

PAULA BEIGUELMAN

5301
3422
L. 2

517

43097

A FORMAÇÃO DO POVO NO COMPLEXO

CAFEIRO: ASPECTOS POLÍTICOS

P. 15 a 35

LIVRARIA PIONEIRA EDITORA

EXTINÇÃO DO TRÁFICO

No Brasil, a extinção do tráfico se apresenta como um resultado da conjugação, no mesmo contexto nacional, de três setores escravistas principais: a agro-pecuária decadente, a economia açucareira madura e a lavoura cafeeira em expansão.

Ainda antes do encerramento do tráfico, a agro-pecuária cearense já começara a exportar braços para o Centro-Sul: a proibição da entrada de escravos no território nacional, elevando seu preço, devia tornar mais remunerador o atendimento a essa disposição já presente.

Na economia açucareira observa-se, na fase que precede à extinção do tráfico, uma intensificação no movimento de transferência de propriedades agrícolas das mãos dos fazendeiros para as dos especuladores em escravos.

Essa crise se vincula à tendência — característica das economias escravistas amadurecidas — a uma grande aquisição de braços que não corresponde às necessidades produtivas.

Com efeito, enquanto na fase de expansão da agricultura a demanda se faz essencialmente em função do quadro de trabalho requerido, na economia amadurecida ela tem como motivo precipuo a norma que define a riqueza como proporcional à escravaria. Em consequência, endividando-se sem contar com uma correlata produção agrícola, o fazendeiro fica mais facilmente à mercê do credor traficante e especulador em escravos. Completamente, alteram-se os termos da discussão sôbre a quantidade de braços introduzidos pelo tráfico: enquanto na fase de expansão o fazendeiro reclama a escassez, posteriormente passa a temer as manobras pelas quais o traficante, importando em larga escala, provoca uma desvalorização do capital empregado na lavoura. Esses conflitos, porém, não redundam em antagonismo ao próprio tráfico, cuja extinção paralisaria a especulação em escravos, que se praticava.

Extrapolando para o Brasil o esquema geral da dinâmica da economia açucareira, podemos supor que, se o tráfico tivesse

continuado, constituir-se-ia na lavouira um setor de proprietários de escravos desinteressados ou incapazes de novas aquisições e que encarariam o encerramento do tráfico, com a decorrente escassez de braço, como recurso para valorizar sua propriedade. Nesse sentido, podemos dizer que a proibição da entrada de novos escravos no Brasil *antecede* (em confronto com o modelo construído) a emergência de uma tensão desse tipo na economia açucareira.

Por outro lado, o fim do tráfico, suspendendo, embora, a acumulação de escravos e impedindo os setores menos abastecidos de ampliar ou renovar o quadro de trabalho, devia, em troca, produzir, de fato, a valorização da escravaria existente. Nessas condições, dado o grau de suprimento já atingido, a extinção do tráfico, sem ter sido reivindicada por nenhum dos setores da economia açucareira, não tendia, contudo, a provocar considerável resistência.

Quanto ao Centro-Sul, a transferência de escravos de outras áreas do país impede a interrupção do abastecimento de braço.

Com efeito, dados os altos preços oferecidos pela nova lavouira, a venda de escravos tendia a tornar-se uma considerável faixa da economia nacional (em vista das precárias condições atingidas) mais vantajosa que a conservação de um quadro de trabalho escravo. Também os excedentes da escravaria que vinha sendo adquirida em grande escala pelo setor açucareiro deslocavam-se para o Centro-Sul, em virtude da alta, garantindo-se, assim, uma reserva nacional de braço para o setor que passava a responder pelo crescimento econômico.

Complementarmente, através dessa aquisição de escravos, o Centro-Sul redistribuía, pelas demais áreas parte dos proveitos propiciados pelo café, contribuindo para manter (provisoriamente embora) sua capacidade econômica.

Podemos, pois, considerar que, ao efetivar-se a proibição da entrada de novos escravos em território nacional, o tráfico já podia ser dispensado como fator de crescimento da economia.

Tudo que foi exposto até aqui com respeito à extinção do tráfico, resulta de uma suspensão no tratamento habitual no estudo do fenômeno, comumente interpretado como mera decorrência do papel da Inglaterra. Essa revisão por sua vez resulta do fato de haveremos repensado o próprio problema das relações entre capitalismo e escravidão, de maneira a estabelecer o sentido e os limites da atividade repressiva inglesa ao

tráfico internacional em geral e ao brasileiro em particular. Foi por essa via, aliás, que chegamos a caracterizar o modelo da dinâmica escravista na economia açucareira típica de pós-revolução industrial, o que, por sua vez, nos servirá como padrão para aferir a tendência imputável à economia brasileira do açúcar nas conjunturas da extinção do tráfico e da abolição.

No concernente às determinantes profundas do encerramento da importação de escravos, podemos considerar que por razões estruturais peculiares, a lavouira do Oeste paulista desde cedo definiu uma conduta que criava alternativas potenciais para a fase do amadurecimento, quando à economia escravista típica não resta senão o caminho da especulação em escravos. Assim, é possível perceber por alguns indícios como a iniciativa colonizadora de Vergueiro, por exemplo, que o emergente setor cafeeiro já bem antes do encerramento do tráfico manifestava um comportamento diferencial que revelava a disposição de distrair excedentes numa direção diversa da escravista.

Em virtude do exposto, podemos aventar a hipótese de uma *correspondência* entre o encerramento do tráfico e o desinteresse profundo da economia do Oeste paulista pela especulação em escravos, à qual esse comércio fornecia a matéria. E também podemos considerar que o fim do tráfico apenas estimula e obriga a efetivar aquelas disposições latentes.

Estabelecida a determinante tópica da extinção do tráfico, cumpre agora compreender as condições concretas em que ela se tornou possível.

O estancamento da importação de escravos tem como premissa a perda de sua importância (também num nível mais imediato) para o crescimento da economia.

De fato, o setor açucareiro, já em fase de amadurecimento, encarava a aquisição de escravos antes em termos de especulação que de atendimento a necessidades produtivas; o Centro-Sul tinha o seu abastecimento de braço garantido pela existência de uma reserva no Norte, disponível para o tráfico interprovincial.

Por outro lado, em tal constelação básica, não é possível identificar interesses *responsáveis* pela medida.

De maneira geral, a extinção do tráfico nas economias açucareiras pode ser teoricamente referida ao interesse dos planejadores mais antigos em valorizar a escravaria de que dispunham — através da procura por parte das áreas mais novas, carentes de braços, uma vez proibida a entrada de novos es-

cravos, importados. Mas no Brasil, a economia açucareira, apertada e amadurecida, não criara ainda um setor de proprietários desinteressados ou incapazes da própria especulação em escravos e dispostos a valorizar a escravaria existente, através da extinção do tráfico.

Muito menos ao Centro-Sul, que constituía seu quadro de trabalho, pode-se imputar uma atitude favorável ao encerramento da importação de mão-de-obra.

Para o Norte, que já iniciava a venda de braços a outras partes do país, a proibição da entrada de novos escravos no território nacional, elevando o preço daqueles de que prescindiam, devia, é certo, tornar mais remunerador o atendimento a essa disposição já presente. Mas ao manifesto empobrecimento de área em decadência correspondiam limitadas condições para impôr seus interesses aos demais setores.

Na verdade, o fim do tráfico, acarretando a valorização da grande escravaria acumulada, não se apresentava como uma medida tão intolerável à área açucareira. Tal consideração, porém, simplesmente nos permite perceber que a extinção do tráfico **uma vez consumada**, não tendia a provocar considerável resistência — permanecendo de pé o fato de que a medida **antecede** a emergência, no setor açucareiro, das condições críticas que provavelmente acabariam conduzindo à sua solicitação.

Análogamente, a lembrança de que a extinção do tráfico é, num sentido profundo, função da estrutura da área cafeeira (respondendo a e estimulando sua reorientação econômica) não altera o fato de que, no imediato, os fazendeiros da área tendem a comportar-se essencialmente no papel de consumidores de uma mão-de-obra que não desejam tornar escassa.

Isto posto, persiste a procura da resposta ao problema de **como foi politicamente possível** a extinção do tráfico. Tentaremos resolvê-lo através da exposição que se segue.

Uma vez consolidada a Independência, o Brasil é solicitado pela Inglaterra a concordar com a assinatura de um tratado que estipulasse um prazo curto para o encerramento do tráfico negroiro.

Reaberto o Legislativo em 1826, a Câmara procura criar os recursos que permitissem ao país — alegando a tramitação de providências nacionais sobre a matéria — evitar a ingerência inglesa na questão do tráfico brasileiro.

Nesse sentido é apresentado um projeto proibindo a entrada de escravos dentro do prazo de 14 anos. A comissão de

legislação encarregada de estudá-lo diminui esse prazo para 6 anos, de forma a tornar a proposta mais aceitável para a Inglaterra. Invocando a existência desse projeto, o governo imperial procurará demonstrar aos britânicos a inconveniência e a superfluidade do prosseguimento das negociações sobre o comércio negroiro — mas não logrará evitar a assinatura e posterior ratificação de um tratado.

Pelo artigo 1.º da convenção anglo-brasileira, três anos depois da troca de ratificações, o tráfico nacional se tornaria ilícito, sendo considerado pirataria. Pelos demais artigos, o Brasil concordava em ter em vigor o disposto nos tratados anglo-portugueses de 1815 e 1817, isto é, o tráfico seria proibido, desde logo, acima do Equador; aceitava-se o direito de visita e busca em tempo de paz; instituíam-se duas comissões mistas (em Serra Leoa e no Rio de Janeiro) encarregadas de julgar sobre os apresamentos e garantir a liberdade dos africanos apreendidos.

Sendo o ajuste ratificado a 13 de março de 1827, o tráfico brasileiro se tornaria ilícito a partir de 13 de março de 1830. Um artigo adicional fixava para essa convenção o prazo de 15 anos, contados a partir dessa última data — caso as partes não chegassem antes disso a um novo entendimento.

Cientificada oficialmente sobre a ratificação, a Câmara condena a diplomacia imperial, arguindo-a por aceder a compromissos lesivos ao país, com respeito a um problema que já fôra levantado pelo legislativo brasileiro. Consignando o seu protesto, recusa-se a tomar deliberação a respeito do tratado, cuja validade, entretanto, não discute, face ao inciso VIII do artigo 102 da Constituição, que autorizava a firmar convênios dessa ordem antes de levados ao conhecimento da Assembléia Geral.

Uma vez expirado, em 1830, o prazo do tráfico lícito, a Inglaterra passa a solicitar do governo imperial a assinatura de artigos adicionais ao tratado de 1826, de forma a permitir a apreensão de navios que, mesmo sem a presença de africanos a bordo, manifestassem indícios de havê-los conduzido (cláusulas de equipamentos). O Brasil, por sua parte, insistia nos pedidos de indenização referentes a apresamentos de legitimidade controvertida, reclamando ainda contra as decisões tomadas em Serra Leoa antes da chegada dos integrantes brasileiros da comissão mista.

A pressão inglesa, porém, se defrontará com a possibilidade de resistência institucional, aberta pela aplicação do artigo 20, da lei regencial de 14 de junho de 1831. Com efeito,

êsse artigo negava à Regência o direito de ratificar tratados de govêrno a govêrno, sem aprovação prévia da Assembléia Geral. Dessa maneira, criava-se um recurso capaz de corrigir a maior vulnerabilidade do Executivo à pressão para ampliar os compromissos internacionais no concernente ao tráfico.

No mesmo ano de 1831 (7 de novembro) era promulgada, sôbre projeto do senador Marquês de Barbacena, a primeira lei nacional proibindo-o. Dessa forma, sancionava-se indiretamente a introdução ilegal de escravos operada no período compreendido entre 13 de março de 1830 (quando se encerrara o tráfico ilícito) e a data da promulgação da lei.

Por êsse ato eram cominadas severas penas aos importadores de escravos, considerados como tais (artigo 3.º) tanto os que os vendessem e transportassem, como os compradores (fazendeiros). Entretanto, mantendo a forma de julgamento por júri, a lei garantia a impunidade das infrações. Criava-se, assim, um instrumento legal que, sem afetar o tráfico, podia contudo ser invocado como argumento para evitar-se que se ampliasse o tratado anglo-brasileiro.

Pelo artigo 2.º estabelecia-se que a reexportação dos africanos apreendidos se faria às custas dos importadores, e para torná-la efetiva, o govêrno imperial contrataria com as autoridades africanas um território para êsse fim. Como, porém, tanto pela forma de julgamento como porque, dada a organização do contrabando, difficilmente a introdução de escravos apreendidos podia ser imputada a pessoas capazes de pagar as multas necessárias, o item sôbre a reexportação tendia a tornar-se letra morta.

Como recurso para administrar essa população de africanos emancipados, o govêrno permite, por um Aviso de 29 de outubro de 1834, a sua distribuição para o serviço público e de particulares, no município da Côte. No ano seguinte, por Aviso de 19 de novembro de 1835, a distribuição dos africanos livres é estendida ao interior, onde a menor possibilidade de vigilância por parte do govêrno acabaria facilitando a reescrevização.

Ao mesmo tempo que, tanto pelo artigo 20 da lei da Regência, como pela lei de 7 de novembro de 1831, se estruturava institucionalmente a defesa do *statu quo* escravista, a conjuntura política — resultante de uma luta anti-absolutista — estimulava manifestações doutrinárias contra o tráfico, das quais se faz porta-voz um líder proeminente como Evaristo da Veiga. Nesse contexto, a lei de 7 de novembro de 1831 — que se revelaria inócua — é interpretada como uma satisfação à opi-

nião liberal. E dentro desse espírito, o decreto de 12 de abril de 1832, que regulamentava a execução da lei, porá (embora teóricamente) em risco o tráfico, ao possibilitar, por exemplo, ao intendente geral da policia ou aos juizes de paz, verificar a época da entrada do sescravos no país, com base no conhecimento linguístico por êles demonstrado (artigo 9.º).

Paralelamente, vinha se intensificando a pressão inglêsa no sentido da assinatura da cláusula de equipamentos.

A fim de criar dificuldades que obrigassem o Brasil a essa concessão, a Inglaterra alegara, inicialmente, que o disposto na lei de 1831 sôbre a reexportação dos africanos não era conforme ao tratado anglo-brasileiro, cuja interpretação correta implicaria garantir a liberdade dos emancipados no país. Em seguida, porém, aceitara a proposta, desde que os emancipados fôsem enviados para a Libéria, Serra Leoa ou para terras que o Brasil adquirisse nas possessões portuguezas da África. Era notório, porém, que a reexportação era impraticável, por envolver verbas governamentais consideráveis.

Ao mesmo tempo, a Inglaterra denunciava o govêrno brasileiro por não zelar convenientemente pela manutenção da liberdade dos emancipados.

Em 1834, durante a gestão Aureliano Coutinho no Ministério dos Negócios Estrangeiros, o govêrno imperial se inclina por fim, a conceder os artigos adicionais requeridos. Com êsse intuito, numa tentativa de criar no Legislativo nacional um precedente legitimador para a medida com a qual o Brasil se comprometteria no plano internacional, o govêrno faz aprovar no Senado um projeto determinando a pesquisa de indícios.

Substituído o ministério, o nôvo ocupante da pasta de Estrangeiros, Manuel Alves Branco, prossegue as negociações.

A possibilidade de resistência diplomática do Brasil era bastante limitada, uma vez que, no contexto da crise política espanhola, vinculada ao processo de reconstitucionalização aberto com a morte de Fernando VII (1833), a Inglaterra estava em vias de obter a assinatura e ratificação de um tratado consignando a pesquisa de indícios para reprimir o tráfico cubano.

Como reforço tático do govêrno ante o Parlamento, Alves Branco tenta incluir na matéria discutida com a Inglaterra dois tópicos: um, pelo qual o govêrno inglêz se obrigaria a pagar a indenização sôbre más prêsas, que vinha sendo solicitada pelo Brasil; e outro, segundo o qual aceitaría em Serra Leoa os africanos apreendidos no Brasil. Êsses pontos são, porém, rejeitados pela Inglaterra, efetuando-se a assinatura

dos artigos adicionais na forma por ela requerida, a 27 de julho de 1835.

Quando já iam avançadas as negociações, o projeto aprovado no Senado no ano anterior é pôsto em pauta na Câmara, que se manifesta contrária aos seus termos. A discussão prossegue depois de já assinados os artigos adicionais, e Bernardo Pereira de Vasconcelos, opoñdo-se a qualquer restrição ao tráfico, propõe uma emenda revogando a própria lei de 7 de novembro de 1831.

Ficavam, pois, os artigos adicionais assinados sem perspectiva de serem aprovados pela Câmara, o que era indispensável para sua ratificação, nos termos do artigo 20 da lei de 14 de junho de 1831.

Durante a gestão Feijó, o Brasil, interessado em que a Inglaterra lhe concedesse a elevação dos direitos para determinadas manufaturas, dispõe-se, em troca, a aceitar compromissos sôbre a questão do tráfico.

Como os artigos adicionais assinados por Alves Branco continuavam na Câmara, sem receber as providências necessárias para sua ratificação, o govêrno reproduz a tentativa de estabelecer na legislação nacional um precedente, no espírito da cláusula de equipamentos.

Nesse sentido, é aprovado no Senado, em 1837, um projeto apresentado pelo Marquês de Barbacena, no qual, ao mesmo tempo, se determinava a pesquisa de indícios (artigo 4.º) e se revogava a lei de 7 de novembro de 1831 (artigo 13), sancionando-se, assim, o tráfico ilícito até a data em que a lei fôsse promulgada. No artigo 12 determinava-se a mudança na forma de julgamento dos crimes de tráfico, que passavam do fóro comum, onde tinham garantida a impunidade, para a alçada dos juizes de direito.

Logo, porém, se revelava a inviabilidade do projeto, que se defronta com o desinteresse da Câmara. Com efeito, a revogação da lei de 1831 seria inaceitável para a Inglaterra, enquanto os artigos referentes à pesquisa de sinais de tráfico e ao julgamento por juizes de direito (mais independentes porque vitalícios pela Constituição) eram rejeitados pelos traficantes.

Frustrada a ratificação dos artigos adicionais pela resistência da Câmara, a Inglaterra volta a insistir na denúncia da reescrevização dos africanos livres, tendendo a solicitar a abolição das comissões anglo-brasileiras, como preliminar para arrogar-se a incumbência de occupar-se diretamente da repressão do tráfico brasileiro.

É nessas condições que o gabinete liberal, através do mi-

nistro de Estrangeiros, Candido Baptista de Oliveira, subscrive a 22 de julho de 1839 um **memorandum** em que o govêrno propunha que o apresamento nas costas do Brasil ficasse exclusivamente a cargo dos cruzeiros ingleses, incumbindo-se o govêrno brasileiro apenas da repressão dentro do país. Preparando esse passo do ministério, Antonio Carlos Ribeiro de Andrada apresentara na Câmara um projeto no mesmo sentido. Essa proposta significava para o govêrno imperial a transferência, à Inglaterra, dos problemas ligados à reexportação dos emancipados e à preservação de sua liberdade. Ela representava, porém, igualmente, uma ampliação da ingerência inglesa nos negócios brasileiros, o que a tornava altamente impopular. Por esse motivo, a assinatura do **memorandum** é mantida secreta e cercada da máxima reserva.

O advento da Maioridade, que suprime a vigência da lei de 14 de junho de 1831 (a qual, pela aplicação do seu artigo 20, dificultava os ajustes sôbre o tráfico), estimula a Inglaterra a insistir em suas pretensões.

Assim, o govêrno imperial é instado não apenas à ratificação dos artigos adicionais já assinados (para o que, revogada a lei da Regência, se prescindia da aprovação da Câmara), como também ao prosseguimento de negociações dentro do espírito do **memorandum** enviado em 1839 pelo ministro Baptista de Oliveira. Nesse sentido, a Inglaterra propõe ao Brasil a anuência a um convênio pelo qual ficariam abolidas as comissões mistas, resolvendo-se automaticamente o problema da reexportação dos africanos, uma vez que o apresamento competiria ao govêrno inglês. O ministério da Maioridade se recusa, porém, a aceitar os termos propostos pela Inglaterra, e decide continuar os entendimentos através de um plenipotenciário, encarregado de obter estipulações mais favoráveis ao Brasil.

Durante a gestão do primeiro gabinete conservador do Segundo Reinado, entra no exercício de suas funções o plenipotenciário brasileiro junto à Inglaterra, para a questão do tráfico.

Quanto às negociações que então se iniciam, pretendia a Inglaterra que versassem apenas sôbre matéria nova — no caso a extinção das comissões mistas — recusando-se a discutir novamente os artigos adicionais já assinados e cuja ratificação não dependia mais da Câmara.

Tendo já conseguido afastar, pelo menos imediatamente, o risco de um acôrdo nos termos do **memorandum** de 1839, o ministro do Exterior, Aureliano Coutinho, consulta o gabinete sôbre a ratificação dos artigos adicionais, que é repelida. Assim,

enquanto o ministério da Maioridade se definira apenas sobre o **memorandum** de 1839, o gabinete conservador se recusava à própria ratificação dos artigos adicionais já assinados.

Ao mesmo tempo, o plenipotenciário brasileiro apresentava para discussão uma proposta substitutiva.

No contra-projecto de Lopes Gama era exigida, na pesquisa de indícios, a convergência de um certo número de sinais para que a embarcação pudesse ser condenada como negra. Igualmente se ressaltava a proteção ao comércio de cabotagem (que se reputava ameaçada pelos artigos assinados em 1835), impedindo-se o apresamento de navios que se dirigissem de um para outro porto do Brasil ou para qualquer outro destino onde não se pudesse fazer o tráfico. Além disso, o ante-projecto fazia uma referência indireta às infrações inglesas ao tratado de 1826, propondo a criação de mais duas comissões mistas em Demerara e no Cabo da Boa Esperança, para onde, ao invés de Serra Leoa e Rio de Janeiro, estariam sendo conduzidas as embarcações apresadas pelos cruzeiros britânicos. Como única matéria nova, Lopes Gama propunha que a reexportação dos emancipados ficasse a cargo do governo britânico — o que a Inglaterra só admitiria completando a extinção das comissões mistas.

Com esse contra-projecto, que o encarregado inglês se recusava a discutir, as negociações atingiam um impasse, uma vez que o Brasil procurava reabrir a questão da cláusula de equipamentos, enquanto a Inglaterra pretendia novas concessões nos termos do **memorandum** de 1839. Para solucionar a dificuldade, e diante do recuo brasileiro na questão dos artigos adicionais, o negociador inglês resolve, por fim, desistir do projecto baseado no **memorandum** de 1839, aceitando para base de discussão o contra-projecto de Lopes Gama, com algumas modificações. A essa transigência inglesa segue-se um recuo maior ainda do governo imperial, que declara encerradas as negociações.

Dessa forma, firmava-se nas relações anglo-brasileiras sobre o problema, do tráfico um padrão de resistência — sancionado pela responsabilidade do próprio Aureliano Coutinho, que em 1834 aceitara os entendimentos para a assinatura dos artigos adicionais — que a disputa pela identificação com a sociedade agrária passava a impor a ambos os partidos. Assim, o obstáculo à alteração do **statu quo** escravista, que na Regência residira no artigo 20 da Lei de 14 de junho de 1831, passava agora a derivar do contróle partidário do Executivo.

No governo do segundo gabinete conservador, durante a gestão Paulino de Sousa na pasta de Estrangeiros, a Inglaterra intensifica a pressão para a reabertura das negociações sobre a

cláusula de equipamentos, ao mesmo tempo que interpela o Brasil a respeito de conflitos nos quais se viam agravados oficiais e marinheiros de navios britânicos.

Em resposta datada de 11 de janeiro de 1844, o governo imperial responsabiliza a Inglaterra por esses incidentes, que resultariam da indignação pública contra a ação ilegal (pelo disposto na convenção de 1826) que vinha sendo executada por parte dos cruzeiros ingleses em águas territoriais e costas brasileiras. Igualmente, o governo brasileiro formaliza sua disposição de não aceitar os artigos adicionais já assinados, declarando-os ameaçadores à pequena marinha mercante nacional, além de culpar a Inglaterra pela ruptura dos entendimentos sobre o tráfico, a qual é atribuída ao desinteresse inglês pelos termos do contra-projecto de Lopes Gama.

Quando mais tentas se achavam as relações anglo-brasileiras, um desentendimento do presidente do Conselho com o ex-ministro Aureliano Coutinho provoca a retirada do gabinete, que se acompanha da chamada dos liberais ao poder. Dada a identificação dos conservadores com a política de resistência à Inglaterra, a chamada dos seus adversários devia operar, pelo menos momentaneamente, no sentido de diminuir a tensão nos meios diplomáticos.

Tendo provocado a mudança de situação e se aliado ao novo governo, Aureliano Coutinho passa a sofrer, por parte dos conservadores, um acirrado ataque centrado na acusação de anglofilia. Assim, o ex-ministro é recriminado por ter encaminhado em 1834 o ajuste sobre os artigos adicionais à convenção sobre o tráfico, bem como por ter sido, em 1841, o único membro do ministério disposto a aceitar a sua ratificação.

Firmavam-se, pois, no curso de debate político, os padrões que o Partido Liberal deveria adotar tentando neutralizar os títulos já obtidos pelos adversários. Nessas condições, o convênio sobre o tráfico expira a 13 de março de 1845, sem que Ferreira França, ministro de Estrangeiros, deixasse encaminhada a abertura de novos entendimentos sobre a matéria — o que se fazia imprescindível, face à política internacional adotada pela Inglaterra na questão. Dessa forma, também o Partido Liberal patenteava uma diretriz não-intervencionista na esfera do tráfico.

O ministro de Estrangeiros do gabinete seguinte, Limpo de Abreu, defronta-se com uma deterioração mais profunda nas relações anglo-brasileiras, determinada pelas ordens expedidas pelo almirantado inglês aos cruzeiros para continuarem com os apresamentos, não obstante haver expirado o prazo da con-

venção. Protestando contra o fato, o ministro, ao mesmo tempo, tenta abrir negociações para nôvo tratado que eliminasse as dificuldades criadas.

Logo, porém, inicia-se na Inglaterra o andamento de um projeto sôbre o tráfico brasileiro, transformado em lei a 8 de agosto de 1845, apesar dos protestos do govêrno imperial.

O **Bill Aberdeen** era, ao mesmo tempo, uma represália ao govêrno brasileiro por não renovar o tratado que expirara e um meio de coagir o Brasil a aceitar a pesquisa de indícios. Por êsse ato, o govêrno inglês era autorizado a mandar proceder pelo alto tribunal do almirantado, e por qualquer tribunal de vice-almirantado, ao julgamento e adjudicação de embarcações negreiras que trouxessem o pavilhão brasileiro, capturadas em todos os mares pelos navios de Sua Magestade Britânica. Medida análoga fôra tomada em 1839 contra Portugal (**Bill Palmerston**) e resultara na assinatura de um nôvo tratado de 1842.

Embora o risco de represálias inglesas dessa ordem já pudesse ser previsto pelo gabinete anterior, a agressividade assumida pelos conservadores não permitia alternativa: a promulgação de **Bill Aberdeen** se insere, pois, no contexto do jôgo inter-partidário.

Após formular o protesto do govêrno contra a violação da soberania brasileira, Limpo de Abreu propõe à Inglaterra a abertura de entendimentos para um tratado com vistas a revogar o **Bill Aberdeen**. Para êsse fim, passa a elaborar um projeto que estipulava, na pesquisa de indícios, condições que o govêrno imperial já reputara aceitáveis para o Brasil (incluindo-as na proposta de Lopes Gama) e que, portanto, não seriam interpretadas como resultantes de imposição inglesa. Outro dos itens se referia ao pagamento das indenizações devidas aos súditos do Império, por apresamentos que o govêrno imperial considerava injustificados.

O plano do ministro de Estrangeiros encontra, porém, a resistência dos demais membros do gabinete, uma vez que qualquer acôrdo aceito na vigência do **Bill Aberdeen** sujeitava o Partido Liberal à pecha de ter-se submetido à coação inglesa.

Nessas condições, o projeto Limpo de Abreu é enviado a Londres sob sua responsabilidade exclusiva, ressalvado o govêrno imperial. Informado da existência do projeto o govêrno inglês, embora discordando dos seus termos, deixa transparecer o intuito de aceitá-lo como base para discussão. Por sua vez, Limpo de Abreu se dispõe a apresentar ao Legislativo o problema convertido no gabinete. O afastamento de Limpo de

Limpo de Abreu da pasta de Estrangeiros, frustra, porém, êsse propósito.

Dessa forma, através da gestão Limpo de Abreu, o govêrno diminua provisoriamente a crise anglo-brasileira, sem chegar, porém a comprometer-se com a assinatura de um tratado, no caso de dispôr-se a Inglaterra a aceitar as condições propostas pelo ministro de Estrangeiros.

O terceiro gabinete liberal da situação inaugurada em 1844 interpreta as restrições inglesas ao projeto Limpo de Abreu como ruptura dos entendimentos iniciados, e se limita a protestar contra a execução do **Bill Aberdeen**.

Durante a gestão do quarto gabinete liberal, a Inglaterra, animada com a presença de Saturnino de Oliveira, irmão de Aureliano Coutinho, na pasta de Estrangeiros, concorda com entendimentos para a revogação do **Bill Aberdeen**. Desta vez, porém, em vista dos precedentes diplomáticos, não se dispunha mais a discutir sôbre o projeto brasileiro.

Na proposta inglesa, apresentada em nota datada de 21 de dezembro de 1847, eram declaradas as circunstâncias que poderiam estabelecer a presunção legal de que o navio se empregava no tráfico, sendo que bastaria uma delas para que pudesse ser detido.

Ora, os negociadores brasileiros insistiam sempre na convergência de um certo número de sinais para que uma embarcação fôsse condenada como negreira. Ou seja, às dificuldades dos ajustes na vigência do **Bill Aberdeen** se acresciam as da natureza das estipulações exigidas pela Inglaterra, as mesmas que já vinham sendo repelidas pelo Brasil.

Saturnino de Oliveira não chega a manifestar-se sôbre a delicada questão, sendo substituído na pasta por Pimenta Bueno, evitando-se, dessa forma, um parecer que, através de Aureliano Coutinho, envolveria mais diretamente a Coroa.

O nôvo ministro rejeita a proposta inglesa como base para a continuação das negociações, mas não interrompe os entendimentos, anunciando o preparo de dois novos contra-projetos por parte do govêrno imperial.

No gabinete seguinte, a pasta de Estrangeiros é outra vez ocupada por Limpo de Abreu, identificado com a disposição de admitir acôrdos na questão do tráfico, mesmo sob a vigência do **Bill Aberdeen**. As novas condições taxativamente impostas pela Inglaterra são, entretanto, também rejeitadas por êsse ministro, evidenciando-se de maneira definitiva a inexecutibilidade política de um tratado de cláusula de equipamentos com a Inglaterra.

Essa é a situação com que se defronta o sexto gabinete liberal, numa conjuntura em que, demais, já se tornava clara a perspectiva de mudança da situação política.

Tentando compensar o passivo partidário representado pelo **Bill Aberdeen**, o gabinete se orienta para uma solução alternativa, aceitável para a opinião, ao tratado exigido pela Inglaterra: uma lei nacional determinando a pesquisa de indícios teria a vantagem de satisfazer às reclamações inglesas, contornando ao mesmo tempo, o óbice da ingerência estrangeira no tráfico brasileiro, implicada numa convenção internacional.

É nessas condições que o gabinete Paula Sousa retoma o projeto Barbacena, de 1837, que consignava a pesquisa de indícios, fazendo-o discutir na Câmara em setembro de 1848.

Depois de emendar o artigo 12, de maneira a manter o julgamento dos crimes de tráfico no fóro comum, o ministério promove a rápida passagem de todo o projeto, deixando pendente apenas o artigo 13, que revogava a lei de 7 de novembro de 1831. Na sessão secreta em que é discutido esse artigo, o governo propõe sua conservação.

O artigo 13, que sancionaria o tráfico ilegal efetuado até essa época, inutilizava a lei como recurso para aliviar a crise anglo-brasileira. Em consequência, como já se podia antecipar, a proposta do gabinete é repelida pela própria maioria, precipitando-se o fim da situação liberal. Dessa forma, sem ter ameaçado decisivamente o tráfico (dado o caráter anódino do projeto, depois de emendado) o Partido Liberal criava, para o período de descenso, um programa reivindicatório, em nome da tentativa frustrada de encontrar uma solução para os problemas criados pelo **Bill Aberdeen**.

Derrubado o gabinete, ascendem ao poder os conservadores (29 de setembro de 1848). A mudança política, ocorrida coincidentemente com a apresentação de um projeto de lei sobre o tráfico, assumia, pois, tódta a aparência de um recio da Coroa. Daí resultava um aprofundamento da crise nas relações com a Inglaterra, refletido na operação dos cruzeiros ingleses em águas territoriais brasileiras.

Tendo tido contra si os protestos do tráfico, devido à retomada do projeto de 1837, a disputa no terreno da manutenção do **statu quo** só podia ser desvantajosa aos liberais. Em consequência, o Partido Liberal, no ostracismo, passa a responsabilizar a política do ministério pelos agravos à soberania nacional e reivindica o poder em nome do combate à atividade negra. Dêsse modo, o Partido Liberal, que competira com o Conserva-

dor na defesa do tráfico, inscrevia, agora, na bandeira partidária, a sua repressão.

A existência de um partido disposto a eliminar a principal fonte de dificuldades nacionais criava, por sua vez, para o Partido Conservador, a necessidade de recomendar-se à Coroa para a execução do mesmo programa. Dessa forma, invertiam-se os termos da competição inter-partidária, com referência ao problema: a disputa ante o eleitorado, que conduziria à defesa do tráfico, se substituía pela dos favores da Coroa, que apontava para a sua extinção.

O pronunciamento do Partido Liberal contra o tráfico logo se acompanha do propósito do ministério conservador de promover o encaminhamento da questão.

A essa atitude do gabinete, mantida secreta por motivos táticos, segue-se o estudo dos problemas técnicos da futura lei. Com efeito, como não se tratava mais simplesmente de estabelecer a pesquisa de indícios, mas de obter recursos para a efetiva extinção do tráfico, era de importância capital que o julgamento dos infratores se transferisse do fóro comum, que lhes garantia a impunidade, para os juízes de direito — como, aliás, constava do projeto Barbacena de 1837. Por outro lado, como não era possível revogar a lei de 1831, tornava-se necessário pôr a salvo a propriedade ilicitamente adquirida, do emprêgo dos recursos pretendidos pelo governo. A solução proposta por Euzebio de Queiroz, ministro da Justiça, e que seria consignada na lei de 4 de setembro de 1850, consistirá em combinar a disposição que limitava as atividades repressivas às costas do país, com a salvaguarda dos fazendeiros face aos novos recursos legais.

Os introdutores (dono de embarcação, capitão, piloto, etc.), seriam os únicos submetidos ao julgamento dos auditores da marinha. Quanto aos fazendeiros porventura atingidos pela apreensão de africanos no interior (nos termos da lei de 1831), continuariam a ser julgados no fóro comum. Dada a reconhecida inoperância dessa forma de julgamento, praticamente se garantia aos fazendeiros a propriedade, seja da escravidão ilegalmente introduzida no passado, seja da que se introduzisse no futuro, mas só apreendida depois de internada no país.

Para uma passagem rápida da lei, o gabinete opta pelo projeto de 1837, já em segunda discussão na Câmara.

Reunido o Legislativo, em janeiro de 1850, os ministros da Justiça e dos Negócios Estrangeiros anunciam oficialmente a retomada do projeto de 1837, prometendo a aposição de emendas que, entretanto, não são especificadas.

Dessa forma persistia a ideia de que, mesmo no caso de promover o governo a passagem de uma lei contra o tráfico, ela conservaria o caráter anódino do texto emendado — o que, por sua vez, estimulava a represália dos cruzeiros ingleses e, concomitantemente, a crítica liberal. A responsabilidade do Partido Conservador na passagem de futura lei diminuía, pois, seja devido à posição ostensiva dos adversários políticos, seja por assumir o caráter de uma medida imposta pela defesa da soberania nacional.

Para facilitar a obtenção dos recursos desejados, Euzébio de Queiroz adota o sistema chamado das "carretilhas", desmembrando a proposta apresentada à Câmara em projetos parciais, sucessivamente aprovados, e cujo sentido global permanecia inicialmente oculto.

Nessas condições é promulgado o decreto n.º 599, de 28 de junho de 1850, que através de um critério de classificação de comarcas e de remoção de juizes de direito, devia estimular êsses magistrados, vitalícios pela Constituição, a identificar-se com as diretrizes administrativas. Em seguida, o governo amplia as funções dêsses juizes, incumbindo-lhes o julgamento do crime de moeda falsa e de alguns outros, que antes pertenciam ao fóro comum (decreto n.º 562, de 2 de julho de 1850). Com a atribuição dessas novas tarefas especiais aos juizes de direito, criavam-se os precedentes necessários para a passagem dos crimes de tráfico para a mesma alçada.

Por outro lado, não patentecendo os seus objetivos, o governo desorientava a crítica oposicionista, que se via animada a encerrar os termos restritos da reforma judiciária como significativos da disposição do gabinete de manter o **statu quo**, e passava a atacá-lo nesse ponto. Dessa forma, os liberais, que em 1848 haviam emendado o artigo 12 do projeto de 1837, mantendo o julgamento dos crimes de tráfico no fóro comum, viam-se conduzidos a assumir a iniciativa de reivindicar sua transferência para a alçada dos juizes de direito, extinguindo os conservadores da responsabilidade em passo tão decisivo.

Ao mesmo tempo, o governo entrava em negociações com o ministro inglês no Brasil (Hudson), notificando-o de seus propósitos no concernente à passagem da lei, e solicitando três ou quatro represálias, para que ficasse prestigiada a política do gabinete.

Uma vez obtidos os recursos preliminares necessários, o ministério acelera o encaminhamento da questão no parlamento.

A 11 de julho é apresentado no Conselho de Estado o Pa-

recer, adotado pelo governo, no qual se rejeita a alternativa de um tratado com a Inglaterra e se aconselha a extinção efetiva do tráfico encarrada como necessária e viável. Quase simultaneamente é rejeitado em sessão secreta da Câmara, o artigo 13 do projeto, que revogava a lei de 7 de novembro de 1831. Logo em seguida, firmam-se definitivamente os entendimentos entre o ministro de Estrangeiros e o representante inglês, de molde a permitir ao governo anunciar ao mesmo tempo seu intuito de promover a passagem de uma lei contra o tráfico e a cessação das represálias inglesas. No dia 15, por fim, o ministro de Estrangeiros traz o problema oficialmente ante o Legislativo, fazendo do encerramento do tráfico uma questão de gabinete. Dessa forma, facilitava-se a tarefa da Câmara conservadora, colocada ante a iminência de uma crise partidária.

A interpegação de um deputado governista, a respeito das medidas que o governo pretendia tomar ante as atividades dos cruzeiros ingleses, fornece o pretexto para a importante exposição de Paulino de Sousa, na Câmara dos Deputados, a 15 de julho de 1850.

Nesse discurso, a extinção do tráfico é apresentada em termos de uma providência necessária para eliminar de vez as circunstâncias que possibilitavam as atividades dos cruzeiros e, portanto, os agravos à soberania brasileira.

Como essa decisão era tomada numa conjuntura em que, uma vez liberado o comércio do açúcar estrangeiro (cultivado por escravos), setores ponderáveis da economia inglesa passavam a manifestar-se contra o prosseguimento da ingerência no tráfico internacional, o ministro argumenta com a provada constância da política exterior inglesa, apesar das flutuações da opinião.

Por outro lado, defendendo o gabinete contra a responsabilização pelo recrudescimento das represálias inglesas, Paulino de Sousa pondera que a atividade dos cruzeiros era mera decorrência do **Bill Aberdeen**, que a diplomacia liberal não soubera evitar. Ao mesmo tempo, retira ao Partido Liberal a possibilidade de justificar-se em nome de uma intransigência nacionalista, apontando a assinatura dos artigos adicionais por Alves Branco (1835) e o **memorandum** de Candido Baptista de Oliveira (1839) como exemplos de assentimento à coação estrangeira. Ressalvado o comportamento do gabinete conservador, os agravos à soberania brasileira são encarrados como resultantes, em última análise, da persistência do tráfico ilícito, pela qual podiam ser responsabilizados ambos os partidos nacionais que se revezavam no poder.

Assim a identificação com o *statu quo* do tráfico, que orientava toda a conduta brasileira em ambas as situações políticas é reavaliada negativamente, como fruto de um conceito falso dos interesses da honra nacional que, ao contrário, apontavam para o cumprimento das obrigações assumidas em 1826. Mas, pelo próprio fato dessa reavaliação se fazer em vista da honra patriótica, a assinatura dos artigos adicionais e o *memorandum* de 1839 permaneciam no passivo do Partido Liberal, enquanto a intransigência do Partido Conservador — embora canalizada anteriormente para objetivo errôneo — se apresentava como garantida para uma solução condizente com a altivez nacional.

A essa manifestação seguem-se as sessões secretas para a passagem do projeto, transformado em lei a 4 de setembro de 1850.

Promulgado o ato, o gabinete começa a promover a efetiva extinção do tráfico, sob a vigilância do partido adversário. A Inglaterra, por sua vez, procura de formas diversas associar-se à execução da lei. Nesse sentido, retoma a questão dos africanos livres, apresentando um oferecimento para reexportá-los em navios britânicos. Essa proposta é, porém, rejeitada pelo Brasil, como aliás já se poderia antecipar, dadas as possibilidades que abriria à ampliação da ingerência inglesa.

Com o mesmo intuito, a Inglaterra intensifica a conduta agressiva dos cruzeiros, o que provoca as críticas do Partido Liberal à incapacidade do governo para evitar o prosseguimento dos atos ilegais da marinha britânica em águas do Brasil.

Com efeito, a extinção do tráfico brasileiro sob uma ostensiva vigilância inglesa, além de satisfazer aos interesses coloniais feridos por estender-se a equalização dos direitos ao açúcar estrangeiro, oferecida, na Inglaterra, aos partidários da política exterior tradicional, um título de eficácia com o qual se justificavam diante da nova opinião, que criticava a ação dos cruzeiros como impolítica além de inoperante.

É nessas condições que a diplomacia inglesa passa a apresentar a passagem e a execução da lei brasileira como resultante da atividade dos cruzeiros: os próprios pontos capitais da lei de 1850 (como o referente à forma de julgamento dos crimes de tráfico) teriam sido impostos a Paulino de Sousa pelo ministro inglês.

A extinção efetiva do tráfico obriga, porém, a uma reformulação nas diretrizes britânicas, no concernente à atividade repressiva. Assim, na sessão de 4 de junho de 1852, Paulino

de Sousa já pode comunicar à Câmara dos Deputados a ordem emitida pelo novo gabinete inglês para que o cruzeiro britânico não aprisionasse mais navio algum no raio de 3 milhas da costa do Brasil.

Resolvidos os principais problemas concernentes ao comércio negroiro, os partidos passam a disputar sobre os seus títulos no promover a lei.

O Partido Liberal invoca a iniciativa de inscrever o combate ao tráfico em sua bandeira, e adota a tese de que a conduta do gabinete conservador teria sido mera decorrência da coação inglesa.

No discurso pronunciado por Euzébio de Queiroz, na Câmara, a 16 de julho de 1852, encontra-se consubstanciada a posição conservadora sobre a matéria. Nesse depoimento, o ex-ministro explica o comportamento do gabinete de 29 de setembro, apelando para uma mudança na opinião pública, em virtude do contexto de crise, que incluía o processo de transferência das propriedades agrícolas das mãos dos fazendeiros para as dos traficantes e especuladores. Acentua, ainda, que a atividade dos cruzeiros não apenas não compeliu o ministério à repressão do tráfico, como, ao contrário, configurando uma situação de constrangimento, representara um óbice na direção pré-tragada. Igualmente, insiste na espontaneidade da ação do gabinete na maneira de conduzir o problema, demonstrando que todas as soluções técnicas afinal adotadas já estavam estabelecidas antes dos entendimentos entre Paulino de Sousa e o ministro inglês. Por outro lado, argüi contra os adversários o fracasso do gabinete liberal de 1848 ante o óbice do artigo 13 do projeto de 1837, bem com a emenda conservando o julgamento no fóro comum, o que tornaria a lei anódina.

Assim, através da disputa política, o Partido Conservador transformava em título partidário a extinção do tráfico negroiro.

Do exposto, percebe-se que a extinção do tráfico no Brasil não constitui mera resultante da pressão inglesa.

Com efeito, toda a atividade de coação decorrente do *Bill Aberdeen* objetivava simplesmente (tendo em vista preservar o prestígio diplomático inglês) impôr ao Brasil um tratado consignando a pesquisa de indícios — recurso esse cuja inoperância para afetar o tráfico já se evidenciara no seu emprego para outras potências escravistas, e a cuja concessão o Brasil vinha resistindo por motivos não propriamente econômicos.

Entretanto, ao responder à pressão inglesa no sentido da assinatura de um tratado anódino como os demais, os partidos

se verão conduzidos, no curso do jôgo político — paradoxalmente travado no terreno da luta pela manutenção do *statu quo* escravista — a superar as expectativas e exigências da Inglaterra, extinguindo de fato e definitivamente o tráfico, que já perdera sua função como fator de crescimento da economia nacional.

Na verdade, a ação repressiva da Inglaterra sobre o tráfico internacional se consubstancia na imposição às potências escravistas, da assinatura de sucessivos tratados, cujos termos vão se tornando progressivamente mais exigentes.

Numa primeira fase, que se abre em 1810, a Inglaterra se limita a restringir as áreas do tráfico lícito; subsequentemente, tende a impor o direito de visita e busca em navios suspeitos de comércio negroiro ilícito, bem como a estipular um prazo para o encerramento do tráfico; por fim, passa a exigir a dispensa da prova da presença efetiva de africanos a bordo, bastando o apoio em evidências indiretas para caracterizar a atividade negroira de um navio.

Essa progressão no rigor formal das cláusulas dos tratados acompanha o aguçamento da crise antilhana, e configura uma política compensatória ostensiva aos interesses coloniais feridos pelo processo livre-cambista (no qual se inserem a abolição e a quebra do monopólio do açúcar antilhano no mercado da metrópole).

Contudo, uma vez que tendia a destruir os entraves monopolistas que lhe impediam a plena exploração do comércio mundial do açúcar, a Inglaterra não visava obstaculizar realmente a expansão das economias escravistas estrangeiras, de que deveria tornar-se a principal beneficiária.

Com efeito, não obstante o estabelecimento de um aparato nos mares, para sustentar o cumprimento dos tratados, a ação repressiva da Inglaterra, em nenhuma de suas fases, logra por si só mais que obrigar a meros reajustamentos na atividade negroira, sem chegar, entretanto, a afetá-la estatisticamente.

Em resumo temos que a política repressiva inglesa à época em que o comércio negroiro para o Brasil se encerrou, visava exclusivamente a assinatura de um tratado consignando a pesquisa de indícios — cuja inoperância para afetar estatisticamente o tráfico, aliás, já se podia antecipar. Entretanto, essa exigência, em si pequena, assumiu tal relevância que acabou fornecendo o terreno onde encontraria expressão, no plano político, um passo já inscrito estruturalmente, uma vez preenchidas condições determinadas. Ou seja, uma vez amadurecido,

o problema do encerramento da especulação em escravos encontra no contexto das relações anglo-brasileiras o conveniente e já preparado quadro que o traz à tona.

Expirado em 1830 o prazo do tráfico lícito (de acôrdo com um tratado válido até 1845), a Inglaterra passa a instar no sentido da assinatura da cláusula de equipamentos, que o Brasil evita com o recurso representado pelo artigo 20, da lei regencial de 14 de junho de 1831. Com efeito, negando êsse artigo à Regência o direito de ratificar tratados de tal ordem de governo a govêrno, sem a aprovação prévia da Assembléa Geral, era certo que qualquer tentativa de restrição ao tráfico negroiro se veria sustada. A vigência da lei regencial se suspende com a Maioridade, voltando a questão para a alçada exclusiva do Executivo. Mas então, os dois grandes partidos que se revezavam no contróle dêsse poder já competiam pela identificação com a sociedade agrária, continuando, assim, garantida a preservação do *statu quo*. No processo de disputa inter-partidária, o tratado vigente expira, sem que o govêrno brasileiro abrisse negociações: a resposta inglesa será o **Bill Aberdeen**, que, por sua vez, tornará impraticável para o Brasil qualquer ajuste com a Inglaterra. É então que o Partido Liberal, prestes a deixar o poder, propõe uma solução alternativa (ao mesmo tempo anódina e inviável) para o impasse e, ao ser substituído no govêrno, inscreve a extinção do tráfico na bandeira partidária. Conduzido a competir no mesmo terreno, o ministério conservador reformulará criticamente a conduta seguida pelo Brasil desde 1826, e configurando em 1850 uma opção em favor da honra nacional e contra o traficante que a espezinhava, não só promulgará a lei Euzébio de Queiroz, como de fato suprimirá a entrada de novos escravos no país.

Assim, pois, o jôgo partidário desenvolvido no sentido de manter o *statu quo* acirra de tal forma a tensão anglo-brasileira, que acaba tornando inexequível a assinatura da cláusula de equipamentos.

Nessa etapa, o compromisso diplomático de 1826 assume o caráter de meta ideal, operando como fator dinâmico, dentro de uma guinada em rumo inverso ao de até então, e pela qual a crise se resolve através da efetiva extinção do tráfico — que nem sequer estava em pauta.

Mas que o jôgo político seguisse tal caminho apenas dá expressão (independentemente da consciência dos próprios agentes) às solicitações de uma conjuntura enformada pelas determinantes e condições já referidas.