

Copias de procedimento

## O tráfico negreiro para o Brasil e sua incrível metamorfose de 'grande serviço' em 'infame comércio'

**T**odo documento é um fragmento, testemunho de um instante. Como tal, o 'livro de marcas' é síntese de prolongados processos judiciais que tiveram lugar na Comissão Mista Brasil-Inglaterra sobre o tráfico da escravatura, instalada na Leal e Heróica Cidade do Rio de Janeiro desde 1817. Resulta do confronto entre os interesses 'econômico-filantrópicos' da Inglaterra, aliada institucionalmente ao governo imperial, e, por outro lado, do poder dos negociantes de escravos, uma força sedimentada em séculos de atividades. Oculta um momento tenso, uma época em que o tráfico alcançava sua fase terminal, em prolongada agonia.

As tripulações e os proprietários do **Especulador, Ganges, Leal, Pacote de Benguela e Asseiceira** não seriam nem os primeiros nem os últimos a merecerem punição. Da mesma forma, muitos outros africanos escravizados receberam uma suposta libertação após meses de porão e sofrimento na travessia do Atlântico, transformando-se, por força de uma medida judicial que lhes era estranha, em 'africanos livres'. Quando este documento foi produzido, vivia-se simplesmente um dos momentos da longa crise que o tráfico atravessava no século XIX, depois de manter por trezentos anos o abastecimento de mão-de-obra para as colônias do Novo Mundo.

A busca de trabalhadores africanos para o Brasil chega a confundir-se com o próprio nascimento da colônia portuguesa nos trópicos. O continente africano, muitos séculos antes dos tempos modernos, já servia de viveiro de mão-de-obra, onde os antigos iam adquirir escravos. Cartagineses ali capturavam operários, e até mesmo europeus das regiões meridionais, da mesma forma como espanhóis, franceses e italianos traficavam escravos africanos muito antes de sequer se imaginar em navegar o Atlântico.

O desbravamento do Mar Tenebroso e o costeamento português no litoral africano, no entanto, ampliaram e potencializaram esta prática. A tradicional falta de braços no pequeno grande reino, colocou a procura de trabalhadores como um dos objetivos da expansão marítima portuguesa. Se havia outros mais importantes a empurrar a saga ultramarina lusitana, nem por isso a lenta conquista do litoral ocidental africano deixou de fornecer escravos para Portugal, ao lado do ouro, marfim, pimenta e novas rotas. O Infante D. Henrique foi um dos primeiros a serem premiados com africanos cativos, levados por Antão Gonçalves em 1441.

Logo surgiram as justificativas morais para a captura e a escravização de africanos: um 'resgate' que os salvaria da permanente barbárie em que viviam. Azurara, um contemporâneo de dom Henrique, afirmava convicto: "Para a salvação eterna daqueles miseráveis era preferível serem escravos, conquanto batizados e católicos, do que viverem livres e infiéis." Fé e servidão formariam dali em diante a bandeira que iria substituir a liberdade do africano pela salvação da escravidão, mergulhando o continente numa era de terror. Alcançando, irretocável, o século XIX, esta tese persistiu: "Que meritória empresa, portanto, a de enviar navios para libertar esses pobres cativos pagãos e trazê-los para onde pudessem se tornar cristãos pelo batismo e auxiliar, em seus trabalhos, os próprios libertadores!"<sup>3</sup>

E tão logo o interesse nos cativos aumentava, melhor se organizavam os pumbeiros e tangomaos, responsáveis em trocar escravos com os sobas do interior africano e levá-los para a costa. Ali, fortins e fortes foram edificados para servir de entreposto de escravos e outras mercadorias, como o de Arguim (1448), que marcou o início do tráfico negreiro regular.

As trocas realizadas quase nunca eram justas. Relatos contam que, nos primórdios, uma mulher e seu filho eram trocados por uma simples bacia de barbeiro e três ou quatro grandes anéis de latão. Tanto os antigos europeus quanto os modernos portugueses aproveitavam-se do caráter estável e legítimo que a escravidão possuía entre alguns povos africanos. Guerras intertribais, dívidas e punição a determinados crimes eram suficientes para causar a escravização de alguém.

3. Citado por Afonso Taunay, 'Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil', separata dos Anais do III Congresso de História Nacional (Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1941), p. 541.  
4. Daniel Kidder, *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil. Províncias do norte* (São Paulo, Livraria Martins, Biblioteca Histórica Brasileira, 1951), pp. 24-25.

Diante disso, parecia natural aos sobas africanos trocarem seus escravos por objetos de seu interesse, oferecidos pelos negociantes. Mas não se pode chegar a dizer que os europeus apenas deram continuidade a uma prática preexistente na África. A escravidão entre alguns povos africanos possuía muitas características diferentes da clássica escravidão romana. Em geral, o escravo integrava-se à família que o possuía, dispunha de direitos cívicos e de propriedade, podendo alcançar com algum esforço a emancipação.

Porém, esse caráter pacífico e equilibrado dos primeiros contatos não durou muito tempo. A organização da colonização no Novo Mundo passou a exigir mais e mais mão-de-obra daquele continente, ao qual foi reservado o triste título de 'berço da escravidão'. A tradição traiu a África. Violência e guerra marcaram a captação de escravos no continente; canhões garantiram muitas vezes o pagamento de escravos como tributo por parte dos sobas aos comerciantes. Com o aumento da demanda, reinos guerreiros se especializaram em caçar escravos em locais distantes, entre os vizinhos e até no interior da própria comunidade.

Nos novos tempos de colonização, os espanhóis, ávidos de mão-de-obra para arrancar o ouro e a prata das minas americanas, e os portugueses, carentes de força de trabalho para os engenhos brasileiros, atiraram-se sobre a África. Aos primeiros coube o direito de asiento, através do qual a Coroa espanhola arrendava a mercadores de diversas nacionalidades o direito de oferecer escravos às colônias hispano-americanas. Em melhor posição, os portugueses puderam usufruir da concessão papal que lhes garantia o domínio absoluto sobre a costa da África. Mesmo assim, sua fragilidade em administrar um império tricontinental obrigou-os, com o tempo, a dividir alguns pontos da costa africana com outros empresários europeus: "Os ingleses, franceses, holandeses e dinamarqueses, todos têm companhias para a Costa da Mina, donde tiram todos os anos perto de dez mil escravos para o fornecimento das suas Américas."<sup>5</sup>

A impossibilidade de gerar mecanismos de auto-reprodução entre os escravos tornava essencial a criação de uma fonte que suprisse a alta mortalidade inerente ao sistema escravista. Os senhores brasileiros não eram nada simpáticos à formação de famílias escravas nem à formação de fazendas reprodutoras. A tendência entre os escravos de a taxa de mortalidade superar a de natalidade tornava o tráfico imprescindível. Ele nascia para substituir vidas de trabalhadores submetidos a jornadas penosas e cruéis. Se conseguia, por um lado, abastecer a produção colonial com um tipo de mão-de-obra compulsória, bastante adequada à finalidade de uma produção em larga escala para exportação, por outro reforçava mais um ramo do comércio intercolonial, ampliando assim as perspectivas da acumulação primitiva do capital. Servia, ainda, como importante fonte de receita para o Estado português. Mal se expandiu o tráfico para a colônia na América, foi baixado o Regimento e Ordenações de Fazenda (1516), que estabeleceu a sisa de seiscentos réis por cabeça transportada.

Desde então a economia brasileira não mais foi concebível sem o braço do escravo africano — é clássica a frase do jesuíta André João Antonil na qual afirma serem os escravos "as mãos e os pés do senhor de engenho".<sup>6</sup> Esta realidade poderia estender-se muito além dos limites da economia açucareira, para a mineração, produção de tabaco, algodão, criação de gado e toda a vida urbana das nascentes cidades brasileiras.

Até reações contraditórias foram provocadas em personagens austeros. Da Bahia, o padre Manuel da Nóbrega escreveu a um companheiro de batina, em Lisboa, afirmando que repugnava ver "inoculado ao Brasil o cancro fatal da escravatura, fonte de imoralidade e de ruína". Em menos de dois anos mudou radicalmente de opinião, trocando seus argumentos enfáticos por uma humilde e desinteressada petição, na qual solicitava a dom João III alguns escravos da Guiné para o Colégio da Bahia.<sup>7</sup>

Um intenso jogo de trocas comerciais estabeleceu-se entre os dois lados do Atlântico. Na África multiplicaram-se os fortes e presídios no litoral, e a ação dos pumbeiros revolveria, através da rede hidrográfica e trilhas, as entranhas do continente. À costa da Guiné, no oeste do litoral e acima da linha do Equador, foram acrescidas novas regiões fornecedoras de escravos para a colônia. Acompanhando a expansão da economia colonial, portugueses fundaram São Paulo de Luanda (1575) na costa de Angola e alcançaram, finalmente, a 'contracosta' em Moçambique e Quelimane.

5. Petição de traficantes negreiros baianos ao rei, citado por Afonso Taunay, op. cit., p. 608.

6. *Cultura e opulência do Brasil*, 3ª ed. (Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1982), p. 89.

7. Citado por Afonso Taunay, op. cit., pp. 533-534.

Na origem do tráfico estava o sistema de trocas. Algumas viagens para a África podiam desdobrar-se em vantajosas triangulações comerciais: navegadores portugueses, após trocarem ferro em barras por escravos no Congo, trocavam os escravos recém-adquiridos por ouro na Costa da Mina, naquilo que Pierre Verger chamou de “brutal transmutação de ferro em ouro”.<sup>8</sup> Contudo, eram as trocas recíprocas e complementares que caracterizavam o tráfico. A aquisição de escravos fazia-se mediante um escambo em que eram trocados diretamente por outras mercadorias: panos de algodão, ferro, aguardente ou tabaco.

A preferência pelas mercadorias que serviam de base para a troca variava de região para região. Na Guiné meridional um escravo equivalia a trinta quilos de ferro em barra, enquanto no Congo os panos, como a chita, os anabasses holandeses e nicanés franceses, eram preferidos. Um pano fino como estes igualava-se a um moleque de até vinte anos. A frequência com que se praticava este tipo de troca e a comparação entre os valores dos escravos e peças de pano fez com que surgisse a designação ‘peças’ para escravos, chegando a formar uma espécie de tabela: três moleques de oito a 15 anos equivaliam a duas peças; dois moleques entre quatro e oito anos e homens entre 35 e quarenta anos, a uma peça.

No Brasil, como que formando uma rede integrada com o outro lado do Atlântico, alguns setores econômicos cuidaram de produzir gêneros que sustentassem o tráfico africano. Molinetes e engenhocas ao longo do litoral nordestino especializaram-se na produção da aguardente, transportada pelos traficantes em suas viagens para a África. No Recôncavo Baiano prosperaram as plantações de tabaco que, embora de qualidade inferior (a ‘soca’), era o único meio de troca admitido para o comércio escravista na Costa da Mina, em portos controlados pelos holandeses desde a tomada do castelo de São Jorge da Mina. Rolos deste ‘fumo de refugo’, rejeitado em Portugal, eram trocados por escravos. Nas épocas de menor oferta, um negro podia valer até vinte rolos.

Esse tipo de tráfico com os portos holandeses na Costa da Mina chegou a colocar os comerciantes baianos em posição de destaque, já que apenas no Recôncavo se conseguia produzir e preparar o fumo de rolo ao gosto dos consumidores africanos. A importância desse fumo marcou decisivamente a presença de negros traficados da Costa da Mina, de origem sudanesa, tais como iorubas, nagôs, jejes, haussás e galinhas, nas cidades baianas. George Gardner narra em 1837: “O estrangeiro visitando a Bahia... tem chamada sua atenção pelo aspecto dos negros encontrados na rua... foram quase todos importados da Costa da Mina.”

Já na cidade do Rio de Janeiro, predominaram negros de origem banto, importados da costa angolana e os de Moçambique: cabindas, benguelas, macuas, angicos e monjolos.

A medida que esses escravos iam chegando, nasciam imagens peculiares a cada uma das diferentes procedências. Observadores preocupados com a capacidade de adaptação às exigências da ordem escravista, guardavam elogios e críticas às diferentes ‘nações’. Enquanto os bantos apareciam como “boçais, retardados e inferiores muscular e fisicamente”, precisando os de Angola estarem “sempre mantidos com muitos açoites”, os de origem sudanesa compunham a ‘aristocracia’ da escravidão, como se isto fosse possível. Os angicos, apesar de retintos, eram altos, robustos e elogiados por seu asseio. Os negros de Guiné “são excelentes, de sorte que em sua maior parte são utilizados nos serviços domésticos” e “otimamente dotados na sua vitalidade exuberante”. Nenhum era melhor que os de Cabo Verde — “os mais robustos de todos” —, enquanto os ardrenses, do reino de Ardra, na Guiné meridional, eram uma decepção em um mundo voltado para a produção: “São muito preguiçosos, teimosos, estúpidos; têm horror ao trabalho”, dizia Gaspar Barléus.<sup>10</sup>

Precisando apenas de braços resistentes ao trabalho intenso e desgastante numa oferta ininterrupta e abundante, os traficantes portugueses não pareciam preocupar-se com as diferenças características da vida econômica original dos africanos aqui chegados. Os rigores da escravidão eram suficientes para garantir a adaptação, independente da origem. Mas elas existiam: os iorubanos dedicavam-se ao comércio, os tapas, ao pastoreio do gado, e os ijesas, à agricultura rudimentar. Outros, de origem muçulmana, conheciam a escrita e técnicas de fundição do ferro.

8. Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX* (São Paulo, Corrupio, 1987), p. 10.

9. Citado por Pierre Verger, op. cit., p. 14.

10. ‘Rerum per oceanium’, citado por Afonso Taunay, op. cit., p. 574.

Independente das origens e opiniões sobre cada uma das nações, os africanos escravizados já haviam oferecido provas suficientes de resistência física. Ela não era necessária apenas para suportar o trabalho compulsório a que iriam dedicar-se na América, mas sobretudo devia valer na travessia do Atlântico, onde a vida mais se aproximava de seus limites.

Antes de serem embarcados, os capturados no interior haviam suportado o peso do libambo, uma pesada corrente que prendia as mãos unindo os lotes de escravos, uma alimentação insuficiente para léguas de caminhada até os barracões e a dor proveniente do ferrete em brasa com que seu proprietário os marcara. No barracão permaneciam algumas semanas, aguardando a chegada de algum navio negreiro. A costa africana, nas ilhas e foz dos rios, era pontilhada destes barracões, estações onde os traficantes podiam fazer escalas até carregar completamente o navio.

Em algumas ocasiões, procurava-se preparar o escravo fisicamente para as péssimas condições que enfrentaria na passagem transoceânica, oferecendo-lhe refeições mais fartas e melhor tratamento. A chegada de um navio era um momento de expectativa, não só para os proprietários que iriam negociar suas mercadorias, mas também para os escravos. A compra das peças não respeitava vínculos de parentesco, o que resultava na fragmentação de muitas famílias: pais deixavam seus filhos; maridos, suas esposas.

A bordo, um verdadeiro arsenal de ferros especiais aguardava o carregamento humano que deveria ser armazenado, mas também controlado, tudo com a menor perda possível de espaço. E justamente no bom aproveitamento do espaço residia a lucratividade deste negócio, mesmo que os fardos não fossem muito bem acomodados... Vejamos como Rugendas — mesmo admitindo que “o artista só pode representar semelhantes cenas suavizando-lhes quanto possível a expressão” — as descreveu:

Estes infelizes são amontoados num compartimento cuja altura raramente ultrapassa cinco pés. Esse cárcere ocupa todo o comprimento e a largura do porão do navio; aí são eles reunidos em número de duzentos a trezentos, de modo que a cada homem adulto se reserva apenas um espaço de cinco pés cúbicos... os escravos são aí amontoados de encontro às paredes do navio e em torno do mastro, onde quer que haja lugar para uma criatura humana, e qualquer que seja a posição que se lhe faça tomar, aproveita-se... todos, principalmente nos primeiros tempos da travessia, têm algemas nos pés e nas mãos e são presos uns aos outros por uma comprida corrente.<sup>11</sup>

Nessas condições permaneciam os escravos cerca de dois meses, podendo este tempo estender-se mais graças às “fortunas do mar”, mas raramente era menor. A mortalidade de africanos na travessia alcançava índices elevados, conforme a distância entre os portos. Até chegar ao Rio de Janeiro, entre 1795 e 1811, navios vindos de Guiné apresentavam uma média de 63 mortos para mil escravos transportados; o mesmo destino, mas partindo o navio da África Ocidental, ao sul do Equador, ampliava a cifra para 103 (viagens de Luanda) e 74 (viagens de Benguela); de Moçambique, viagem que demorava cerca de três meses, 234 morriam em mil.<sup>12</sup>

Extremamente preocupados com a perda ou os prejuízos permanentes que as condições da travessia poderiam causar aos braços levados para a colônia e, naturalmente, com a desumanidade e avariza dos capitães, inúmeras disposições reais tentaram cuidar do assunto. Desde dom Manuel, que nos primórdios do século XVI proibiu o embarque de doentes, exigia boa alimentação e proteção contra as intempéries, até um decreto de 1813, onde dom João, além de repetir os mesmos cuidados, chegou a oferecer recompensas ao capitão e ao cirurgião dos navios que conseguissem manter a mortalidade de sua carga abaixo de dois por cento, pouco se respeitavam as normas legais. Valia mais, na dimensão prática do tráfico, a racionalidade particular de cada capitão na condução de seu negócio. Afinal, “se morrem poucos na passagem, o lucro é seguro; se morrem muitos, está perdido o armador, que é obrigado a pagar o exorbitante risco que a si tomou”, argumentava o estudioso visconde de Cairu.<sup>13</sup> Mas a morte era sempre uma presença nas viagens, e tanto os índices almejados por dom João eram idealistas que o mais freqüente era o traficante exigir uma cota de dez a vinte por cento para compensar os escravos que viessem a falecer.

11. Johann Moritz Rugendas, *Viagem Pitoresca através do Brasil*, 3ª ed. (São Paulo, Livraria Martins, 1941), pp. 173-174.

12. Herbert Klein, ‘Tráfico de escravos’, em *Estatísticas históricas do Brasil*, v. 3, Séries Econômicas, Demográficas e Sociais: 1550 a 1985 (Rio de Janeiro, IBGE, 1986), p. 59.

13. José da Silva Lisboa, ‘Princípios de direito mercantil’, citado por José Gonçalves Salvador, *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII* (São Paulo, Pioneira/Edusp, 1981), p. 104.

Os que morriam dificilmente partiam pagãos, pois se o rei preocupava-se com os braços, a Igreja cuidava das almas. Para tanto, eram batizados em lotes nos barracões antes de embarcarem; outras vezes, os navios carregavam capelães para cuidarem disso a bordo. Sem dúvida, uma atmosfera religiosa rondava o negócio. O nome dos navios freqüentemente invocava o catolicismo, como *Sacramento e Almas, Nossa Senhora da Conceição, Jesus, Maria*, e antecedendo cada partida, era praxe abençoar a viagem; o bispo de Angola gostava de fazer isto pessoalmente com os tumbeiros. Outros padres recitavam orações ao Protetor dos Negreiros, *são José, o Redimido*, e outras mais longas “em intenção das almas dos irmãos negros que seriam resgatados para o rebanho do Senhor”.<sup>14</sup>

Durante a viagem, mesmo protegidos por sua nova condição de cristãos, a falta de ar, a temperatura elevadíssima, a pequena quantidade de água oferecida, o confinamento e a parca alimentação, à base de mandioca, milho, feijão cozido e pimenta malagueta, podiam ser fatais ou facilitavam a proliferação de doenças tais como escorbuto, sarnas, gangrena do ânus, bexigas, cegueiras, disenteria. Algumas vezes, a peste esvaziava o carregamento, estabelecendo uma correlação entre a realidade e a designação de ‘tumbeiros’ que estes navios possuíam.

Na frieza da correspondência entre traficantes dos dois lados do Atlântico, o desgosto com esse problema era evidente:

Por nosso brigue *Legítimo Africano* recebi no dia de hoje um carregamento de 230 peças (144 homens e 86 mulheres), bem como 41.500 nozes de cola (fêmeas). Lamento informar a perda de um terço da carga devido a uma epidemia de câmaras de sangue. Gostaria de saber por que, na sua opinião, as mulheres resistem muito mais do que os homens. Nesse meio tempo, as peças abaixo relacionadas serão vendidas pelo preço mais alto possível. Sua parte será remetida em espingarda de pederneira, fumo e barras de ferro.<sup>15</sup>

A *causa mortis* podia ser variada, mas alguns abolicionistas chegaram a afirmar, no século XIX, que os tubarões já reconheciam os negreiros, pois tinham alimentação garantida em sua esteira... Para evitar um número muito grande de mortes, alguns capitães permitiam que turmas de escravos subissem ao convés para apanhar sol, exercitar-se e tomar banho. Do porão vinham os homens — contingente predominante nestes navios —, da segunda coberta subiam as mulheres, inclusive as grávidas, e da primeira coberta, as crianças. Com pequenas variações, as plantas dos navios estabeleciam esta disposição, “como arenques em barris”.

Não só estas ameaças involuntárias compunham o cotidiano da travessia. O controle sobre os escravos, embora debilitados ao extremo, devia ser rígido. A crença de que eram levados para a América a fim de serem oferecidos em festins antropofágicos, ou de que seriam trucidados para seus ossos carbonizados servirem ao preparo da pólvora e o resto do corpo à extração do óleo americano vendido nos portos africanos, era suficiente para causar revoltas. Grades, correntes, algemas e castigos exemplares não podiam, assim, ser economizados para a paz da travessia.

Sob tais condições funcionou o transporte dos cinco milhões de africanos (aproximadamente, pois as cifras sobre estes números são variadas e bastante polêmicas) que conseguiram alcançar vivos os portos brasileiros entre o século XVI e meados do século XIX. Vozes fora de hora protestaram, mas as palavras do capuchinho Monari da Modena pareciam sempre fracas demais para o século XVII. “É impossível descrever o pranto, a confusão, o fedor, a quantidade de piolhos que devora aqueles pobres negros. Naquele barco havia um pedaço de inferno, mas como os que estão no inferno não têm esperanças de dele saírem, me contentarei dizendo que ele era a nau do purgatório!”<sup>16</sup>

A chegada ao Brasil não era o fim da agonia. A desorganização e o descontrole no desembarque desses carregamentos nos diferentes portos eram enormes. As autoridades pareciam atentas apenas para a cobrança de impostos nas alfândegas, sobre os escravos com mais de três anos de idade. Vilhena, preocupado com a transmissão de doenças através dos navios recém-chegados, denunciou, ainda em 1800, “um outro perdimento para a saúde na Bahia são mais de vinte embarcações que em cada um ano entram neste porto, vindas das costas da África, carregadas de negros inficionados, já de escorbuto, já de bexigas, já de sarampo, boubas, gálicos, sarnas etc. e finalmente da peste, como é bem para acreditar.”<sup>17</sup>

14. Bruce Chatwin, *O vice-rei de Uidá* (São Paulo, Companhia das Letras, 1987), p. 87.

15. Idem, p. 101.

16. ‘Sulle terre e sui mari’, citado por Afonso Taunay, op. cit., pp. 635-636.

17. ‘Notícias soteropolitanas e brasílicas’, citado por Brás do Amaral, *Os grandes mercados de escravos africanos. As tribos importadas, sua distribuição regional*, comunicação apresentada no II Congresso Internacional de História da América, 1922 (s. l., s. ed., 1938), p. 468.

Pequenos barcos conduziam os escravos para o cais, onde eram encaminhados aos trapiches e depósitos para aguardar compradores. Neste percurso ficavam expostos à coletividade como chagas sociais, causadas pelas condições sob as quais viajavam. Sensibilizado por aquilo que chamou de “o espetáculo mais horroroso que se podia apresentar aos olhos”, o vice-rei marquês de Lavradio narrou a chegada no Rio de Janeiro em tom dantesco:

Havia mais nessa cidade o terrível costume de que todos os negros que chegavam da costa da África ao porto, logo que desembarcavam, entravam para a cidade, vinham para as ruas públicas e principais dela, não só cheio de infinitas moléstias, mas nus, e como aquela qualidade de gente, enquanto não tem mais ensino, é o mesmo que qualquer outro bruto selvagem, no meio da rua, onde estava sentada em umas tábuas que ali mesmo se estendiam, ali mesmo fazia tudo que a natureza lhe lembrava... causando o maior fétido nas mesmas ruas e nas vizinhanças.<sup>18</sup>

A partir dessas preocupações higienizadoras, criou o Mercado do Valongo, “no subúrbio da cidade, separado de toda a comunicação”, onde, após passar na alfândega, todos os escravos deviam ser depositados até serem vendidos.

Dessas ‘cocheiras de escravos’, depois de oito meses — tempo médio desde seu aprisionamento no continente africano —, as mercadorias chegavam finalmente aos colonos. Não sem antes sofrerem cuidadosos exames: avaliavam o estado do fígado e do baço, enfiavam a mão no ventre para verificar alguma dor, auscultavam o tórax e pediam que corresse e gritassem para se saber o estado da musculatura e dos pulmões; línguas e dentes não deixavam de ser examinados.

Alguns compradores mais atentos aos artifícios utilizados pelos comerciantes chegavam a provar um pouco do suor do escravo para constatar se o brilho da pele era real. Os ciganos eram reconhecidos pela habilidade em disfarçar as diarréias sanguinolentas com uma rolha de estopa, ou as doenças de pele, untando-se o escravo com óleo de castor.

Garantindo a passagem de escravos para as produções americanas através do oceano — desde o soba africano até o senhor colonial —, o tráfico representou o mecanismo básico de sustentação da escravidão no Novo Mundo. Efetivamente, desde o século XVI, foi graças à escravidão nas regiões coloniais submetidas à exclusividade de determinadas metrópoles que a América contribuiu para a expansão econômica européia. Estruturadas em função das exigências de suas metrópoles, era natural que as transformações no Velho Mundo não tardassem a atingir as colônias.

O tradicional monopólio sofreu intensas críticas. Mercados restritos não combinavam com os ideais de economia livre que nasciam na Europa em fins do século XVIII. E do embate entre as tradições do mercantilismo e as novas concepções econômicas liberais, a escravidão — até então uma instituição vital para o mundo colonial — surgiu como responsável pelo estrangulamento do desenvolvimento econômico europeu.

A necessidade de a economia inglesa escoar sua produção, multiplicada desde a Revolução Industrial, em meados do século XVIII, encontrava sérios obstáculos nas regiões onde predominavam os escravos. Protegidos pelos monopólios e com uma capacidade de consumo muito reduzida, os mercados coloniais-escravistas precisavam adaptar-se às novas exigências do capitalismo industrial europeu.

O nascimento do século XIX anunciava este tempo de mudanças e a escravidão, das Antilhas à bacia do Prata, seria o alvo principal. Mas a luta pelo livre-cambismo, embora não fosse exatamente um esforço ingênuo de respeito às soberanias nacionais, também não poderia consistir em medidas unilaterais contra a soberania das regiões escravocratas. Por isso mesmo a escravidão foi sendo lentamente sufocada através de pressões contra o tráfico. Dirigida contra ele, a campanha inglesa traduziu-se em uma ação pulverizada: aprisionavam tumbeiros, forçavam tratados antitráfico com nações conjunturalmente fragilizadas, ameaçavam bloqueios marítimos e desgastavam, com sua propaganda humanitária, a imagem de alguns governos mais reticentes.

Cedo, no ano de 1807, a Inglaterra suspendeu sua participação no comércio de escravos e entre 1833 e 1838 decidiu pela abolição da escravidão em suas colônias. Esta última medida, ao tornar mais difícil às Antilhas britânicas suportarem a concorrência com áreas escravistas como o Brasil e Cuba, revigorou as pressões contra as regiões americanas. Somente assim poderia “salvar de uma completa ruína as nossas colônias das Índias Ocidentais”.<sup>19</sup>

18. Carta do marquês de Lavradio (1779), citado por Brás do Amaral, op. cit., pp. 467-468.

19. Leslie Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil. A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869* (Rio de Janeiro, Expressão e Cultura/Edusp, 1976), p. 46.

Mesmo utilizando um discurso fortemente humanitário e filantrópico, onde acusava a brutalidade e a injustiça da escravização dos africanos, essa mudança de atitude frente ao tráfico não conseguia esconder sua longa história como participante nesta atividade. Desde o século XVII a Inglaterra tivera atuante participação no comércio africano de escravos na região de Guiné. Fundaram-se companhias como a Royal African Company of England e se instalaram feitorias para sustentar os lucros do interessante comércio.

Mesmo enfrentando as hostilidades de holandeses e dinamarqueses, os empresários ingleses consolidaram um importante papel no tráfico. O triunfo da política britânica sobre a França através do Tratado de Utrecht, em 1713, garantiu à Inglaterra o privilégio de controlar o asento durante trinta anos, segundo o qual se obrigava a introduzir na América espanhola, por meio da Companhia Inglesa de Guiné, um volume mínimo de 4.800 escravos por ano. Em decorrência, a frota naval dedicada ao tráfico passou de 33 navios em 1712 para mais de duzentos em 1726. Tão significativos eram os lucros desta participação, que diante da perspectiva de não ser renovado seu direito ao asento em 1743 — passados os trinta anos previstos —, Jorge II contrargumentou com a ameaça de uma guerra contra a Espanha.

Mas no século XIX os tempos eram outros. Fortificados no Parlamento, os setores industriais ergueram a bandeira do humanitarismo para justificar uma aparente incoerência: ao mesmo tempo que tomavam medidas internas, contrárias ao tráfico, ofereciam créditos, propunham acordos e obtinham tratados, provocando alianças que proibissem o tráfico.

Portugal, pela sua posição de destaque no tráfico, não escapou ao assédio britânico. Controlando não apenas extensos domínios na costa africana ocidental, como as ilhas de Cabo Verde, Guiné, Ajudá, Loango, Cabinda e Angola (Ambriz, Luanda e Benguela), além de São Tomé e Príncipe, e oriental, em Moçambique (Solafa, Beira, Quelimane, Moçambique e Cabo Delgado), mas detendo também um significativo número de embarcações dedicadas ao tráfico negreiro para toda a América, Portugal não mais saiu da mira da diplomacia inglesa.

“Não seria exagero afirmar que toda a pressão dedicada à supressão do tráfico pela Espanha, Holanda, França e Estados Unidos não se aproximou do esforço empreendido contra o tráfico português e, mais tarde, contra o brasileiro. Enquanto vários estados europeus, os Estados Unidos e a maioria das repúblicas hispano-americanas declaravam a ilegalidade do tráfico logo no início do século XIX, Portugal e Brasil, embora isolados, prolongaram de maneira implacável esta medida.

Mas não era fácil deixar de ceder às pressões do poderio econômico inglês, de sua agressiva diplomacia para as questões ultramarinas e, principalmente, da Royal Navy. Isto ficou patente na assinatura da Convenção Secreta entre Portugal e Inglaterra em 1807. Constrangida pelas invasões napoleônicas, a Corte recorreu à proteção britânica para sua eventual transferência para o Brasil como garantia à integridade dos Braganças. Em contrapartida, Portugal assumiu o compromisso de um “gradual desuso e uma final e não distante abolição do tráfico [negreiro]”.<sup>20</sup> Não era apenas esta promessa que se conquistava, mas também outra, não menos importante: a de se evitar estender o tráfico para as áreas que estivessem sendo abandonadas pelos traficantes britânicos.

A idéia de uma ‘abolição gradual’ do tráfico reapareceria no Tratado de Aliança e Amizade entre Portugal e Inglaterra assinado em 1810, quando a Corte já se encontrava instalada no Rio de Janeiro, com os portos brasileiros abertos às nações amigas. Se, por um lado, este tratado reconhecia o direito português de traficar escravos dentro de seus domínios, por outro conseguia a proibição de fazê-lo fora de suas possessões na África.

Era apenas o início do sufocamento progressivo do tráfico. Depois de se reunirem as oito maiores potências européias durante o Congresso de Viena (1815) e apresentarem uma declaração na qual o tráfico se configurava como “repugnante aos princípios da humanidade e da moral universal”,<sup>21</sup> aceleraram-se as conquistas no terreno da diplomacia inglesa. No mesmo ano, através de uma convenção entre Portugal e Grã-Bretanha em 22 de janeiro, dom João proibiu o tráfico na costa africana ao norte da linha do Equador. Embora Portugal tivesse recebido para isso uma indenização financeira, representou uma conquista extremamente avançada, se levarmos em conta que a proibição atingia toda a costa da Guiné (incluindo a Costa da Mina), um dos mais importantes e tradicionais mercados fornecedores de escravos.

20. *Idem*, p. 21.

21. *Idem*, p. 27.

A Convenção Anglo-Portuguesa de 28 de julho de 1817, adicional à de 1815, cuidou de regular a aplicação dos termos aprovados anteriormente, definindo com mais clareza que era considerado legal o tráfico realizado por barcos portugueses dentro de seus domínios, entre seus portos, ao sul do Equador. Fora destas especificações, as naus mercantes suspeitas eram passíveis de serem vistoriadas por navios de guerra britânicos (desde que com mandados especiais) e detidas, caso fossem encontradas com escravos.

Para julgar a legalidade dessas apreensões, ficaram estabelecidas comissões mistas anglo-lusitanas em território britânico, na África Ocidental (Serra Leoa) e no Rio de Janeiro, sede da Corte portuguesa. O caráter misto destas comissões garantia, por um lado, uma relativa legitimidade às ações da Royal Navy, mas, por outro, representava um espaço onde a diplomacia portuguesa podia atenuar as possíveis arbitrariedades do incontestável poder naval inglês.

Eram compostas de um comissário-juiz, de um comissário-árbitro para cada nação e de um secretário (escrivão), nomeado pelo governo em cujo território estavam instaladas, os quais trabalhavam no julgamento da legalidade da detenção dos navios suspeitos de tráfico. Se fossem liberados, a comissão mista ficava responsável pela fixação da indenização a pagar aos proprietários. Do contrário, em caso de condenação, o casco e a carga eram declarados 'boa presa' e vendidos em leilão público, cuja renda era dividida pelos dois governos. Os escravos encontrados a bordo eram emancipados por meio de um instrumento legal, permanecendo consignados ao governo do país onde se encontrava instalada a comissão mista. Ela não tinha, porém, jurisdição sobre proprietários, capitães e tripulações, que deviam ser entregues para julgamento em seu país de origem.

Com a emancipação política do Brasil, em 1822, todos os esforços desenvolvidos até então pela Inglaterra tornaram-se inoperantes. Afinal, como não havia tratado antitráfico com o governo brasileiro recém-instituído, este comércio não tinha mais barreiras. Habilmente a diplomacia britânica negociou o reconhecimento da jovem monarquia em troca de promessas de abolição do tráfico para o Brasil. A resistência dos proprietários brasileiros, contudo, era muito forte, e o governo evitou tomar uma medida impopular. Para tais proprietários, uma pronta cessação no fornecimento de mão-de-obra traduziu-se em um total desastre econômico e, para o próprio governo, o fim de uma importante fonte de receitas provenientes dos direitos pagos sobre a importação de escravos.

Diante da impossibilidade de uma abolição imediata, a conciliação foi alcançada na Convenção Anglo-Brasileira, de 13 de novembro de 1826, que deixou um prazo de três anos após sua ratificação (ocorrida apenas em 1827) para a extinção do tráfico no Brasil. A partir daí — fixava o artigo primeiro da Convenção — o tráfico ilegal exercido por brasileiros seria julgado e tratado como pirataria, o que permitia a qualquer navio de guerra britânico capturar tumbeiros, condenar sua tripulação como piratas e confiscar seus bens.

Neste mesmo processo, a Comissão Mista Anglo-Portuguesa que funcionava no Rio de Janeiro foi incorporada ao novo império, tornando-se Anglo-Brasileira, com as mesmas atribuições da anterior. Desde então, somente a Comissão Mista do Rio de Janeiro ou a de Serra Leoa (instalada em convênio com o Brasil, em 1828) poderiam julgar os navios brasileiros capturados pelo crime de tráfico.

No entanto, o vencimento do prazo em 13 de março de 1830 nada alterou a rotina dos traficantes ou dos compradores de escravos. O tráfico negreiro, embora ilegal, persistiu, e as pressões até então exercidas pela Inglaterra ganharam uma conotação política de interferência na soberania nacional. Dom Pedro I, tentando preservar o combinado, ao anunciar em 3 de maio de 1830 o fim do tráfico, acelerou a crise política que o empurraria para fora do trono em 1831. Dispositivos como o artigo 179 do Código Criminal de 1830, que proibia a escravização de pessoas livres e garantia poderes às autoridades brasileiras de libertarem escravos ilegalmente importados, pareciam frutos ainda verdes no contexto do tradicional escravismo. Mesmo protelada com a crise da abdicação, a lei de 7 de novembro de 1831, que proibia o tráfico em qualquer região aos navios brasileiros, padeceria deste mesmo mal: era 'para inglês ver'.

Mas se no campo da legislação brasileira pouca coisa se fez, nos mares a força naval britânica deu início a sistemáticas ações ofensivas. Ao longo da década de 1830, mesmo com o sucesso relativo dos tratados com o Brasil independente, a repressão ao tráfico ainda oferecia largas brechas para a ação dos traficantes. Negreiros portugueses podiam comercializar escravos na África, ao sul do Equador, onde o comércio era considerado legal.

Nesse tempo, muitos traficantes brasileiros transferiam a propriedade de seus navios para nomes fictícios, de nacionalidade portuguesa, ou simplesmente compravam documentação falsa que os habilitasse a traficar legalmente. Mesmo a partir da proibição do tráfico portu-

guês em 1836, o poder dos traficantes era maior que a lei e, em um movimento inverso, suas atividades pareciam ampliar-se: "Os navios portugueses agora vagam pelo oceano, servindo de instrumentos aos crimes de outras nações; e quando os seus navios não são suficientemente numerosos para esse fim, emprestam a bandeira como protetor de piratas estrangeiros."<sup>22</sup>

A diplomacia dos lordes andava por um fio. Palmerston, em sua irada correspondência (por motivos óbvios, secreta), vociferava que "se Portugal quiser antagonizar-nos por isso, resolveremos de uma vez por todas a questão, apossando-nos de todas as suas feitorias e colônias africanas... se, como a esposa de Molière, eles gostam de apanhar, faça-se a sua vontade."<sup>23</sup>

Estas ameaças, contudo, não combinavam com as reais condições da marinha britânica. Com "grandes e lentas fragatas de 5ª ou 6ª classe, veteranas das guerras napoleônicas, com mastros altos e facilmente visíveis",<sup>24</sup> suas embarcações estavam aquém da função de combater os clíperes de fabricação norte-americana e outros ágeis navios negreiros.

No quadro das tensões que marcaram as relações entre o governo britânico e os governos de Portugal e Brasil nos anos 1830, lorde Palmerston viu-se obrigado a conviver com notícias como estas, enviadas pelos comissários do tribunal misto do Rio de Janeiro: "Os desembarques de escravos são cada vez mais numerosos e o grosso do tráfico se faz mais abertamente com o Rio de Janeiro."<sup>25</sup>

A necessidade de uma ação mais efetiva que acelerasse a condenação internacional do tráfico obrigou o governo de Sua Majestade britânica a modernizar sua frota. Invertendo o quadro anterior, na virada para a década de 1840, novos e mais modernos barcos foram adquiridos e colocados em atividade no patrulhamento das costas do Brasil e África, cujos primeiros resultados não demoraram a surgir.

Os navios ingleses passaram a patrulhar a costa africana ao sul do Equador, assumindo procedimentos mais agressivos, algumas vezes pouco condizentes com as normas do direito marítimo internacional. Destacamentos ingleses desembarcaram no litoral e arrasaram barracões, libertando seus escravos; ampliaram a vigília sobre a foz dos rios que serviam ao comércio de escravos, atacaram fortes e bloquearam os portos negreiros mais conhecidos.

Um pouco dos efeitos dessa nova política iria transparecer na correspondência que cruzava o Atlântico, da África para o Rio de Janeiro, colocando em dia os compradores de escravos sobre a situação. De Benguela, uma carta de 10 de julho de 1840, endereçada ao comendador Joaquim Antônio Ferreira, informava que "tem-me constado o feio estado em que se têm posto os negócios desse respeito a saída de embarcações portuguesas".<sup>26</sup> Outra, também dirigida ao Rio de Janeiro, do mesmo local e época, traduzia as inquietações de um homem que tentava vender um escravo de um amigo seu que estava no Rio, a quem dizia: "Eu não me atrevo a fazer a venda do seu preto, porque não quero que o senhor fique sem dinheiro e sem o escravo, porque as coisas aqui na saída estão muito feias."<sup>27</sup> Estes novos métodos, alterando a rotina dos mercadores de escravos, conseguiram reduzir conjunturalmente o tráfico ilegal entre 1839 e 1842.

No litoral brasileiro as práticas não eram muito diferentes. Mas a Royal Navy, logo após a modernização de sua frota, precisou cuidar também do Cone Sul, onde os conflitos nas repúblicas do rio da Prata ameaçavam os interesses britânicos. Os patrulheiros navais encarregados de vigiar a imensa costa brasileira, embora em número reduzido, não deixaram de perseguir os traficantes ilegais. Nestas ações a agressividade predominava. Muitos navios mercantes inocentes eram obrigados a se submeter às canhoneiras inglesas; capitães e tripulações sofriam insultos como se prisioneiros fossem; os porões dos navios eram arrombados e as cargas examinadas.

Conta-se que o vapor *Ardent* da marinha britânica, em sua patrulha de um mês aos portos da Bahia e Pernambuco, teria revistado 54 navios, numa voracidade surpreendente. A obsessão britânica gerava protestos entre as populações e autoridades locais, pois, além da violação das águas territoriais, vários traficantes eram perseguidos em terra e nos portos, havendo conflitos que punham em risco sua segurança.

22. Carta de Palmerston à Câmara dos Comuns. Idem, p. 108.

23. Carta a Howard de Walden. Idem, p. 110.

24. Leslie Bethell, op. cit., p. 126.

25. Idem, p. 378.

26. Arquivo Histórico do Itamarati, Coleções Especiais, Comissões e Tribunais Mistos, lata 25, maço 2.

27. Idem, ib.

O número de escravos desembarcados caiu significativamente. Dos 15 mil que entraram no porto do Rio de Janeiro entre janeiro e abril de 1839, o número passou para dez mil em todo o ano de 1841 e a mesma cifra em 1842; na Bahia esta tendência de declínio também se repetiu. Tal influxo sofrido pelo tráfico entre 1839 e 1842 deveu-se apenas em parte aos métodos de repressão mais violentos adotados pela marinha inglesa.

Nessa conjuntura, outras forças ajudaram a campanha britânica. De um lado, a cafeicultura brasileira, principal mercado consumidor de escravos, sofrera um recuo; de outro, no mesmo período, o excesso de escravos acumulados nos mercados costeiros intimidava a expansão contínua de sua oferta. Fruto do revigoramento exagerado do tráfico quando das ameaças que vinha sofrendo desde sua ilegalidade em 1831, formara-se um verdadeiro estoque para atender à eventualidade de uma escassez. Concentrando-se em regiões importantes na oferta de escravos como Campos, Macaé, Ilha de São Sebastião e a cidade do Rio de Janeiro, o número de escravos armazenados só nestes locais ultrapassava dez mil africanos. Este quadro mudou assim que a economia cafeeira novamente retomou sua expansão, a partir de 1842. O tráfico voltaria a seu vigor habitual, mais desimpedido ainda desde que caíra o Gabinete da Maioridade com sua tendência abolicionista.

Foi nesse período, de uma ação ainda tímida da pequena frota britânica no litoral brasileiro, que ocorreram as apreensões dos cinco navios relacionados neste documento: os brigues **Ganges**, **Leal**, **Asseiceira** e os patachos **Especulador** e **Paquete de Benguela**, sendo que quase todos partiram diretamente do Rio de Janeiro para diferentes pontos da costa africana e para esta mesma cidade retornaram, trazendo os escravos requisitados principalmente pela expansão da cafeicultura fluminense.

Para escapar das punições, arranjaram passaportes que sugeriam falsos roteiros, prepararam documentação fictícia, transferindo a propriedade do navio para portugueses residentes nos domínios africanos, de forma a invalidar o julgamento de um navio português por parte de uma comissão anglo-brasileira. Mais que isso, conseguiram fugir do cerco da Royal Navy na costa africana, mas ao alcançar o Brasil, próximos ao momento do desembarque, não tiveram a mesma sorte.

Sua história, desde a perseguição até a condenação dos responsáveis pelo tráfico e a emancipação dos africanos a bordo, transcorreu entre 1839 e 1841. Representam, sem dúvida, um momento de vitória dos interesses antiescravistas sobre os proprietários e comerciantes brasileiros; significam, também, um abalo nos índices de importações ilegais de escravos que vinham se ampliando desde 1831 e, por que não dizer, no patrimônio daqueles que haviam investido em sua compra.

Nestas folhas encontra-se uma fração expressiva de quase 1.500 escravos que, com as emancipações, deixaram de alimentar a resistente continuidade da economia escravista. Em grande parte eram crianças, importadas com a perspectiva de prolongar as necessidades de reposição de força de trabalho, numa época em que o tráfico estava constantemente ameaçado.

A significativa proporção de escravos situados numa faixa etária mais baixa daquela que habitualmente compunha a carga dos negreiros, representa, aliás, uma tendência típica da fase em que o tráfico se tornou ilegal. Se deixarmos de lado as mortes ocorridas nestes navios e levarmos em conta apenas aqueles que chegaram a receber carta de emancipação, veremos nos três primeiros navios (**Especulador**, **Ganges** e **Leal**) a maciça participação numérica de 'rapazes', 'raparigas', 'moleques' e 'negrinhas'. Aparecem ainda umas poucas crianças de peito — são justamente aqueles emancipados para os quais se teve o cuidado de indicar a filiação (ver, por exemplo, ao final da lista do **Paquete de Benguela**, que vários nomes são acompanhados do número correspondente ao da mãe).

Embora no **Especulador** elas representem menos da metade da carga — são 95 crianças (36,6%) para 259 africanos —, nos outros navios ultrapassam esta marca, encontrando-se 213 crianças (56,2%) no total de 379 emancipados do **Ganges** e atingindo o elevado índice de duzentas (64%) em 316 no **Leal**. De acordo com a função produtiva que deveriam ter, estes escravos eram quase sempre meninos, a serem preparados para desempenhar atividades mais pesadas no sistema econômico.

As crianças compareciam com uma representação significativa em relação aos adultos. Sabe-se, conforme a declaração do captor do navio **Paquete de Benguela**, que dos 280 escravos encontrados, 111 (39,7%) eram homens e mulheres, mas as crianças, com 108 rapazes e 61 raparigas, somavam 169 (60,3%). Maior ainda seria sua presença no **Asseiceira**, chegando a merecer comentários do capitão inglês: "Declaro mais que os africanos pareciam sadios depois de uma tão longa viagem, o que atribui a lhes ser constantemente permitido vir sobre o convés,

sendo a maior parte negrinhos e negrinhas, grande número dos quais estavam com sarnas.”<sup>28</sup> Esses “negrinhos e negrinhas” representavam quase três quartos da carga, somando 222 (67,5%) em um total de 332 escravos encontrados a bordo no momento da captura.

Até se chegar à condenação dos navios, a Comissão Mista realizou detalhados julgamentos para finalmente considerar cada um dos cinco como “boa presa”, expressão que caracterizava a legalidade da apreensão e praticamente assegurava sua condenação.

Com o insucesso da missão de desembarcar os escravos na costa brasileira, nas barras do tribunal misto os mestres que conduziam os navios procuravam justificar sua presença em águas proibidas. O mestre do brigue de bandeira portuguesa *Ganges*, encontrado e apreendido em 7 de abril de 1839 no litoral de Cabo Frio com 419 escravos, 14 tripulantes e dois passageiros a bordo, afirmou no momento de sua captura que transportava colonos para Angola. Saíra de Quelimane na costa leste da África, em novembro do ano anterior, quando embarcara os ‘colonos’, porém os maus ventos obrigaram-no a alcançar a costa brasileira.

Remexendo a papelada apreendida a bordo, a Comissão Mista localizou um bilhete em que um dos passageiros informava que levava naquele navio oito peças de ouro e um caixotinho de folha com rapé, pertencentes a Manuel José de Mendonça Furtado que, do Rio de Janeiro, lhe pedia “para empregar o produto de tudo em três barris de alcatrão macho”<sup>29</sup> — ‘barris de alcatrão macho’, segundo a Comissão, nada mais eram que escravos encomendados a este passageiro.

A suspeita de que os passageiros — presentes em todos os navios apreendidos — agissem como consignatários, faziam-nos procurar as justificativas mais variadas para sua presença a bordo. Uns afirmavam precisar sujeitar-se ao embarque naquele navio negreiro porque estavam doentes e passando necessidades no porto de partida; outros afirmavam desconhecer que os escravos transportados seriam desembarcados no Brasil. Um destes inocentes passageiros disse acreditar que “os pretos se destinavam com efeito para Angola... porque, valendo os escravos em Quelimane trinta mil-réis, obteriam em Angola cem mil-réis”.<sup>30</sup>

A tripulação também estava envolvida na consignação de escravos. Foram encontrados recibos passados para o contramestre de “347 pesos... para pagamento desta quantia dez escravos no valor”.<sup>31</sup> De uma vez por todas, a Comissão admitiu “que o destino para Angola não era mais que um stratagem com que se pretendia encobrir o verdadeiro destino desta negociação... de conduzir os pretos que existem a bordo para desembarcarem em algum ponto da nossa costa”.<sup>32</sup>

Outro aspecto a exigir cuidadosas pesquisas por parte da Comissão Mista foi a nacionalidade do navio. Logo após a apreensão, o proprietário do *Ganges*, através de seu procurador, argumentou pela ilegalidade da apreensão. Afinal, um navio de propriedade de um súdito português não poderia ser julgado por uma comissão estrangeira. Diante destes protestos, os membros da Comissão examinaram a documentação, acabando por desmascarar sua suposta origem portuguesa e condenar seu proprietário, Antônio Gomes da Cunha, um negociante da praça do Rio de Janeiro, por empregar o *Ganges* no comércio proibido de escravos.

Também não foi difícil descobrir a estratégia semelhante, utilizada pelos proprietários do *Paquete de Benguela*, capturado em agosto de 1840 na altura da Ilha Grande com 284 escravos, “escotilhas armadas com barras de ferro, divisões temporárias feitas de couro em lugar de baileu, couro por cima das pipas de água, uma porção de cestos que servem para farinha”.<sup>33</sup> No momento da captura, seu capitão declarou que se dirigia de Benguela — onde havia embarcado os escravos — para Montevidéu. Como de praxe, os supostos proprietários deste patacho, Manuel Joaquim Teixeira e seu irmão José Joaquim, moradores em Benguela, alegaram que seu navio possuía nacionalidade portuguesa, que o haviam comprado meses antes, estando agora de viagem para Montevidéu.

Após o exame dos registros de propriedade e inúmeros outros documentos que comprovavam a direção do tráfico para o Brasil, a Comissão descobriu que o *Paquete de Benguela* era o mesmo patacho *Idália*, que partira em abril, graças à conivência das autoridades do Rio de Janeiro, “preparado e equipado” para Angola. Conclui ainda,

28. Idem, lata 2, maço 2.

29. Idem, lata 16, maço 4.

30. Idem, ib.

31. Idem, ib.

32. Idem, ib.

33. Idem, lata 25, maço 2.

que a venda figurada em Benguela aos Teixeira só tivera por fim inculcar-se não ser ela já propriedade de Albino Pinto de Carvalho, aqui residente quando a comprou e expediu para aquele porto, e sim daqueles ali moradores, para assim subtraírem aos efeitos das instruções por que ultimamente se regula esta Comissão Mista, fraude tão usual em negociações desta natureza, e no embandeiramento das embarcações nela empregadas.<sup>34</sup>

A troca de bandeiras era uma estratégia bem conhecida dos traficantes quando penetravam em “latitudes perigosas”, como eram chamadas aquelas áreas em que os tratados proibiam o tráfico negreiro. Como fizeram os mestres do **Ganges** e do **Paquete de Benguela**, se ficasse comprovado pela documentação e pela retórica dos procuradores a nacionalidade portuguesa da embarcação, o crime de tráfico era transformado em simples delito, que a um tribunal brasileiro e inglês não caberia julgar. Por isso, era freqüente o ‘duplo jogo de papéis’, em que, de acordo com as circunstâncias, se lançava mão de um ou outro registro.

A falsificação de documentos passou a ser uma constante desde que começaram os tratados contra o tráfico. Quando o norte do Equador foi interditado para o comércio de escravos, era comum os tumbeiros ingressarem nestas águas com passaportes falsos, como se estivessem comercializando produtos africanos, e voltarem carregados de escravos. Outros navios brasileiros obtinham passaporte para áreas da costa africana onde até 1836 o tráfico era permitido, mas desviavam sua rota para as “latitudes perigosas”. Dos 54 navios julgados entre 1822 e 1830 pela Comissão Mista Portugal-Inglaterra instalada em Serra Leoa, quarenta possuíam passaporte para Molembo ou Cabida, na costa angolana, mas foram capturados na baía de Benin.<sup>35</sup>

Embora a Comissão descobrisse a falsificação e o jogo de bandeiras armado pelo **Paquete de Benguela**, passou despercebido que, apesar de estarem supostamente chegando de Benguela, mais de um quarto dos escravos vinha do leste africano. Ao se examinarem as cartas de emancipação dos africanos encontrados nesta embarcação, nota-se que, do total de 270, 196 (72,5%) provinham da região de Benguela e 74 (27,5%) eram de Quelimane, no outro lado da costa africana. É bem possível, portanto, que a viagem tenha se estendido bem mais do que declarou o capitão da embarcação — teria passado em Quelimane muito antes de alcançar Benguela e partir para o Brasil.

Outro navio que dividiu sua carga entre dois portos africanos bem diferentes foi o **Asseiceira**, no qual havia 173 (53,7%) escravos do leste, além de 72 (22,3%) de Benguela e 77 (24%) de Mocambe, duas regiões ao sul de Angola.

Tanto em um quanto no outro, as nações dos emancipados foram bem pouco variadas, o que não aconteceu no restante dos navios: vindos de um mesmo porto, o **Especulador**, o **Ganges** e o **Leal** traziam em seus porões escravos das mais diferentes nações, próximas do porto de embarque. Esta enorme diversidade repetia uma tendência tradicional do comércio negreiro em misturar escravos de várias nações, cada qual com seu dialeto e costumes próprios, a fim de diminuir a possibilidade de comunicação entre eles.

Diante da fatalidade da captura na costa brasileira, outra alternativa por parte dos mestres era argumentar que estavam apenas fazendo escala no Rio de Janeiro para então seguirem em direção a algum porto africano. Traziam, para isto, passaportes emitidos por governadores dos domínios portugueses na África (muitos dos quais diretamente envolvidos com o tráfico de escravos), autorizando escala no Rio de Janeiro.

O **Leal**, de bandeira portuguesa, com 364 escravos, detido pela corveta de guerra **Grecian** também próximo a Cabo Frio, vinha com um passaporte do governador de Angola, que permitia a viagem para Moçambique, com escala no Rio de Janeiro. Nem por isto foi absolvido. O exame da documentação encontrada a bordo evidenciou que pelo menos parte da carga de escravos era destinada a comerciantes do Rio e que o **Leal**, na verdade, era o **Leão** — um brigue brasileiro de propriedade de Antônio José de Abreu Guimarães, que partira meses antes do porto do Rio para Angola e voltava agora com o nome e a documentação falsos.<sup>36</sup>

Sem bandeira alguma içada, mas tendo sido encontradas a bordo bandeiras portuguesas e, naturalmente, muitos escravos em seus porões, foi capturado em março de 1839, próximo a Cabo Frio, o **Especulador**. William Preston, o comandante da corveta de guerra britânica **Electra**, logo após a captura registrou que “no dia 25 de março de 1839, achando-me na

34. Idem, ib.

35. Pierre Verger, op. cit., p. 407.

36. Arquivo Histórico do Itamarati, Coleções Especiais, Comissões e Tribunais Mistos, lata 19, maço 2.

latitude de 22 graus e 35 minutos sul e na longitude de 39 graus e 3 minutos oeste, detive o bergantim denominado *Especulador*... comandado por Manuel Joaquim Pereira Negrão... o qual declarava vir de Anha, perto de Benguela, com destino para o Rio de Janeiro, Montevidéu e Moçambique".<sup>37</sup>

Tudo fazia crer que realmente o navio saíra de Benguela e faria escala, em sua viagem de volta, no Rio de Janeiro e em Montevidéu, para retornar a Moçambique. Como que prevenido a apreensão, seu proprietário deixara com o mestre Negrão algumas cartas fictícias, com instruções para o suposto roteiro. A primeira delas deveria ser lida logo que partisse de Benguela, seu ponto de origem. Dizia:

Hoje, querendo Deus, se fará V.M. de vela no patacho *Especulador* do seu comando, e nele se dirigirá ao porto de Anha, onde receberá do Sr. André Soares 306 pretos que ele ali tem pronto... e com eles largará com toda a brevidade para o porto de Montevidéu, aonde procurará o Sr. Manuel da Silva Peixoto e... dele receberá um piloto, com o qual seguirá para Moçambique.<sup>38</sup>

Conforme queria induzir através desta carta, o navio fora a Montevidéu para apanhar um piloto. Porém, como a travessia do Atlântico só para isso poderia parecer estranha, o esperto proprietário tratou de, em outra carta forjada, explicar que "a falta aqui [Benguela] de um oficial hábil, que possa montar o Cabo, me obrigou a fazer despachar o navio com escala por Montevidéu".<sup>39</sup> Também fora cuidadoso o suficiente para justificar algo mais estranho ainda em seu projeto de trocar escravos comprados em Anha por escravos de Moçambique: "Já estou cansado de sofrer fugas dos naturais daqui [refere-se a Benguela] que não posso sujeitar ao trabalho por forma alguma."<sup>40</sup>

Mas a Comissão Mista não teve muito trabalho em descobrir que esse plano mirabolante não passava de um acobertamento para o comércio de escravos com o Rio de Janeiro. A rapidez da captura não permitiu que alguns papéis incriminadores fossem jogados ao mar. Vários escravos estavam consignados em nome dos membros da tripulação. Um bilhete avulso comunicava: "Sr. Boaventura [contramestre do *Especulador*]. Remeto um preto marcado no peito esquerdo ..., vindo a completar dez. Remeto mais o seu molequinho e mais um meu marcado no braço esquerdo... que é o que lhe falei para V.M. vender para minha conta. Ass. José Bento Álvares."<sup>41</sup> Outro recibo era dirigido ao Sr. Negrão: "Vão esses quatro pretos para bordo... veja não os deixe saltar em terra, pode abonar-lhe razão hoje. Ass. Veiga."<sup>42</sup>

O *Especulador* servia também para a troca de correspondência entre representantes comerciais de interesses escravistas dos dois lados do Atlântico: Uma mulher, Elena Maria de Jesus, responsável pela compra de escravos em Benguela, em uma destas cartas justificou-se junto ao seu comandante: "Não lhe remeto os escravos que me mandou dizer de 14 a 15 anos por V.M. mandar fazendas não sortidas; assim mesmo sortidas custa achar, só com dinheiro, o que então lancei a mão as mandar para o sertão para que só assim é que V.M. terá lá escravos à medida do seu desejo."<sup>43</sup>

Além dos papéis, outra coisa chamou a atenção dos membros da Comissão Mista: a variedade de marcas nos negros transportados. Na inquirição feita ao mestre Manuel Joaquim Pereira Negrão, ele explicou que "os pretos tinham vindo já marcados da terra". Diante disso, a Comissão provocou:

E dizendo-se-lhe que o acharem-se todos os pretos marcados com diferentes marcas, ter sido esta embarcação apresada nas imediações de Cabo Frio e ter daqui saído o ano passado, faz tudo crer que os pretos referidos eram destinados para esta cidade ou suas imediações, que pertencem a pessoas aqui residentes e não a que figura ser proprietário de todos, por isso que se fosse nenhuma necessidade havia de os marcar com diferentes marcas.<sup>44</sup>

37. Idem, lata 14, maço 3.

38. Idem, ib.

39. Idem, ib.

40. Idem, ib.

41. Idem, ib.

42. Idem, ib.

43. Idem, ib.

44. Idem, ib.

E concluiu em seguida, no encerramento do caso em 4 de maio de 1839, pela "certeza de que esta embarcação vinha diretamente para o Rio de Janeiro, a fim de meter aqui por contrabando, como recebera em Benguela, ou no porto de Anha, os referidos africanos comprados e carregados por conta e risco de pessoas residentes no Rio de Janeiro".<sup>45</sup> Dois dias após a sentença que incriminara o mestre Negrão, ao procurarem por ele na fragata britânica onde aguardava o desfecho do julgamento, descobriram que havia sumido misteriosamente. Como não foi possível reunir provas que implicassem qualquer outro dos envolvidos, o caso acabou sem prisões.

Vindo diretamente de Quelimane, na costa leste africana, o *Asseiceira* foi cercado por dois navios da marinha de guerra britânica, em frente à ilha de São Sebastião. Naquela manhã do último dia de 1840, o capitão francês, naturalizado brasileiro, João Batista Boisson, foi obrigado a diminuir o pano e admitir o aprisionamento do barco que conduzia. De nada adiantaram as instruções que lhe passara o proprietário, "apontando-se-lhe os lugares da costa próximos ao Rio de Janeiro, onde devia dirigir-se na volta de sua viagem, e os que devia evitar, caso encontre o cruzeiro".<sup>46</sup>

Chegava ao fim uma longa viagem, iniciada em janeiro de 1840, quando o *Asseiceira* saíra do Rio de Janeiro com destino ao porto de Santa Catarina. Ali recebeu uma carga suspeita do brigue *Dois Amigos*, navio pertencente ao barão de Vila Nova do Minho (título concedido pela irmã de dom Pedro II) ou José Bernardino de Sá, uma das maiores fortunas do Brasil dedicadas ao tráfico. Eram mercadorias variadas, tais como fazendas, pólvora, espingardas, miçangas, vinagre, azeite, açúcar — as mais adequadas como meio de troca por escravos africanos.

Mas, evidentemente, o envolvimento do barão não terminava aí. Havia fortes suspeitas de que Bernardino de Sá era um dos 'carregadores' que dividia a carga que retornava da África acorrentada nos porões. Apesar de todas as provas terem sido jogadas no mar quando o *Asseiceira* foi perseguido, a Comissão Mista conseguiu localizar uma carta de seu próprio punho dirigida ao mestre Boisson quando este ainda estava de partida em Santa Catarina. Constava do pequeno esclarecimento que "quando disse a V.M. que os fardos podiam ser mais pequenos é no caso de serem muito mais em conta e mesmo de ser preciso assim para completar o carregamento, porém preferindo sempre os maiores. Eu espero que o Filipe trará quatrocentos".<sup>47</sup> Foi o suficiente para condenar o célebre traficante como incurso no artigo 1º da Convenção de 1826; também foram incriminados por pirataria o capitão João Batista Boisson, alguns tripulantes e passageiros.

É bem provável que a Comissão Mista não tivesse condições de atingir figuras tão proeminentes do Império. E por mais que trabalhasse, os navios condenados representavam apenas uma pequena fração diante da freqüência com que chegavam negreiros em diferentes pontos da costa. A escravidão possuía ainda um sólido consenso ideológico na sociedade brasileira, parecendo justa a todos, com exceção dos liberais e dos próprios escravos, a continuação de seu comércio.

Talvez ninguém melhor que Thomas Nelson, um intelectual inglês residente no Brasil, percebeu essa situação. Para ele, os tratados antitráfico representavam "uma questão de necessidade, uma espécie de deferência para com o espírito da época, uma ficção diplomática".<sup>48</sup> E foi como ficção da melhor qualidade que, além da Comissão Mista do Rio de Janeiro, poucas autoridades se dispuseram a reprimir o tráfico. Pelo contrário, a ilegalidade desta atividade abriu uma importante fonte de renda para os funcionários encarregados de reprimi-la; autoridades portuárias facilitavam a liberação de navios aparelhados em direção à África, embaixadas no Rio de Janeiro cediam suas bandeiras para serem utilizadas pelos traficantes, juizes de paz protegiam os navios em sua chegada — tudo em troca de propinas.

Dessa cooperação não se furtavam nem as altas patentes das Forças Armadas, como o ministro da Guerra, que não viu o menor inconveniente em permitir que os traficantes transformassem a bem situada fortaleza de Santa Cruz em entreposto receptor de escravos. E mesmo próximo ao imperador havia notáveis envolvidos no tráfico, além de José Bernardino.

45. Idem, ib.

46. Idem, lata 2, maço 2.

47. Idem, ib.

48. Citado por Robert Conrad, *Tumbeiro: o tráfico escravista para o Brasil* (São Paulo, Brasiliense, 1985), p. 119.

Conta o historiador Robert Conrad: "Por volta de 1838, por exemplo, cerca de trinta africanos que haviam sido desembarcados em uma praia próxima do Rio de Janeiro estavam marcados com a insígnia do próprio regente do imperador, o senador Pedro de Araújo Lima, um dos mais proeminentes políticos conservadores do Brasil, que então era chefe de Estado e que mais tarde foi honrado com o título de visconde (e depois marquês) de Olinda."<sup>49</sup>

Havia, ainda, um sem-número de anônimos exercendo papéis indispensáveis, como os pequenos barqueiros que sustentavam a chegada dos escravos em pontos discretos do litoral fluminense, onde faziam o desembarque, e guardas que acompanhavam a viagem para o interior. Até professores de português contribuíam, sendo os responsáveis pela importante tarefa de transformar rapidamente os africanos 'boçais' — aqueles escravos novos que ainda desconheciam a língua falada no Brasil — em 'ladinos', para evitar que sua chegada fosse descoberta por alguma autoridade menos corrompida.

A opinião pública em geral, ainda bem pouco sensibilizada com o problema da escravidão, era muitas vezes mobilizada pela propaganda dos interesses escravistas a fim de não dar paz aos trabalhos da Comissão Mista. Embora a aparência dos documentos não revele, as cartas de emancipação destes cinco navios foram produzidas em um momento extremamente tenso. A Comissão, que desde sua criação em 1817, até 1838 condenara pouco mais de uma dezena de embarcações, julgou e condenou seis navios em 1839 (entre os quais o *Especulador*, o *Ganges* e o *Leal*) e entre 1840 e 1841 julgou mais sete e condenou três (inclusive o *Paquete de Benguela* e o *Asseiceira*) pelo comércio proibido de escravos. A população reagiu furiosa contra este excesso de zelo, sendo "tão intensa... a hostilidade no Rio contra os últimos feitos da marinha britânica que George Jackson e Frederick Grigg precisavam muitas vezes pedir à Guarda Nacional que os escoltasse através da multidão furiosa, que atirava pedras contra o tribunal, quando a Comissão Mista estava reunida".<sup>50</sup>

Mas o juiz-comissário britânico, sir George Jackson, não era apenas alvo de críticas vindas do país onde servia. Apesar de sua vasta experiência diplomática, tendo atuado durante vinte anos no serviço britânico e servido como juiz-comissário em Serra Leoa, era suspeito de aceitar suborno dos traficantes, além de ser muito influenciado em suas decisões pelo juiz brasileiro Carneiro de Campos. A diplomacia britânica não se conformara com suas medidas anteriores de absolver o *Flor de Luanda* e o *Recuperador*, capturados ilegalmente à luz dos tratados existentes. O cônsul britânico no Rio de Janeiro, W.G. Ouseley, chegou a afirmar sobre Jackson que era "mais do que um pouco desequilibrado.. é uma pena que ele esteja aqui agora. Poderíamos ter esmagado completamente os canalhas com qualquer Comissão equilibrada... enquanto ele fizer parte da Comissão as nossas dificuldades serão multiplicadas".<sup>51</sup>

Talvez em decorrência dessa sugestão, George Jackson foi transferido no mesmo ano para a Comissão Mista Anglo-Holandesa, em Suriname, onde dificilmente causaria problemas, pois não aparecia qualquer caso para ser julgado. Seu sucessor, contudo, ocupou por muito pouco tempo a função: em 1844 a Comissão condenou pela última vez um navio, e no ano seguinte encerrou seus trabalhos.

O fim da Comissão Mista Brasil-Inglaterra no Rio de Janeiro representou uma nova fase nas pressões contra o tráfico. Até ali os investimentos feitos contra ele haviam sido bem maiores e dispendiosos do que os resultados obtidos. Mas esse déficit era bancado apenas pela Inglaterra. Sua pressão naval não conseguira sequer arranhar a escravidão brasileira, que continuava a reproduzir-se graças ao tráfico ilegal. Tal ilegalidade, no entanto, não constituía um obstáculo nem para os comerciantes de escravos nem para os proprietários.

Ao mesmo tempo, os grupos políticos que controlavam o governo brasileiro estavam muito mais empenhados em preservar a escravidão do que em lutar por sua extinção. As tensas e difíceis relações entre a Inglaterra e o Brasil, até então amortecidas pelos tratados que de certa forma legitimavam as incursões navais antitráfico, chegavam a uma encruzilhada. Em 1845 findava o prazo de 15 anos estabelecido nos tratados entre Portugal e Inglaterra (ratificados pelo Estado brasileiro), em que estivera garantido o direito mútuo de busca aos navios suspeitos e se mantinha a existência legal da própria Comissão Mista aqui instalada.

Desde então, o governo brasileiro pôde contestar tanto a legalidade do funcionamento da Comissão quanto o direito mútuo de busca. E isto não demorou nada: em março, o *Subcomité de Assuntos Exteriores do Conselho de Estado* decidiu pela pronta suspensão deste direito e pela gradual extinção da Comissão Mista.

50. Leslie Bethell, op. cit., p. 149.

51. Idem, p. 196.

Deixando de lado novos esforços em busca de um próximo tratado e tendo em vista as dificuldades do passado recente em cumprir os anteriores, o Parlamento inglês partiu para medidas unilaterais. Aprovou, em julho de 1845, um projeto de lei preparado por lorde Aberdeen, segundo o qual os tribunais do almirantado ficavam autorizados a julgar como pirataria os navios brasileiros capturados em atividades de tráfico, os quais, com a inevitável condenação, seriam colocados a serviço da Grã-Bretanha ou demolidos.

A Bill Aberdeen guardava em sua essência algumas complicações legais, pois não era correto, à luz do direito internacional, reputar por pirataria o que outra nação não considerava como tal. Prevendo os danos que ela causaria à soberania brasileira, Joaquim Nabuco considerou-a "um insulto à nossa dignidade de povo independente".<sup>52</sup> Mas sem dar ouvidos ao direito nem ao nosso célebre político, em agosto de 1845 essa lei recebeu a chancela real.

Como seria de se esperar, a capacidade de persuasão das forças navais inglesas multiplicou-se, apressando o caminho para o fim definitivo do tráfico. Naquele momento, além da manutenção do patrulhamento na costa africana, a marinha inglesa, com muitos de seus navios liberados pelo fim dos conflitos com Rosas no estuário do Prata, transferiu-os para a vigilância da costa brasileira. Desde Santos, no litoral paulista, até Campos, no extremo da província do Rio de Janeiro, os vapores ingleses, em ações ousadas, entraram nos portos, revistaram as enseadas, destruíram os navios aparelhados para o tráfico, chegando ainda a ameaçar com um bloqueio marítimo os portos do Rio de Janeiro e Bahia.

Os ingleses voltaram, também, a receber inestimáveis informações de um antigo e misterioso colaborador, que trocou as atividades de tráfico pela delação, seduzido pelos altos preços pagos por seus competentes serviços: O 'Alcoforado'. Por meio de seus valiosos relatórios, a marinha de Sua Majestade conseguiu localizar centenas de barcos que saíam dos portos aparelhados para o tráfico ou desembarcavam escravos na costa.

Na vida política interna, o apego à escravidão começou a tornar-se relativo. As enormes proporções assumidas pelas entradas ilegais de africanos em 1848 e 1849, com sessenta mil e 54 mil escravos, respectivamente, causaram apreensões no governo, em particular no Gabinete conservador, que assumiu em 28 de setembro de 1848. A ampliação do contingente de africanos novos (os 'boçais'), indisciplinados e que desconheciam as noções mínimas de hierarquia social devido à pressa com que haviam sido introduzidos, gerou um certo pânico nos grupos dirigentes. Temiam desordens sociais, uma paranóia tradicional nas formações escravistas, em que ocorria um desequilíbrio demográfico entre a população negra e a branca. Jornais abolicionistas, tímidos ainda, incitavam mudanças na opinião pública, principalmente nos centros urbanos. Aproveitando o clima, uns poucos políticos liberais discursavam nas câmaras contra a permanência dissimulada do tráfico.

Acima de toda essa efervescência, no entanto, estavam os problemas causados pela pressão naval inglesa no litoral brasileiro, com as constantes ameaças de bloqueios e os boatos de intervenção. Era inevitável que o Gabinete conservador passasse a encarar mais seriamente o fato de que a continuação do tráfico ilegal naqueles termos representava, a médio prazo, uma ameaça à independência nacional.

A alternativa do governo brasileiro parecia ser, naquele momento, assumir suas próprias medidas para reprimir o tráfico. Diante desse quadro, não foi difícil ao ministro da Justiça conseguir a aprovação de seu projeto de lei, que tratava da repressão ao tráfico negreiro. Em setembro de 1850, o projeto de Eusébio de Queirós tornou-se a lei nº 581.

Recuperando os termos da legislação anterior, o tráfico continuaria a ser considerado um ato de pirataria e todos os navios brasileiros, encontrados no litoral transportando escravos ou simplesmente aparelhados, seriam capturados pela marinha brasileira. Captores e informantes receberiam a renda pela venda dessas embarcações.

Para o cumprimento da lei, contudo, o governo imperial não contou apenas com sua marinha. Desta vez, organizou-se uma efetiva pressão sobre as autoridades locais, policiais e funcionários públicos, no sentido de cumprirem suas funções antitráfico. O comércio de escravos declinou consideravelmente com tais medidas. Alguns carregamentos "de um ou outro africanista audaz"<sup>53</sup> apareceram esparsos ao longo de toda a década de 1850, desafiando a vigilância costeira e terrestre, para levar a mão-de-obra aqueles produtores mais aferrados à escravidão.

52. Citado por Leslie Bethell, op. cit., p. 254.

53. *Jornal do Comércio*, 1859, n. 9, citado por Ismênia Martins, 'Uma velha questão sob um novo ângulo: a repressão do tráfico e o contrabando de escravos no Rio de Janeiro. Uma avaliação crítica das fontes para o seu estudo', em *Niterói*, v. 1, n. 1 (Niterói, Inst. de Desenvolvimento Cultural, Centro de Documentação Histórico-Cultural, 1969), p. 52.

Mas à margem de toda a movimentação política e diplomática em que se debatia o tráfico em seus instantes finais, o que representou para os africanos aprisionados a condenação dos navios negreiros pela Comissão Mista do Rio de Janeiro?

Se recorrermos ao texto que serve de preâmbulo para as cartas de emancipação do *Especulador*, *Ganges*, *Leal*, *Paquete de Benguela* e *Asseiceira*, a impressão é de que se tornaram livres. Sobre os africanos diz o texto que, a partir daquela data, ficavam "havidos por emancipados e livres" e, ainda, que cada um deles seria "empregado... como criado ou trabalhador livre". Teriam interrompida, assim, sua trajetória na condição de escravos, transformando-se por meio de uma medida legal em trabalhadores livres. Benedito, Tiago, Camila, Ágata e tantos outros poderiam, então, sair em busca de trabalho, donos de seu destino, na nova terra? Ou, quem sabe, retornar à África?

Desde que começaram a ser pensadas as primeiras medidas para o combate ao tráfico negreiro, surgia sempre a questão relativa ao destino dos africanos encontrados a bordo dos navios apreendidos. Quando criadas as comissões mistas, o artigo 7º de seu regulamento já previa que os escravos dos navios condenados por tráfico deveriam "receber da Comissão Mista uma carta de alforria, e serão consignados ao governo do país em que residir a Comissão que tiver dado a sentença, para serem empregados em qualidade de criados ou de trabalhadores livres".<sup>54</sup>

Mas os escravos não encontravam a liberdade. O som da palavra 'livre', no momento em que a Comissão pronunciava a sentença dos navios condenados, apenas anunciava uma liberdade que estava a anos-luz dali. Era isto o que significava a condição de 'trabalhador livre' para os emancipados; era isto o que pregava o alvará de 26 de janeiro de 1818, cujo parágrafo 5º dispunha que os africanos estavam "destinados a servir como libertos por tempo de 14 anos, ou em algum serviço público de mar, fortaleza, agricultura e de ofícios..., ou alugados em praça a particulares de estabelecimentos e probidade conhecida".<sup>55</sup>

Afinal, simplesmente despejar nas cidades aqueles africanos que desconheciam completamente a língua, hábitos, hierarquias e códigos sociais do Brasil era formar bandos de párias, que só fariam aumentar a permanente instabilidade de uma sociedade escravista. E "por não ser justo que fiquem abandonados", deveriam ser entregues à guarda do juiz da Ouvidoria da comarca ou do juiz de órfãos e ausentes, que se encarregaria de encaminhá-los a algum tutor: o 'africano livre' equiparava-se juridicamente ao índio, devendo possuir um tutor, responsável por "os alimentar, vestir, doutrinar e ensinar-lhes o ofício ou trabalho que se convencionar". Pelo menos era isto o que pregavam os códigos legais.<sup>56</sup>

Nada mais natural, portanto, que a solução de criar um período de adaptação para que os códigos sociais se tornassem conhecidos, através do trabalho e da tutela; um período que obrigatoriamente antecederesse a liberdade, a fim de ela ser exercida dentro dos limites impostos pelos grupos dominantes. Os africanos deveriam, assim, "por seu préstimo e bons costumes", tornar-se "dignos de gozar... o pleno direito de sua liberdade".<sup>57</sup>

Sem o domínio desses códigos, sem conhecer seu lugar e papel sociais, o africano não se encontrava habilitado à dignidade dos homens livres. Esta perspectiva diferenciava-o do escravo, cujo processo de aculturação, em sua maneira habitual, foi assim descrito:

Ao escravo trazido nas caravelas se batizava no porto de chegada. A consciência ingênua acreditava com isso salvá-lo. Mas o senhor que atribuía ao negro servo um nome de branco, cristão, em troca do nome tribal do lugar de origem, sabia que a água do batismo era apenas uma porta líquida de entrada na redução necessária das diferenças que tornam eficazes os usos da desigualdade. É importante que o escravo fale a língua do senhor para compreendê-lo e saber obedecer. É preciso que possua a mesma fé, para que no mesmo templo faça e refaça as mesmas promessas de obediência e submissão aos poderes ocultos da ordem social consagrada. Promessas que o senhor paga com a festa, e o servo com o trabalho.<sup>58</sup>

54. Antônio Pereira Pinto, 'Regulamento para as comissões mistas que devem residir na costa da África, no Brasil e em Londres', anexo nº 3 à Convenção Adicional de 28.7.1817, em *Apontamentos para o direito internacional ou Coleção completa dos tratados celebrados pelo Brasil com diferentes nações estrangeiras*, vol. 1 (Rio de Janeiro, F.L. Pinto, 1864), pp. 178-179.

55. Alvará de 26.1.1818, em *Coleção de leis do Brasil, 1818-1819* (Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889), p. 71.

56. *Idem*, parágrafo 3.

57. *Idem*, *ib.*

58. Carlos Rodrigues Brandão, *Identidade e etnia: construção da pessoa e resistência cultural* (São Paulo, Brasiliense, 1986), pp. 8-9.

Como o ciclo de sua aculturação apenas começara na África, o futuro emancipado precisava concluí-lo através da tutela e do trabalho.

Mas que valor tinha a liberdade numa sociedade escravista, onde trabalho se confundia com escravidão, esta condição que não sobrevive sem a violência? Como falar em preparar o caminho para a liberdade em uma cultura onde, por séculos, o trabalhador era tratado como objeto, 'volume', 'fardo', 'peça' e, até 'barril de alcatrão'? Em verdade, todos os emancipados que aparecem nestas listas precisavam servir por 14 anos a um tutor qualquer que o tivesse arrematado ou trabalhar em obras e serviços públicos. Antes disso, nem a liberdade; nem o documento legal que devia garanti-la estavam disponíveis. O 'livro de marcas' pode ter agora revelado seu verdadeiro caráter; ali ficaram registrados nomes de africanos recém-chegados que ainda precisavam percorrer um longo caminho para a liberdade.

Eram sobreviventes, não apenas dos rigores dos traficantes, mas também das autoridades britânicas e brasileiras, responsáveis pela apreensão. A relação de africanos emancipados envolve um contingente menor que aquele encontrado nos porões dos navios no momento da captura. Sabe-se que muitos morriam durante a travessia, antes de alcançar a costa brasileira; o que não se sabe é que eram muitos, também, os que faleciam antes do julgamento da Comissão Mista. Enquanto aguardavam em navios-depósitos britânicos no porto do Rio de Janeiro, nem todos suportavam o tempo que transcorria entre a captura e a sentença final da Comissão. Mesmo que os doentes chegassem a ter assistência hospitalar, a espera de até três meses era excessiva para alguns.

Embora existissem 316 escravos em sua lista de emancipações, o comandante britânico havia encontrado 364 escravos a bordo do *Leal*. A morte subtraiu 48 africanos (13%) durante os 77 dias que se passaram desde a captura, em abril de 1839, e a sentença da Comissão, em junho do mesmo ano. O quadro não era muito diferente nos outros navios. Do carregamento do *Ganges* apenas 386 chegaram a constar da relação de emancipados, tendo morrido 33 (7,8%) durante os 68 dias de espera do julgamento.<sup>59</sup>

Estavam apenas a meio caminho da liberdade, e o próximo trecho, até alcançarem a carta de emancipação definitiva, individual e que deveriam portar consigo como prova de sua condição, era o mais difícil. Este segundo momento ficava por conta de uma realidade em que, no plano cotidiano, as concepções sobre o trabalho ainda eram totalmente marcadas pela violência e pela exploração. Valia, sim, o peso da tradição escravista que acabaria por soterrar qualquer vestígio de liberdade, antes de adquirir a emancipação definitiva. Por isso, a bem poucos foi possível atingi-la. Quando a morte não impedia que fosse alcançada, a escravização permanente o fazia.

Logo após a sentença para os navios e a emissão das cartas de emancipação (uma lista ficava com a Comissão Mista e as cartas individuais eram colocadas sob a guarda do juiz de paz até que o africano livre estivesse habilitado a encaminhar uma petição para recebê-la), os negros eram encaminhados do navio-depósito para a Casa de Correção no Rio de Janeiro, onde permaneciam no Depósito de Africanos Livres. As condições de vida neste estabelecimento eram semelhantes às dos porões dos navios negreiros: "A cota de alimentação e vestuário dada a eles está consideravelmente abaixo da que é dada aos escravos e é mesmo inferior em qualidade. Seu alojamento é um pequeno quarto, onde à noite são colocados esses pobres miseráveis, ou melhor, amontoados."<sup>60</sup>

Os espancamentos e os castigos também eram constantes. Mesmo assim, muitos emancipados chegaram a fazer da Casa de Correção o lugar onde dormiam após o dia de trabalho, e outros ainda tornaram-se empregados desta instituição.

Embora o emprego de emancipados fosse muito comum em serviços e obras públicas, geralmente em funções arriscadas, que o escravo não podia desempenhar, grande parte desse grupo ia parar nas mãos de particulares. Trabalhando tanto em serviços domésticos quanto agrícolas, eram arrendados mediante o pagamento de uma pequena quantia ao governo. O trabalhador recebia apenas vestimenta, alimentação e moradia durante os 14 anos de serviço obrigatório. O preço extremamente baixo destes africanos, em geral muito jovens e vigorosos no trabalho, acabou por transformá-los em mão-de-obra muito procurada. A situação deles, no dizer de um crítico da época, poderia traduzir-se no seguinte: "africano livre significa escravo barato".<sup>61</sup>

59. Índices obtidos em 'Report of slaves on board *Leal*, 1839', Arquivo Histórico do Itamarati, Coleções Especiais, Comissões e Tribunais Mistos, lata 19, maço 2, e em 'Relation of slaves on board *Ganges*', idem, lata 16, maço 4.

60. Comentários dos comissários britânicos no Rio de Janeiro, 1843, citado por Robert Conrad, op. cit., p. 175.

61. Jornal *O philantropo*, artigo de Frederico L.C. Burlamaque, citado por Robert Conrad, op. cit., p. 179.

Reflexo de uma mentalidade totalmente embotada pela escravidão, à medida que a Comissão Mista emancipava centenas de africanos importados ilegalmente, montou-se em torno destes uma verdadeira agência de administração de mão-de-obra: de um lado, as autoridades responsáveis por sua distribuição; de outro, os interessados em usufruir de um trabalho compulsório muito barato. Valia de tudo para adquiri-la — das pequenas propinas ao grande jogo das influências políticas. Tornou-se um excelente negócio, naqueles tempos de escassez, arrematá-la do governo: em um mês de trabalho, o emancipado proporcionava uma renda suficiente para que seu tutor pagasse um ano de seu aluguel.

O interesse nesse excelente negócio não escapou sequer aos ingleses, que chegaram a cogitar tal mão-de-obra como solução para a falta de braços em suas colônias antilhanas. Sugeriram que os africanos emancipados por sentença da Comissão Mista fossem transferidos para lá, com o argumento de que isto também ajudaria a desonerar o governo brasileiro:

Em razão dos inconvenientes que podem surgir do número sempre crescente dos negros emancipados no território brasileiro, é provável que nem o governo nem a Assembléia Legislativa do Brasil verão inconvenientes na conclusão de um acordo entre a Grã-Bretanha e o Brasil, pelo qual os negros capturados e libertos por sentença da corte de justiça mista sejam confiados às nações às quais pertençam os cruzadores que tenham feito a captura.<sup>62</sup>

Mais uma vez os ingleses se enganaram. O governo brasileiro interessou-se — e muito — em tutelar os emancipados. Na conjuntura de crise na oferta de mão-de-obra, eles não eram exatamente uma alternativa para substituir o trabalhador escravo, mas sem dúvida constituíam uma força de trabalho barata para operar nas obras e nos serviços públicos ou mesmo uma fonte de receita, através de seu aluguel a particulares.

Responsável por sua distribuição, o juiz de órfãos e ausentes passou a obter uma significativa renda suplementar das mãos de particulares interessados em adquiri-los. Contando, geralmente, com a anuência desta autoridade, muitos — embora o número de emancipados fosse limitado a oito para cada requerente — arremataram além da quota permitida, usando nomes falsos. O cargo chegou a ser tão concorrido que raramente seus titulares conseguiam permanecer por mais de quatro anos na função. Trocara-se o mercador de escravos pelo juiz de órfãos.

Talvez devido a seu baixo preço, os emancipados arrendados a particulares foram submetidos a rigores ainda maiores e a um tratamento bem pior que os escravos. O preto Bento, de nação bié, que viera no navio *Especulador* e que consta na lista com o número 23, não chegou a receber sua carta de emancipação final. O curador de africanos livres, funcionário que deveria zelar pelo tratamento que os arrematantes dispensavam aos emancipados, informava que “faleceu em 11 de fevereiro de 1844. Seus serviços foram confiados a Filipe Rodrigues”.<sup>63</sup> Seu companheiro de navio, Brás, de nação guenguela, não resistiu tantos anos. Constando da lista de emancipados em 22 de maio de 1839, alguns anos depois o curador notificou que “faleceu em 18 de abril de 1841. Seus serviços haviam sido confiados a Antônio José dos Santos Cardoso. A marca de que fala a carta não foi encontrada por se supor apagada, e estava a pele muito rugosa”.<sup>64</sup> Pior sorte teve a preta Quintina, que chegara a bordo do *Leal* (número 225, da lista de emancipações). Seu corpo trazia as marcas dos maus tratos dedicados aos emancipados. Diz o laudo que “faleceu em 8 de novembro de 1841. Seus serviços foram confiados a dona Maria Balbina da Costa Barros Fonseca. A marca não pôde ser visível porque o cadáver estava crivado de bexigas confluentes”.<sup>65</sup>

O índice de mortalidade entre os emancipados entregues a particulares era surpreendente. Haviam escapado dos porões dos tumbeiros, resistido à lenta espera no navio-depósito britânico, ancorado no porto do Rio, lutado contra os castigos na Casa de Correção, mas não suportaram os rigores de uma escravidão dissimulada. A partir da data da sentença de emancipação, que lista um total de 1.546 africanos nos cinco navios, dentre os cedidos a particulares morreram pelo menos 144.<sup>66</sup>

62. Sugestão do Foreign Office à legação britânica no Rio de Janeiro, 27.5.1833, citado por Pierre Verger, op. cit., p. 379.

63. Arquivo Nacional, Cartas de emancipação, IJ6, 467.

64. Idem, ib.

65. Idem, ib.

66. Cálculo feito a partir das cartas de emancipação existentes no Arquivo Nacional (IJ6, 467 e IJ6, 524). Não foi possível descobrir o índice de mortes entre os emancipados ocupados em serviços públicos.

Além da morte, outro perigo no caminho da emancipação era o de ficarem permanentemente reescravizados. Este risco corriam em mãos de particulares que poderiam forjar os registros de morte e explorá-los como escravos indefinidamente.

De maneira semelhante, isso ocorria com os emancipados entregues ao serviço público. Depois de o africano livre Macário, vindo no *Asseiceira*, encaminhar uma petição a Sua Majestade em janeiro de 1857, na qual vinha “cheio de confiança implorar a graça de sua carta de emancipação”, o suplicante, muito humildemente, explicava que, “tendo servido por espaço de mais de 15 anos aos concessionários de seus serviços”, já possuía a “precisa moralidade de aptidão para se reger”.<sup>67</sup> Ao processo ele anexou duas cartas de recomendação, emitidas por particulares para quem havia trabalhado durante o cumprimento de seus 14 anos de serviço obrigatório. Mesmo assim, no final do processo a intolerante decisão do Ministério da Justiça indeferiu o pedido, mantendo-o permanentemente obrigado a trabalhar para outrem. A alegação utilizada, “por pertencer os seus serviços a estabelecimento público” (no caso à Santa Casa de Misericórdia), curiosamente contrariava o decreto de 28 de dezembro de 1853, que estimulou a emancipação definitiva para todos aqueles que já tivessem cumprido o tempo de trabalho exigido, desde que requeressem a própria emancipação.<sup>68</sup>

Para o enorme contingente de africanos livres, a libertação total só chegou em 1864, com o decreto de 24 de setembro. Mesmo assim, o cumprimento desta determinação não era diferente ao que tantas vezes se assistiu, quando se tratava da utilização de uma mão-de-obra mais ou menos compulsória: os emancipados, em sua grande maioria, continuaram reescravizados.

A liberdade neste ‘livro de marcas’ é, portanto, uma ilusão. Esta jóia, além de perversa, tem um brilho falso ... Nenhum destes homens e mulheres, adultos ou jovens, estava livre a partir daquele momento. Ao contrário, pagaram com vários anos de trabalho o preço da liberdade. E este preço, qualquer que fosse, era caro demais para alguém que não teve direito à decisão em momento algum da história. A tutela de senhores e senhoras e o trabalho com tons de escravidão, que deviam propiciar condições para o exercício da liberdade, permaneceram situados num espaço constrangedor entre a escravidão de fato e a resistência concreta à libertação do trabalhador africano, importado ilegalmente. Enquanto isso não se resolvia, milhares de ‘africanos livres’ tentaram suportar os paradoxos que a escravidão vivia em seus momentos finais.

67. Arquivo Nacional, Cartas de emancipação, IJ6, 467.

68. *Idem*, *ib.*, e Robert Conrad, *op. cit.*, p. 182.

## Iconografia no corpo escravo<sup>69</sup>

Oculto pelo gesto do escrivão ao assinalar o sufixo 'dor' do negreiro **Especulador**, talvez estivesse o desejo de lembrar o afrontoso sarcasmo deste nome. Um sarcasmo, aliás, somente utilizado por aqueles que se sentem bastante à vontade com o que fazem, mesmo que seja a especulação sobre um mercado de seres humanos.

Afinal, esse navio nada mais fazia do que incorporar em seu nome as formas de violência naturalmente envolvidas no comércio de escravos, reunindo-as sob uma palavra: dor. Havia o **Especulador**, mas também existiam o **Recuperador**, **Vencedor**, **Comprador**, **Empreendedor**, **Tentador**, **Vingador**, **Cooperador**, que denunciavam em seus nomes o sofrimento que acompanhava suas cargas. Ele fazia parte do negócio; era fácil aos traficantes lidar com a violência.

Tamanha evidência de brutalidade não consegue esconder um sutil encontro que se realiza nas folhas deste documento. Imperceptível ao primeiro golpe de vista, mas suficientemente definido após uma leitura mais atenta, encontram-se estampados na pele dos africanos, de um lado, os sinais tribais feitos na comunidade de origem e, de outro, monogramas com que proprietários ou simples consignatários registravam sua mercadoria. Dois mundos forçados a um confronto sob a violência subjacente ao tráfico. Dois mundos diferentes que se tocam, se digladiam silenciosamente: o simbólico e o mercantil, uns e outros.

O procedimento de marcar a pele do escravo com um ferro em brasa denuncia aquela que talvez seja a face mais crua do tráfico negreiro. Embora os africanos listados neste documento não tenham se tornado escravos da mesma forma que tantos daqueles que os precederam, não deixaram, mesmo assim, de representar uma amostragem de uma dimensão particular da escravidão no Brasil. Portanto, os monogramas e outras marcas de seus proprietários revelavam de forma indiscutível seu caráter de mercadoria.

Nos porões, assim como os barris de vinagre e as caixas de fazendas, os escravos precisavam ter seu carregador indicado. Precisavam mais do que isso — que a identificação fosse segura, indelével e, na medida do possível, inadulterável, a fim de permitir sua localização pelos agentes comerciais nos portos de desembarque. Chegaram a se estabelecer nos portos de embarque profissionais especializados em marcar os lotes de escravos com os monogramas adequados a cada proprietário. A pele era embalagem. Antes mesmo de suportar os rigores do trabalho, o corpo do escravo suportava signos de propriedade. Um historiador-ficcionista assim lembrou: "Toda vez que um navio vindo da Guiné ancorava ao largo do forte de São Marcelo... negreiros de todas as províncias se acotovavam e ficavam roucos de tanto gritar, ao identificarem as marcas de ferro dos consignadores."<sup>70</sup>

Como mais um bom negócio para o rei, esta prática foi desde cedo amparada e regulada por lei. E dom Manuel mais uma vez parece ter sido pioneiro. Em regimento de 1519 sobre o tráfico negreiro de São Tomé, obrigava a seus fiscais: "Fazeis pôr uma marca dos nossos escravos que dos ditos rios vierem, e será um ferro no braço direito, com uma cruz, e os mais que o contador disser que se costumava pôr em nossas peças."<sup>71</sup>

Conforme essa exigência real, outra marca era feita na pele do escravo, que no transcorrer do embarque chegava a ser marcado inúmeras vezes, em diversas partes do corpo. Além do carimbo feito pelo proprietário e aquele outro com que se preocupava mui justamente dom Manuel, que atestava o pagamento dos direitos de importação, "uma pequena cruz no peito, pela aplicação de ferro incandescente, designava cristãmente os que recebiam em África, antes de velejarem para o Brasil, o sacramento do batismo".<sup>72</sup>

69. Pela força, estímulo e referências bibliográficas para este item em especial, fico grato a Carmem Azevedo, Jaime Mendes e Luís Mott.

70. Bruce Chatwin, op. cit., p. 84.

71. Citado por Antônio Carreira, *As companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro* (Porto, Imprensa Portuguesa, 1969).

72. José Alípio Goulart, *Da palmatória ao patíbulo: castigos de escravos no Brasil* (Rio de Janeiro, Conquista/INL, 1971), p. 67.

Muito mais tarde houve notícia de uma outra disposição real sobre o assunto. O tom é diferente da primeira e traz um certo apelo humanista, bem da época: “Repugnando altamente aos sentimentos de humanidade que se permita que tais marcas se imprimam com ferro quente, determina que tão bárbaro invento mais não se pratique, devendo substituir-se por uma manilha ou coleira, em que se grave a marca que haja de servir de distintivo.”<sup>73</sup>

E como parecia impossível conciliar os “sentimentos de humanidade” com a brutalidade necessária à racionalização do negócio, esta solução teve fôlego muito curto. A partir de 1818 as marcas a fogo voltaram a ser permitidas, desde que “impressas com carimbos de prata”.<sup>74</sup>

Algumas destas breves ilustrações, contudo, não chegam a alcançar o ‘livro de marcas’, já que o tráfico se encontrava na clandestinidade, não havendo direitos a pagar nem batismos a fazer. Por isso, as marcas aí registradas valiam exclusivamente para identificação dos lotes entre os próprios traficantes. Com este objetivo eram feitas em locais do corpo de fácil visualização: peitos, braços e ombros eram quase sempre preferidos para receber o ferrete em brasa.

Mais comumente utilizados eram os monogramas, tanto em letra de forma quanto em manuscrito, com uma ou mais iniciais, separadas ou geminadas. Chega a ser possível tentar reconhecer neste documento alguns deles, já que o tráfico negreiro constituía uma atividade extremamente concentrada nas mãos de poucos investidores.

As letras ‘A’ e ‘B’ geminadas, que aparecem em tantos africanos nos navios **Paquete de Benguela e Asseiceira**, podem pertencer a Amaral e Bastos, nomes que integram as listas dos maiores traficantes do Rio de Janeiro no século XIX. O mesmo pode ocorrer com o famoso Manuel Pinto da Fonseca, possivelmente escondido atrás da marca ‘MF’, em cargas vindas no **Especulador** e no **Asseiceira**. Tantos outros poderiam ser assim identificados: José Rodrigues Ferrera (‘F’), Barbosa Grim (‘B’) ou Ramos e Martins (‘RM’).<sup>75</sup>

A frieza destes mercadores permitia ainda que conciliassem a violência com certas manifestações de extrema espiritualidade: uma cruz entrelaçada pelo ‘S’ da Santíssima Trindade ou a tradicional representação de um coração com as iniciais do terno proprietário em seu interior. Mas quantos também não poderiam estar escondidos sob números como 0, 1, 2, 3, 5, 8 e 9 (que até parecem significar uma hierarquia entre os traficantes)?

Se tudo até aqui parece demonstrar a racionalidade da economia mercantil escravista, há dimensões do escravo que o distinguem, por exemplo, de um rolo de tabaco. Aquele produto possuía vontade própria, sendo um bem semovente muito especial, por mais que as condições do tráfico e da escravidão tivessem se esforçado para anular suas atitudes de ser.

Marcas o escravo era a primeira das providências após sua captura nas razias, pelas savanas africanas, ou de sua compra nos sertões. Imediatamente se configurava a apropriação, mas também, na outra face de um mesmo ato, o temor da fuga e da perda. Marcava-se para identificar uma propriedade; marcava-se para não perder, pois se reconhecia naquela mercadoria o risco de deserção. Nesse instante era inaugurada uma prolongada e invisível luta para a redução do ser em trabalhador coisificado. A dor, nesse primeiro contato, era vital. Situada na ponta do ferrete em brasa, ali se encontrava o ponto de partida para a coisificação do negro; ao eliminar a pessoa, criava o cativo dócil, objeto de uso. Na relação entre quem segurava o ferrete e quem era queimado estava a essência da dominação que a partir dali deveria ser cotidiana.

O calor do fogo, nesse instante, não estava sozinho. Ficava ao lado das grandes distâncias que o escravo percorria desde a captura ou a compra até o ponto de embarque, quando perdia completamente qualquer perspectiva de retorno; e ao lado, também, dos castigos físicos, do acorrentamento, do frio, da fome e do nome cristão. Tudo compunha um doloroso cenário para a desorientação.

73. Alvará de 24.11.1813, Coleção de Leis do Brasil, 1813, p. 50.

74. Alvará de 26.1.1818, Coleção de Leis do Brasil, 1818, p. 9.

75. ‘List of slave merchants residing at Rio de Janeiro’, Enclouse 3, Select Committee of the House of Lords, appointed to consider the best means which Great Britain can adopt for the final extinction of the african slave trade, 1850, p. 239. British Museum, Official Publications Library. A possibilidade de reunir estes e outros notórios traficantes de escravos no Rio de Janeiro devo à gentileza da historiadora Alice Helena Ribeiro, que dispôs de parte de seu tempo em Londres para procurá-los.

Se ficava definida uma propriedade, ao mesmo tempo a dor valia a exata medida do esforço para que o africano perdesse sua individualidade, separando seu corpo de suas vontades. Tratava-se de um processo social e psicológico, em que ia sendo assimilada, compulsoriamente, uma nova condição, primeiro passo para a disciplina e o respeito às hierarquias dos campos sociais nos quais seria enquadrado. Ou, como disse um personagem extemporâneo a tudo isso: "Dor... poderia muito bem ser a única prova da persistência da consciência dentro da carne."<sup>76</sup>

A violência que representava a marcação do escravo no primeiro momento continuava a se repetir em sua trajetória. E a dor física sempre espreitava aqueles que optassem pela transgressão. Intrusa, não convidada, freqüentava com intensidade a relação entre senhores e escravos.

O choque inicial da dor reaparecia sob outras formas no dia-a-dia de sua vida de trabalhador, no tratamento recebido, nos castigos corporais ou nos limites impostos à sua vida social. Chicotes, grillhões, 'anjinhos' compareciam como instrumentos de integração do escravo em funções e papéis específicos no sistema. Por isso, os castigos deviam ser sempre aqueles em "que doesse o corpo".<sup>77</sup>

Mas a ele não ficava restrito: doía em um corpo, mas tinha de ser compreendido por muitos outros. Açoites deviam ser públicos, no pelourinho, no centro da praça local e, acima de tudo, exemplares. Alguns fujões contumazes eram obrigados a carregar diariamente a 'gargalheira', um pesado colar de ferro com pontas, onde havia pequenos chocalhos, ou as humilhantes 'máscaras de Flandres'. Os castigos contra escravos deviam também estender-se para além da individualidade de um ou de outro e tornar-se quase um sistema de classificação social.

Para aqueles que tiveram insucesso em alcançar a liberdade nos quilombos, uma vez capturados, o rei ordenava: "Se lhes ponha com fogo uma marca em uma espádua com a letra 'F' ..., e se quando se for executar essa pena for achado já com a mesma marca, se lhe cortará uma orelha."<sup>78</sup>

Tratava-se, agora, não mais de identificar o escravo como mercadoria, mas como transgressor social. Ao fazê-lo de maneira pública, obrigando-o a expor o símbolo perene de fugitivo da hierarquia, ele não ganhava apenas uma classificação ao modo dos judeus em Auschwitz ou dos criminosos ingleses sob as 'Leis Sanguinárias'. Seu castigo exemplar colaborava para disseminar o medo à transgressão entre a enorme massa de seres nas mesmas condições.

A violência senhorial também aparecia no escravo por outros caminhos. Seu corpo servia como suporte de deformações decorrentes do trabalho exagerado: mãos calejadas e tortas de carpinteiro, calos na juntas dos dedos pelo freqüente trabalho de amassar pão, ausência de cabelos por carregar muito peso, pernas arqueadas pelas cargas excessivas, ou mancas por castigos sofridos.

O corpo transformava-se, assim, no grande instrumento de classificação dos escravos naquela sociedade. Para ele dirigia-se toda a violência, mas dele partiam inúmeras formas de resistência. Carregava, também, símbolos de propriedade e de transgressão. Todos serviam para punir e identificar o transgressor. A captura de um escravo fugitivo dependia de sua exata identificação, um jeito diferente de falar, uma cicatriz, um modo de andar.<sup>79</sup> Por isso, era preciso domá-lo a cada instante.

Misturado às marcas de proprietários expostas no documento, confundindo-se mesmo com elas, havia um outro alfabeto, escrito nos corpos destes africanos, que o escravidão desconhecia. Embora tenham sido aproveitados como elementos de identificação, os sinais tribais carregavam um sentido completamente diferente das marcas.

76. Yukio Mishima, *Sol e aço* (São Paulo, Brasiliense, 1985), p. 38.

77. Gilberto Freire, *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros no século XIX* (Recife, Imprensa Universitária, 1963), p. 33.

78. Alvará real de 3.3.1741. Francisco A. Lopes, *Os palácios de Vila Rica* (Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1955), pp. 131-132.

79. Sobre este tema, ver Gilberto Freire, op. cit.; Luís Mott, 'O escravo nos anúncios de jornais de Sergipe', em *Anais do V Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, vol. 1 (São Paulo, 1986); e Pierre Verger, op. cit.

liberdade  
especifica

Observando-se, em particular, as primeiras folhas da lista dos africanos vindos no navio *Ganges*, encontra-se aquilo que o escrivão traduziu como “marças da terra” e que, em certa ocasião, Kant chamou de “arte aderente”. “Da terra” instalou na África a origem destes sinais. Devolveu à cultura original seu sentido mais puro, já que no contexto do documento servia apenas para identificar párias com destino incerto.

Fruto da cultura destes africanos, seus corpos portavam diversos signos. Com eles chegaram a ficar bem impressionados os viajantes que estiveram no Brasil, dedicando-lhes muitas gravuras e linhas. Debret<sup>80</sup> retratou em duas de suas pranchas os escravos e escravas com diferentes marcas de nações. Este aspecto não escapou também a Rugendas, que nos desenhos de rostos de escravos valorizou a variedade de desenhos faciais.<sup>81</sup> Os que, no entanto, teceram comentários mais detalhados foram Spix e Martius:

De resto, reconhecem-se as diferentes tribos de negros tanto pela língua, cor da pele, tamanho e fisionomia, como, sobretudo, pelas características deformações a que foram submetidos, conforme o costume de suas tribos. É comum verem-se negros, cujos dentes caninos foram afiados ou cujos dentes incisivos foram profundamente entalhados; outros trazem diversas cicatrizes, muitas vezes bastante fundas, de feridas por incisão, por queimadura ou por cauterização, na região das fontes, na testa ou nas faces.<sup>82</sup>

O que despertava a curiosidade em muitos decorria de um grande desconhecimento sobre essas práticas. O corpo, em quase todos os povos africanos, era intensamente modelado para suportar símbolos do complexo mundo social em que se vivia. Podendo decorrer de inúmeras razões, intencionalmente alterava-se a conformação natural de qualquer uma de suas partes: lábios, nariz, pés e mãos, crânio, dentes e a genitália.<sup>83</sup>

Havia, nesses atos, a crença na necessidade de adquirir um potencial mágico favorável e neutralizar o poder adverso, vindo de outros seres e objetos, como os espíritos e os mortos. Significavam, outras vezes, atos indispensáveis para demarcar a iniciação na puberdade ou meios de purificação. Resultavam, geralmente, de manifestações coletivas, transmitidas ao longo do tempo até se tornarem um hábito e um elemento característico da conduta moral e estética de uma população.

No que diz respeito às alterações feitas na superfície da pele, sejam cicatrizes, escarificações, tatuagens, todas possuem também uma finalidade simbólica. Esta iconografia cutânea acaba por formar uma verdadeira escritura, através da qual é possível conhecer a estrutura de uma sociedade.<sup>84</sup>

80. Jean Baptiste Debret, *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil* (Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Edusp, 1978). Estes registros visuais estão nas pranchas 22 e 36.

81. Johann Moritz Rugendas, *Viagem pitoresca...*, pp. 9-14.

82. Johann Baptist von Spix, *Viagem pelo Brasil: 1817-1820* (Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: Edusp, 1981), p. 158.

83. Destacariamos, entre os estudos mais significativos dedicados a estas modalidades de alterações intencionais, Antônio Carreira, ‘Contribuição para o estudo das mutilações genitais na Guiné portuguesa’, em *Portugal: estudos sobre a etnologia do ultramar português*, Junta de Investigações do Ultramar, tomo 3 (1963); Ambrozio Delfino, *Alteraciones dento-maxilares intencionales de caracter étnico: nueva clasificación* (La Plata, 1948); Pedro Estevam de Lima, ‘Deformações tegumentares e mutilação dentária entre os índios tenetehara’, em *Boletim do Museu Nacional, Antropologia*, n. 16 (Rio de Janeiro, Oficina Gráfica Universidade do Brasil, 1954); George Montandon, ‘Les mutilations’, em *Traité d’ethnologie culturelle* (Paris, Payot, 1934); e Nello Puccioni, *Delle deformazioni e mutilazioni artificiali etniche più in uso* (Firenze, S. Landi, 1905).

84. Muitas destas informações foram tomadas de alguns estudos antropológicos sobre o tema. Ver Meton de Alencar Neto, *Tatuagens e desenhos cicatriciais* (Belo Horizonte, Movimento-Perspectiva, 1966); Antônio Carreira, *Mutilações corporais e pinturas cutâneas rituais dos negros da Guiné portuguesa — questionário de inquérito* (Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1950); Adolfo Dembo & J. Imbelloni, *Deformaciones intencionales del cuerpo humano de caracter étnico* (Buenos Aires, 1938); Ling Roth, ‘Tatu in the society islands’, em *Journal of the Anthropological Institute*, vol. 35 (1905); e J.A. Teit, ‘Tattooing and face and body painting of the Thompson indians of British Columbia’, em *45th report of the Bureau of American ethnology* (Washington, 1930).

Sendo muito íntima a relação entre o corpo e as crenças do mundo que o cerca, ele se torna o lugar privilegiado em que a comunidade expressa seus temores pelos más espíritos ou vai buscar força para superar alguma dificuldade. O plano dessas representações sobre o papel não permitiu, evidentemente, que o alto relevo ou as pequenas escavações de determinados sinais aparecessem. Mesmo assim, não é difícil deduzir no documento algumas puncturas, lanhos e tatuagens. As formas são as mais variadas: figuras geométricas (triângulos, círculos etc.), estrelas, meias-luas, riscos e pontos, sempre seguindo um ritmo e parecendo identificar-se em alguns momentos com motivos da natureza, tais como animais sagrados, árvores ou corpos celestes.

Em vez de desenhados, aparecem algumas vezes sob designações como 'sinais de fogo', 'lanhos', 'golpes', 'cicatrizes' e 'calombos'. Ocupam partes do corpo muito diferentes daquelas utilizadas para as marcas de propriedade, como rosto, ventre, testa, nádegas e coxa. Para alguns grupos étnicos, a utilização do rosto para se fazer desenhos era privilégio dos feiticeiros e mágicos. Sinais feitos no tronco eram, geralmente, privilégios masculinos, enquanto ambos os sexos podiam assinalar as pernas e os braços. Ferir a pele com desenhos, neste universo, surgia como um ato profundamente conectado com o simbólico.

Se observarmos, a disposição das cicatrizes quase nunca é aleatória. Ao contrário, possui uma intenção rítmica, seguindo determinados sentidos e significados. Uma atmosfera mágica rondava a ocasião em que essas marcas eram feitas. O momento, o tempo de duração, os pigmentos naturais utilizados, os ritos, os responsáveis pela operação, as proibições durante a cicatrização — tudo possuía um sentido.

As tatuagens, mantendo o relevo natural da pele, envolviam necessariamente a introdução de matérias corantes sob a pele, seja através de perfurações com agulhas e espinhos, seja por arranhões feitos com dentes de animais. Em geral, as matérias corantes, à base de cinzas de ossos de animais ou de algum guerreiro rival, ao serem introduzidas, transferiam suas qualidades para aquele que era tatuado. Também a crença de que o sumo de certas ervas possuía poderes mágicos de proteção, fertilidade ou sedução levava à sua utilização como corante.

Comenta-se, em alguns estudos, que as tatuagens teriam sido pouco aplicadas em populações de cor negra devido à dificuldade de estabelecer contrastes entre a pele escura e as matérias corantes utilizadas.<sup>85</sup> Talvez por isto tenham sido tão generalizadas as escarificações intencionais da pele que propiciavam sinais escavados nas faces, principalmente entre os grupos da África ocidental. Aquelas que se transformariam em cicatrizes salientes atingiam mais os indivíduos já adultos ou adolescentes.

Assumindo a forma de tatuagens ou escarificações, as origens das representações utilizadas são difíceis de detectar. Várias finalidades podiam motivar as cicatrizes intencionais. Entre os jovens servia como ornamento indispensável ao exercício da sedução com o sexo oposto; por ocasião de um conflito, podia servir para adquirir força e proteção.

Sabe-se que as pinturas corporais de caráter passageiro eram comumente empregadas durante os combates para distinguir os companheiros de grupo dos inimigos. Para evitar a morte buscava-se, nos sinais, saúde e defesa contra os espíritos. Serviam, outras vezes, como marcas de distinção social, identificavam etnias inteiras, reforçando a coesão grupal. Podiam, no âmbito de uma família, servir para destacá-la ou até simbolizar o compromisso de mútua fidelidade entre um casal.

Era também um ornamento pessoal, feito com o objetivo de embelezamento e decoração. A superfície cutânea do próprio corpo era, neste caso, utilizada para atividade artística. Quando feitos nas nádegas, os desenhos, com freqüência, eram registros de que a puberdade fora alcançada, distinguindo e enobrecendo aqueles que já podiam gerar crianças. Durante as cerimônias, para registrar esta passagem, tanto homens quanto mulheres eram assinalados.

Entre os fulas e os mandingas na região de Guiné, duas ou três incisões verticais nas pálpebras e na testa identificavam os filhos de escravas ou filhos de casamento com mulheres de outras tribos. Os brames recebiam, em certas cerimônias rituais, golpes em diversas partes do corpo, jamais no rosto. Para os australianos, os sinais registravam a idade; os latuka, no vale do rio Nilo, portavam uma marca comum, que caracterizava sua etnia. Nas tribos das Guianas, elas estavam associadas à fertilidade da terra e das mulheres.

85. Ver P. Pales, 'Les mutilations tegumentaires en Afrique noire', em *Journal de la Société des Africanistes*, tomo XVI (1946).

Mas não precisamos ir tão longe. Há uma enorme semelhança entre sinais dos africanos de nação macua, que aparecem listados nos navios, particularmente no Ganges. Os gilyazes feitos no rosto desta etnia, que Spix e Martius<sup>86</sup> chegaram a considerar "sinais característicos nacionais", parecem mesmo representar uma identidade étnica. A existência de uma progressão no número de lanhos (algumas marcas apresentam mais, outras menos) talvez esteja associada à idade e à passagem por certos ritos iniciatórios. Trata-se, por assim dizer, de uma verdadeira linguagem: exprimiam uma condição no clã, situação civil, mortes na família, a puberdade alcançada, idade etc. Ou, como já se afirmou: "na superfície dos corpos, a profundidade da vida social".<sup>87</sup>

Escrevendo sua história no próprio corpo, o africano transformava a pele em tábua rasa onde ficavam registradas passagens de sua trajetória individual e coletiva. Em uma cultura eminentemente oral, o corpo tornava-se página onde se escrevia a memória. Era suporte de signos, ornamentos, vaidades, valentias que ficavam indelévels em sua roupagem.

Na passagem para o Brasil, ele continuou a carregar símbolos, os antigos, e muitas vezes acrescidos de novos, estes últimos demonstrando sua nova condição de escravo. Se o corpo permanecia como tábua, o contexto de sua vida alterava-se profundamente. A escravidão trazia símbolos aviltantes: monogramas, números, brasões, cruzes e corações. As marcas de proprietários eram ritos para iniciar um estado de desigualdade, delimitar funções econômicas, papéis e obstáculos sociais. Eram uma lembrança eterna, próxima da vista: sou escravo. Sinais tribais traduziam, longe deste contexto, uma integração numa sociedade de iguais, a marca lembrava toda a dor sofrida no processo, ensinando: sou um igual. Em seus ritos de iniciação, as marcas "proclamam um pertencimento ao grupo". O modo de iniciação era vital para ensinar o sentido de igualdade entre os novos membros da sociedade. A lei escrita sobre o corpo lembrava a dor que, por sua vez, lembrava a necessidade de se respeitar a lei: "A marca é um obstáculo ao esquecimento, o próprio corpo traz impressos em si os sulcos da lembrança — o corpo é uma memória."<sup>88</sup> A dor fora bem suportada, pois ela traduzia um desejo meio de integração.

Vivendo outro momento, a pele dos escravos apreendidos para o tráfico testemunhou o desencontro entre diferentes culturas num mesmo ato: uns marcavam para crer, embelezar e igualar; outros, para submeter e se apropriar.

Estes e outros escravos que os eventos comemorativos parecem recriar, e cujo trabalho foi substituído há exatamente um século, não ficaram de todo livres de marcas. Multiplicada a população negra através da descendência, a condução da história afastou o ferro em brasa, os açoites e "todas as penas cruéis", mas aparentemente se esqueceu de completar o circuito e afastar a cor da pele e outros estigmas sociais. Teimosos e persistentes, eles permanecem justificando as desigualdades.

De tudo, restou alguma coisa: as marcas agora estão entre nós. A provocação é válida e passível de alargamento. O negro, o índio, a mulher e o louco. Serão felizes as sociedades que desrespeitam as diferenças?

86. Spix & Martius, op. cit., p. 158.

87. José C. Rodrigues, *O tabu do corpo*, 2ª ed. (Rio de Janeiro, Achiamé, 1980), p. 63.

88. Pierre Clastres, 'Da tortura nas sociedades primitivas', em *A sociedade contra o Estado: pesquisas de antropologia política*, 4ª ed. (Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1988), p. 128.

