil, que já gozavam de muitas outras vantagens sobre eles, ficassem colocados no mesmo pé, pelo menos nesse ponto. E, **se o continente africano ia ser transformado num mercado para produtos manufaturados e numa grande 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 . . ." (p. 8) (grifo nosso). Assim, nada mais natural que a Grã-Bretanha começasse a exercer pressão sobre os países que realizavam o tráfico transatlântico de escravos com o intuito de fazer com que eles entrassem em acordos abolicionistas com ela, introduzissem e fizessem cumprir sua própria legislação antiescravista e permitissem à marinha britânica policiar as áreas freqüentadas pelo comércio negreiro, em ambos os lados do Atlântico.

Bethell examina o processo de abolição do tráfico no Brasil quando este ainda era colônia de Portugal, mostrando a relevância que tal comércio desempenhava para o governo de Lisboa. "Desde meados do século XVII, a colônia portuguesa de Angola tinha suas exportações baseadas quase que exclusivamente nos escravos . . . e o imposto de importação sobre eles propiciava 4/5 da receita pública" (p. 15). Assim, não era de se estranhar que a maioria dos tratados que os países realizavam com a Grã-

Bretanha, no que dizia respeito ao tráfico de escravos, tornava-se letra morta, eram tratados **prá inglês ver** . . . (principalmente aqueles firmados com Portugal, Espanha e Brasil).

Com a independência brasileira, D. Pedro assina com a Inglaterra um tratado antitráfico a 23 de novembro de 1826, estabelecendo que a partir de março de 1830 seria ilegal para os súditos do imperador brasileiro dedicar-se ao comércio de negros africanos, sendo tal atividade passível de ser julgada como pirataria (p. 69). Como este tratado praticamente havia sido impingido ao Brasil (assinado sem consulta alguma à Câmara) a grita foi geral, por duas razões bastante óbvias: em primeiro lugar, a Câmara já havia rejeitado várias propostas para extinguir o tráfico negreiro dentro de um prazo mais razoável (por exemplo: Vergueiro propusera a abolição após seis anos); segundo, a Câmara discordava do fato de ser o tráfico de escravos tratado como pirataria, negando, conseqüentemente, aos cidadãos brasileiros, descobertos traficando, o acesso aos seus próprios tribunais, além de sujeitá-los à jurisdição de tribunais britânicos. Era, nas palavras de Clemente Pereira, "o ataque mais direto que se poderia fazer à Constituição, à dignidade nacional, à honra e aos direitos individuais dos cidadãos brasileiros" (p. 74).

Entretanto, se os protestos não resultaram em nada de concreto, praticamente o mesmo poderia se afirmar com relação ao cumprimento do tratado por parte do Brasil. Basta dizer que só no ano de 1837 entraram ilegalmente mais de 46 mil escravos, apenas nas províncias do Rio de Janeiro e São Paulo.

O autor nos mostra que paulatinamente vão-se ampliando os poderes britânicos no combate ao tráfico negreiro. Em 1838 Lord Palmerston, ministro do exterior, autoriza sua marinha a apresar todos os navios de bandeira portuguesa encontrados transportando escravos ou equipamentos para o tráfico de escravos. Em breve, porém, tais medidas também acabam por ser válidas, na prática, para os navios com bandeiras brasileiras. Assim é que em 1839 são apreendidos e levados perante à comissão anglo-brasileira de Serra Leoa nove barcos, sendo todos condenados (p. 151-75). No período compreendido entre a metade de 1839 e a metade de 1841 são apresados e condenados em Freetown mais 27 navios brasileiros (p. 179). Em 1845, em apenas quatro meses, mais 15 barcos tiveram a mesma sorte. Tornava-se clara, portanto, a eficiência britânica no combate a repressão ao tráfico de escravos.

Pressionado de todos os lados pela Inglaterra, o Brasil concorda, pelo Bill Aberdeen de 1845, que o tráfico negreiro fosse transformado em pirataria, permitindo assim que a Grã-Bretanha se valesse do artigo 1.º do tratado assinado em 1826. Através dele a Inglaterra adquirira o direito de ordenar a captura de todos os súditos brasileiros encontrados em alto-mar traficando com escravos, de castigá-los como se fossem piratas e de dispor de seus barcos e das mercadorias encontradas a bordo. Começa-se, então, por parte do governo britânico, a emissão de novos mandatos para a busca e captura de navios brasileiros engajados no tráfico negreiro — e, ainda mais, em qualquer fase de sua viagem, já que aos olhos da Inglaterra, todo e qualquer equipamento encontrado a bordo constituía prova conclusiva de intenções negreiras . . . e os navios condenados seriam colocados a serviço da Grã-Bretanha ou demolidos e vendidos publicamente em lotes separados . . . (p. 246-7). Assim, os navios de guerra britânicos encarregados da patrulha antitráfico nunca haviam gozado de poderes tão grandes, podendo capturar não só navios negreiros brasileiros como os "sem nacionalidade" em qualquer ponto do alto-mar e em qualquer fase de sua viagem. No período após 1845 (nos cinco anos que se seguiram) os navios da esquadra da África Ocidental e eventualmente os da base do Cabo capturaram quase 400 navios brasileiros. Entretanto, o tráfico de escravos continuou firme, devido principalmente ao grande desenvolvimento da cultura do café. Entre 1846 e 1849 entraram cerca de 50/60 mil escravos anualmente, todos de maneira ilegal (p. 269-71).

Finalmente, a 4 de setembro de 1850 o projeto de lei antitráfico de Eusébio de Queiroz tornava-se lei, não sem antes ter sofrido muita oposição na Câmara e no Senado.

Estabelecia que todo navio brasileiro, onde quer que fosse encontrado (e os navios estrangeiros descobertos em portos, baías, ancoradouros e águas territoriais do Brasil) e que estivesse transportando escravos ou ainda que estivesse aparelhado para o tráfico negreiro, era passível de captura pelas autoridades e navios brasileiros; que a importação de escravos para o Brasil era declarada ilegal e os "principais" envolvidos no crime — o proprietário, o capitão, o mestre, etc. — bem como os "cúmplices" — tripulação, quem ajudasse o desembarque, etc. — eram passíveis de punição pela lei de 1831 e pelo Código Criminal; que todos os navios capturados seriam vendidos e o produto dividido entre os captores (p. 321-2). Além do mais, as autoridades brasileiras realmente estavam fiscalizando o cumprimento da legislação de

forma mais rigorosa. Assim, o tráfico de escravos para o Brasil começou a agonizar. Algumas tentativas de desembarque de escravos transportados ilegalmente são realizadas, mas a maioria é frustrada pelas autoridades. E já na década de 1850 cerca de 130 mil imigrantes europeus chegam ao Brasil para trabalhar na lavoura de café, principalmente. E em abril de 1869 o governo britânico revogou a Lei Aberdeen. Nas palavras do autor, "esse gesto pode ser tomado como marcando o fim da questão do tráfico de escravos e de um importante capítulo na história das relações anglo-brasileiras" (p. 365). Num minucioso apêndice contendo uma estimativa dos escravos trazidos para o Brasil de 1831 a 1855 o Prof. Bethell afirma que mais de 486 mil escravos para cá vieram.

Em nossa opinião o livro poderia ser também considerado como uma contribuição para a história das relações exteriores da Inglaterra, pois munido de farta documentação, descreve e analisa as **démarches** diplomáticas e burocráticas entre a Grã-Bretanha e o Brasil. Em momento algum da narrativa o autor tenta "botar panos quentes" nas sempre tensas relações entre ambas as nações e analisa, sem se engajar, o clima antibritânico existente na população e nas Câmaras, principalmente quando das apreensões e/ou ataques a navios e barcos que se encontravam em águas territoriais brasileiras. Fala, também, da arbitrariedade dos britânicos no que tange ao apresamento e condenação de navios com bandeiras brasileiras ("cada caso era um caso, diferente dos demais"). Por vezes o autor chega a ser um pouco cansativo, ao entrar em minúcias fatuais que poderiam ser deixadas de lado. Há que se lamentar apenas os inúmeros erros de datas (por exemplo: o tratado entre Brasil e Inglaterra começou a entrar em vigor em 1931) e de palavras emendadas, semelhantes a extensos substantivos alemães, provando que a edição não recebeu os melhores cuidados. Cremos que o livro do Prof. Bethell é leitura indispensável aos estudiosos do período e aos interessados nos problemas do tráfico de escravos. E o autor anunciava (em 1970) que estava trabalhando em mais um volume, este sobre a luta para a abolição da escravidão no Brasil, na segunda metade do século XIX. Aguardemos. ■

Afrânio Mendes Catani

Organizations and their members: a contingency approach

Por Jay W. Lorsh e John J. Morse. New York, Harper & Row Publishers, 1974. 177 p. US$ 12.95.

O trabalho em questão relata pesquisa com a qual se pretende estender a teoria da contingência, inicialmente exposta no livro de Paul Lawrence e Jay Lorsh, à interface indivíduo-organização. O trabalho anterior centrava suas investigações na interface organização-meio-ambiente. O foco da teoria da contingência é a negação da maneira excelente de organizar (**the one best way**), advogada em administração tanto pelos teóricos e praticantes da administração científica, como pelos partidários das relações humanas. Isto permite colocar no mesmo grupo Frederick Taylor, G. Elton Mayo, Chris Argyris e Rensis Likert. O que a teoria da contingência afirma é que em administração tudo depende. Não há maneira excelente de organizar, ou talvez exista, só que ela não é universal, ou seja, para cada organização ou grupo de organizações há uma maneira não só de delinear a estrutura, como de gerir o elemento humano.