

Crise do Regime Servil e Abolição do Tráfico

O SISTEMA de trabalho servil atravessa nesta fase que nos ocupa uma crise muito séria; prelúdio, embora muito antecipado ainda, de sua abolição final. O processo difícil e complicado da emancipação política do Brasil, pondo em evidência todas as contradições do regime anterior, vai polarizar as forças políticas e sociais em gestação e desencadeia o embate, não raro de grande violência, entre os diferentes grupos e classes em que se divide a sociedade colonial. Os escravos, apesar de sua massa que representa cerca de um terço da população total, não terão neste processo, ao contrário do ocorrido em situações semelhantes noutras colônias americanas, como por exemplo em São Domingos (Haiti), um papel ativo e de vanguarda. Acompanharão por vezes a luta, participarão debilmente de alguns movimentos, despertando aliás com isto grande terror nas demais camadas da população. Mas não assumirão por via de regra uma posição definida, nem sua ação terá continuidade e envergadura. Isto se deve sobretudo ao tráfico africano, que despejando continuamente no país (e nesta época em grandes proporções) novas e novas levas de africanos de baixo nível cultural, ignorantes ainda da língua e inteiramente desambientados, neutralizava a ação dos escravos já radicados no país e por isso mais capazes de atitudes políticas coerentes. É preciso levar em conta também a divisão reinante entre grupos de escravos oriundos de nações africanas distintas e muitas vezes hostis umas às outras; coisa de que a administração pública e os senhores sempre cuidaram muito, procurando impedir a formação de aglomerações homogêneas. Na Bahia, por exemplo, onde chegou a haver na massa escrava certa unidade nacional (aliás de nações sudanesas de nível cultural mais elevado), é que vamos encontrar o maior número de agitações e revoltas servis.

Seja como for, a participação dos escravos nos movimentos da época não terá vulto apreciável; e isto constituirá talvez o motivo principal por que a estrutura fundamental da economia brasileira, assente como estava no trabalho deles, não sofre abalos suficientes para transformá-la desde logo. Contudo, mesmo esta débil participação e até, na falta dela, a simples presença desta massa de escravos surdamente hostis à ordem vigente num momento de agitações e convulsão social, era o bastante para desencadear a crise do sistema servil e pôr em equação o problema da escravidão.

Isto se observa particularmente na atitude que assumem, com relação a ele os diferentes setores da opinião pública. A escravidão vai aceleradamente perdendo sua base moral, não somente na opinião comum, mas até em círculos conservadores. Logo depois da Independência já a vemos alvo da crítica geral. Aceita-se e se justifica, mas como uma "necessidade", um mal momentaneamente inevitável. Ninguém ousa defendê-la abertamente; e seu desaparecimento num futuro mais ou menos próximo é reconhecido fatal. A discus-

são se trava apenas em torno da oportunidade. Tal posição dúbia explica aliás a atitude incoerente e contraditória das opiniões da época: enquanto se critica a escravidão, sustenta-se energicamente sua manutenção; reconhecem-se seus males, mas raros ousam ainda combatê-la francamente e propor medidas efetivas e concretas para sua extinção.

É que realmente a escravidão constituía ainda a mola mestra da vida do país. Nela repousam todas as suas atividades econômicas; e não havia aparentemente substituto possível. Efetivamente, é preciso reconhecer que as condições da época ainda não estavam maduras para a abolição imediata do trabalho servil. A posição escravista reforçar-se-á aliás depois da Independência, com a ascensão ao poder e à direção política do novo Estado, da classe mais diretamente interessada na conservação do regime: os proprietários rurais que se tornam sob o Império a força política e socialmente dominante.

Assim sendo, e não representando ainda os escravos uma classe politicamente ponderável, não é tanto de admirar a persistência da escravidão, como pelo contrário, a posição se não prática pelo menos teoricamente antiescravista que de forma tão generalizada então se desenvolve no Brasil. Dois fatores sobretudo concorrem para isto. Em primeiro lugar, a contradição profunda que representava a vigência do sistema servil na estrutura social do novo Estado, cindindo sua população em castas nitidamente diferenciadas e opostas uma à outra. Na colônia, sob a pressão externa da metrópole européia, ao mesmo tempo dominante e aglutinadora, aquela contradição se fazia menos sentir, e a estrutura social e econômica do Brasil mantinha-se neste terreno em relativo equilíbrio. Já as coisas se tornavam diferentes com a separação política e a independência, e o desaparecimento daquela pressão exterior. Os contemporâneos terão consciência disto, e um dos argumentos principais contra a separação que encontramos repetido mesmo por ardentes patriotas, será precisamente a ameaça latente que representava a população escrava. E muitas vezes, no curso do processo da Independência, ela se tornará efetiva, forçando para trás a evolução dos acontecimentos.

A contradição estrutural que representa a escravidão para a jovem nação recém-libertada do regime colonial, tomar-se-á patente quando se trata de organizá-la politicamente em Estado autônomo. Nesta ocasião, um dos espíritos mais lúcidos da época, José Bonifácio de Andrada e Silva, primeiro ministro do Brasil independente e deputado à Assembléia Constituinte, escreverá a respeito palavras bem claras: "É tempo de irmos acabando gradualmente até os últimos vestígios da escravidão entre nós, para que venhamos a formar em poucas gerações uma nação homogênea, sem o que nunca seremos verdadeiramente livres, respeitáveis e felizes. É da maior necessidade ir acabando tanta heterogeneidade física e civil; cuidemos pois, desde já, em combinar sabiamente tantos elementos discordes e contrários, em amalgamar tantos metais diversos para que saia um Todo homogêneo e compacto, que se não esfarele ao pequeno toque de qualquer nova convulsão política." Não é possível compreender e interpretar melhor os fatos.

Outro fator que condicionará a tendência antiescravista do

Brasil independente é a questão do tráfico africano. Esse último e a escravidão achavam-se indissoluvelmente ligados; esta não se podia manter sem aquele. Coisa que já se compreendia então perfeitamente, e que os fatos posteriores comprovariam; abolido o tráfico, a escravidão seguir-lhe-ia o passo a curto prazo. A razão é que o crescimento vegetativo da população escrava sempre foi diminuto, sobretudo porque a importação de mulheres era menor que a de homens naturalmente preferidos para o fim a que se destinavam os escravos. Além do que, as precárias condições de vida, e em particular das relações da família na escravidão, eram altamente desfavoráveis à sua multiplicação. Em épocas diferentes, sobretudo depois do movimento que nos ocupa, tomar-se-ão várias medidas para fazer face a esta contingência e assegurar a conservação e desenvolvimento da população escrava nativa; assim o fomento de casamentos, a proibição de separar casais ou tirar filhos de seus pais. Nada disto contudo deu jamais resultados apreciáveis. Não possuímos ainda dados estatísticos seguros e de conjunto que nos forneçam conclusões definitivas e completas a respeito; e possivelmente nunca os teremos. Mas de uma forma geral, é exato afirmar-se que a população escrava, sem o reforço permanente do tráfico, vai sempre em declínio. Já era esta aliás a opinião corrente na época; e ela se verificará efetivamente depois de 1850, quando é extinta a importação de africanos.

Nestas condições compreende-se que qualquer golpe sofrido pelo tráfico terá necessariamente grande repercussão na estabilidade da instituição servil. Ora enquanto esta última era no Brasil mais uma questão doméstica, da sua economia interna e fora portanto do alcance de qualquer força ou ação exterior, o tráfico pelo contrário constituía assunto internacional que afetava a comunhão de todos os países e nações do mundo. A sua legitimidade e legalidade tornavam-se assim muito mais vulneráveis, pois envolvia interesses internacionais contrários e hostis. Desta forma, através da oposição internacional ao tráfico, será atingida a escravidão brasileira.

Já nos primeiros anos do séc. XIX a condenação geral do tráfico africano achava-se consumada. Encabeça o movimento a Inglaterra, o que é tanto mais de admirar pois que este país fora quem, no século anterior, se tornara o maior interessado no comércio humano. Não discutiremos aqui esta brusca mudança de atitude de uma potência que chegou a se envolver em guerras para obter e conservar a prioridade sobre as demais nações no tráfico ultramarino de escravos, e que ainda nos últimos anos do séc. XVIII realizava mais da metade de todo este comércio. O fato é que a Inglaterra, depois de abolir em 1807 o tráfico nas suas colônias, torna-se o paladino internacional da luta contra ele. É sob sua influência ou pressão — diplomática muitas vezes, mas não raro também militar — que o tráfico será sucessivamente abolido por todos os países do mundo.

Quem resiste mais é Portugal e seu sucessor, o Brasil. O vulto de interesses envolvidos na matéria explica esta resistência de quase meio século. O primeiro golpe inglês será tentado logo depois da transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro. Aproveitando a ascendência que então gozava junto ao soberano, a

diplomacia britânica empenhar-se-á a fundo em obter a extinção do comércio escravo. Mas apesar de toda sua força, não lhe será possível obter de momento mais que as concessões que se encontram no tratado de aliança de 1810³⁶: o soberano português prometia vagamente cooperar na campanha contra o tráfico, e restringia a ação de seus súditos aos territórios africanos sob o domínio de Portugal. Esta última cláusula pouco representava, porque efetivamente os traficantes portugueses não operavam senão nas colônias portuguesas, que aliás bastavam fartamente a seus propósitos. Mas a Inglaterra tirará da concessão conseqüências muito largas. O tráfico, inteiramente legal até então, tornava-se em certos casos ilícito — isto é, quando realizado fora dos domínios portugueses. Estava criado o pretexto de que a Inglaterra precisava para perseguir os negreiros. Qualquer presa feita em alto mar pelos seus cruzeiros justificava-se com a alegação de que os escravos transportados provinham de territórios não portugueses. A prova contrária era difícil, e o governo inglês fazia-se surdo às reclamações portuguesas, deixando que se arrastassem longamente pelas vias diplomáticas. O seu plano era patente: que o fato sobrepujasse o direito, e que suprimido virtualmente o tráfico pela perseguição contra ele encetada, esta abolição imposta à margem da lei se tornasse em situação consumada. O plano era realmente hábil; mas apesar de todo seu poder marítimo, não podia a Inglaterra policiar com eficiência toda a imensidade dos mares; não nos esqueçamos que se estava ainda na era dos veleiros. Cinco anos depois do tratado de 1810, fatigada e verificando que seu plano não surtira os efeitos esperados, ela procura novo acordo. Este é assinado em 1815 em Viena, onde os países da Europa se tinham reunido para reorganizar o continente convulsionado pelo furacão napoleônico. Aí a Inglaterra reconhece a ação ilegal dos seus cruzeiros nos cinco anos precedentes, e obriga-se a indenizar os prejudicados oferecendo para isto a soma considerável de 300.000 libras. Mas obtém em troca uma nova concessão: a abolição do tráfico ao norte do Equador. Excluía-se com isto as possessões portuguesas que mais contribuía para alimentar a população escrava do Brasil, em particular a Costa da Mina.

Os acordos de Viena conservaram-se mais ou menos letra morta até 1817, continuando a situação anterior, inclusive a ilegal perseguição realizada pelos cruzeiros ingleses. A ação deles tornara-se aliás mais fácil pela inclusão da cláusula relativa ao tráfico ao norte do Equador, o que ampliava os pretextos da perseguição. Naquele ano é assinada uma convenção adicional que, ratificando o estabelecido em 1815, acrescenta mais uma concessão favorável aos ingleses: o direito de visita em alto mar a navios suspeitos de tráfico ilegal. Discursando no Parlamento, o ministro inglês declarará que os anais internacionais registravam pela primeira vez concessão tão importante feita por uma nação soberana a outra, pois o direito de visita em alto mar fora até então limitado estritamente a tempo de guerra e para nações beligerantes. Tal esti-

³⁶ Este não é o tratado de comércio referido em capítulo anterior. Em 1810 assinaram-se efetivamente dois tratados entre Portugal e Inglaterra: um de comércio, outro de aliança e amizade.

pulação teria a duração de quinze anos depois da abolição total do tráfico que Portugal se comprometia formalmente a decretar no mais breve prazo possível.

Enquanto isto se passava no terreno dos acordos internacionais, a idéia da extinção do tráfico e até da própria escravidão começa a fazer caminho no Brasil. Até a data da fixação da corte portuguesa no Rio de Janeiro, ninguém pusera aqui seriamente em dúvida a legitimidade do tráfico e muito menos da instituição servil. Uma ou outra voz isolada e sem repercussão que às vezes se fazia ouvir, não tinha expressão alguma. A eclosão e desenvolvimento de um verdadeiro espírito antiescravista no Brasil prende-se claramente aos fatores internacionais que agiam contra o sistema servil. O assunto encontrar-se-á pela primeira vez debatido entre nós e francamente exposto num periódico que embora em língua portuguesa, se publicou em Londres (é de notar a coincidência sintomática) de 1808 a 1823, e que era largamente lido no Brasil: o Correio Brasiliense. O seu redator³⁷, brasileiro de origem e que escrevia para seu país, mostrava não somente a fatalidade da extinção próxima do tráfico, como tirava daí a lembrada conclusão da resultante abolição da própria escravidão. Estas considerações do Correio Brasiliense, que logo farão escola, contribuem grandemente para a condenação do sistema. A lógica de seus argumentos era irrespondível e repete-se o que tantas vezes se observa: o que as contingências históricas destinam ao desaparecimento não tarda em perder sua base moral. É o que efetivamente e mais uma vez se dá: apesar da resistência dos interesses materiais contrários, a escravidão vai perdendo terreno no conceito comum. Por ocasião da revolta de 1817 em Pernambuco, durante a qual se estabeleceu naquela província um governo revolucionário que se manteve três meses no poder, a escravidão, se não é abolida, é pelo menos formalmente condenada, e se promete expressamente sua breve extinção. E notamos que a revolta de 1817 contou entre seus elementos com as próprias classes escravocratas por natureza: os proprietários e senhores rurais. Por aí se verifica o caminho andado pela contradição escravista.

Mas, com tudo isto, a situação ainda não amadurecera suficientemente por ocasião da Independência (1822) para dar então por terra com o tráfico africano. Este se mantinha ativo, apesar da perseguição inglesa e das claras manifestações contrárias a ele que então aparecem nos círculos de maior projeção política e social. Calcula-se que naquela ocasião aportavam anualmente no Brasil cerca de 40.000 escravos, número superior ao que se pode atribuir a qualquer período passado; o que se explica pelo desenvolvimento econômico que então se verificava no país e que repousava no trabalho servil.

A Inglaterra tentará novo golpe por ocasião do reconhecimento da independência. Jogava então com um grande trunfo. Para normalizar a situação e recompor sua vida profundamente abalada pela crise da emancipação, o nascente Império necessitava imperiosamente

³⁷ Chamava-se Hypólito José da Costa Pereira, e era natural da Colônia de Sacramento, hoje cidade uruguaia de Colônia, que pertenceu ao Brasil até 1750 e novamente de 1817 a 1826.

do seu reconhecimento internacional. Se os Estados Unidos, orientando-se por uma política americanista que rompia abertamente com a tradição européia, não hesitavam em entrar desde logo em relações normais com a nova nação, as potências do velho mundo, muito mais importantes e em cuja decisão se situava a questão nevrálgica da efetiva soberania do novo Estado no plano internacional, se recusavam a qualquer passo naquele sentido. Derivava esta atitude do princípio da "legitimidade", que constituía então o fundamento da política européia e tinha atrás de si a força e o prestígio da Santa Aliança.

A Inglaterra, muito reticente com relação à Santa Aliança e seus princípios, e não querendo comprometer a vantajosa posição comercial que adquirira no Brasil, assumirá então o papel de medianeira³⁸. Por sua intervenção será obtida a aceitação, da parte do soberano português, da Independência brasileira. Este será o caminho aberto, não só para a Inglaterra mas para todas as demais nações da Europa, para o reconhecimento do novo Estado. Estava salvaguardado, na forma pelo menos, o princípio da legitimidade. Neste sentido far-se-á ainda mais, pois a separação da ex-colônia será nominalmente outorgada por uma lei emanada do soberano português, e este assumirá o título, embora puramente decorativo, de Imperador do Brasil. Tudo se fazia, aparentemente, dentro dos quadros jurídicos, e era o Rei quem no uso de seus atributos divinos de legítimo soberano, concedia ao Brasil a independência. Não era preciso mais para remover os escrúpulos dos legitimistas da Santa Aliança, burguesmente ávidos em tirarem também o seu proveito do comércio brasileiro.

A Inglaterra, autora de toda esta hábil trama, cobrará naturalmente o preço da sua intervenção. Com relação ao tráfico (sua pretensão número um) exigirá do Brasil medidas definitivas. Elas serão consubstanciadas numa tratado assinado em 1826, em que o Brasil se compromete a proibir o tráfico inteiramente dentro de três anos depois da troca de ratificações, o que se deu em 1827. Depois deste prazo o comércio humano seria considerado "pirataria" e punido como tal. Ao mesmo tempo ratificavam-se os acordos feitos com a antiga metrópole em 1815 e 1817 (proibição do tráfico ao norte do Equador, direito de visita em alto-mar a navios suspeitos de tráfico ilícito). Este direito de visita manter-se-ia durante 15 anos depois da data em que o tráfico se tornasse definitivamente ilegal.

Cumprindo sua promessa, o Brasil promulga em 1831 a lei de 7 de novembro, em que o tráfico africano é proibido, considerando-se livres os indivíduos desembarcados no país a partir daquela data. Esta lei ficará, contudo, da parte das autoridades brasileiras, letra morta. Em 1831, com a abdicação do primeiro imperador (D. Pedro I), a classe dos proprietários rurais tornara-se no Brasil todopoderosa. Antes disto, contrabalançara-lhe a influência a ação pessoal do Imperador que cercado de uma corte e uma burocracia sa-

³⁸ Em linhas gerais, coisa semelhante se deu com relação a todas as jovens nações ibero-americanas.

ídas diretamente da antiga administração portuguesa³⁹, governava com certa autonomia, não se deixando influir senão muito pouco pelo elemento propriamente nacional. E é isto que sobretudo leva o país à revolta de 1831, quando Pedro I abdica em favor de um filho em tenra idade em cujo nome governará uma regência tirada do seio das classes que representavam o maior baluarte oposto a qualquer medida que afetasse a escravidão: os proprietários e senhores rurais. A lei de 7 de novembro de 1831, promulgada neste momento, não representava mais que uma satisfação de forma a compromissos internacionalmente assumidos. Mas ninguém cuidava seriamente em aplicá-la. Guardar-se-á com relação ao assunto uma hipócrita reserva; e se ninguém se levanta para defender o tráfico proibido e criticar a lei em vigor, deixa-se contudo que ele continue como dantes.

Quem se incumbirá de executar a lei brasileira será mais uma vez a Inglaterra, cujos cruzeiros, livres agora de qualquer restrição, redobram de atividade. Mas a repressão, apesar do direito de visita em alto mar, lutava com uma grande dificuldade: é que os navios negreiros, quando se viam acossados pelo inimigo e não lhe podiam escapar, lançavam ao mar sua carga humana, destruindo assim o corpo de delito comprometedor, e inocentando-se com isto perante os tribunais internacionais que os deviam julgar⁴⁰. Para fazer face a esta eventualidade, esforçava-se a Inglaterra, desde longa data, em obter uma nova cláusula em seus tratados, pela qual a incidência no tráfico ilegal se provasse não apenas pela presença de escravos a bordo dos navios negreiros, mas por qualquer indício que tornasse evidente o emprego da embarcação com aquele fim; como por exemplo a descoberta a bordo de grilhetas ou outros ferros para acorrentar os cativos, disposições internas que denunciasses os objetivos a que se destinava o navio, quantidades anormais de mantimentos e de água potável, etc. Em 1823 Portugal fizera esta concessão aos ingleses; mas ela não atingia o Brasil, independente desde o ano anterior. E quando se elaborou o tratado de 1826 acima referido, a oposição que levantou no país fora tal que a Inglaterra tivera de abrir mão de mais esta exigência, contentando-se com o muito que já alcançara. Voltará à carga depois de 1831, argumentando com a inexecução da lei e ineficiência da repressão.

Mas o Brasil resistirá tenazmente. Num certo momento o governo chega a ceder, aceitando um novo tratado nos termos pedidos pela Inglaterra. Mas a Câmara dos Deputados negar-lhe-á aprovação. Surgirá em 1834 mais um projeto destinado a reforçar a lei de 1831 e dar-lhe efetiva aplicação: encontrará decidida oposição no Parlamento e será rejeitado. O tráfico, embora condenado pela lei e pela opinião confessada de todo mundo (já ninguém mais ousava defendê-lo), se mantinha como dantes, protegido pela tolerância das au-

³⁹ O próprio Imperador, como já foi referido, era o primogênito do Rei de Portugal, e herdeiro presuntivo da coroa portuguesa. Por ocasião do falecimento do pai (1826), desiste de seus direitos no reino europeu em favor de uma filha, então menor, que reinará em Portugal com o nome de Maria I.

⁴⁰ O tratado de 1817, ratificado em 1826, previa a organização de comissões mistas anglo-portuguesas (agora anglo-brasileiras) de julgamento. Os escravos atirados ao mar iam com pesadas pedras atadas ao pescoço a fim de submergirem logo e não serem avistados.

toridades e da generalidade do país.

Ganhará mesmo, neste momento, algum terreno. A repressão inglesa, arrogante e sem medidas, começava a ferir as suscetibilidades brasileiras. O tráfico se tornara quase uma questão de honra nacional. Se ninguém o aprova abertamente, a oposição também começa a tomar as cores de uma aliança com poderes estranhos que comprometem a soberania do país. Escusado acrescentar que os traficantes e demais interesses ligados ao comércio de escravos explorarão largamente a situação; e muitas vítimas dos cruzeiros ingleses serão aureoladas e consagradas quase como heróis.

Esta singular posição em que se coloca a questão do tráfico reforça-se ainda com a prevenção que havia no Brasil, embora por outros motivos, contra os ingleses. Já me referi a isto ao falar da ascendência que tinham conseguido nos negócios e na vida econômica do país. Tudo isso se aliará em favor do tráfico; e ainda menos se fará para o reprimir. A tarefa continua assim a pesar inteiramente nos ombros da Inglaterra, que não contando com outros meios de ação que seus cruzeiros, se desorientava na imensidade das costas africanas e do oceano onde os traficantes passavam facilmente despercebidos; e se por acaso apanhados, eximiam-se de sanções pelo simples expediente de largarem sua carga no mar. Prejuízo ocasional que a grande margem de lucros que o tráfico produzia comportava facilmente. Não é de admirar, portanto, que a importação de escravos no Brasil mantivesse seu ritmo crescente, correspondendo com isto ao desenvolvimento econômico que então se processava no país e que era alimentado pelo trabalho dos negros. O número médio de africanos introduzidos anualmente na fase que precede a extinção do tráfico subirá para mais de 50.000.

Naturalmente isto ia agravando as relações do Brasil com a Inglaterra, dando origem a sucessivas questões diplomáticas e a uma tensão muito séria. Chega-se em 1845 a um momento agudo da crise. Devia expirar no ano seguinte o prazo de quinze anos posteriores à abolição legal do tráfico (decretada como vimos em 1831) depois do qual, segundo os tratados vigentes, cessava o direito de visita em alto mar a navios suspeitos de comércio ilegal. A Inglaterra ia perder, com isto, sua principal e verdadeiramente única arma de repressão. Não obtendo a renovação do prazo, e negando-se o governo brasileiro a qualquer nova concessão na matéria, ela decide então agir por conta própria. Em 8 de agosto de 1845 é aprovado no Parlamento inglês um ato (que tomou, do nome de seu proponente, a designação de Bill Aberdeen), que declara lícito o apresamento de qualquer embarcação empregada no tráfico africano, e sujeita os infratores a julgamento por pirataria perante os tribunais do Almirantado. Este ato, aberrante de todas as normas internacionais, foi recebido com enérgico protesto do governo brasileiro; o que não impediu que se tornasse efetivo, iniciando-se então uma perseguição ao tráfico sem paralelo no passado. A Inglaterra, livre agora de limitações e considerações diplomáticas (embora por ato unilateral de sua vontade), decidira-se firmemente a liquidar o assunto de uma forma definitiva, recuperando o tempo perdido em quase meio século de meias medidas. As ordens que distribuí a seus cruzeiros serão as mais severas, e as embarcações de guerra inglesas não respeitarão nem as águas territoriais brasileiras, nem as

praias e portos do país. Onde quer que se refugiasse um navio traficante, lá ia procurá-lo o cruzeiro fazendo fogo quando necessário sobre a costa, e desembarcando mesmo suas forças para perseguir em terra os condutores de escravos e tomar-lhes a presa.

Tal situação correspondia a um quase estado de guerra. A soberania brasileira era violada permanentemente, e aos protestos do governo, desprovido de recursos materiais para fazer frente ao poderoso adversário, respondia este ou com o desprezo, ou reafirmando sua inabalável decisão de liquidar o tráfico fosse por que meio fosse. Não resta a menor dúvida que neste momento os ingleses iriam até a guerra declarada se necessário fosse: a ameaça se preferiu várias vezes no Parlamento britânico, e a opinião pública não lhe era adversa. O mais grave para o Brasil é que a ação inglesa ultrapassava freqüentemente seus próprios fins, indo interferir com o comércio lícito; não era sempre fácil distinguir os navios traficantes daqueles que na extensa costa brasileira realizavam a maior parte das comunicações mesmo internas do país; a distinção tornava-se tanto mais difícil que as embarcações empregadas neste transporte puramente nacional — e portanto além de qualquer pretensão inglesa — levavam quase sempre escravos a bordo, coisa perfeitamente natural e mesmo necessária num país onde a escravidão existia. Mas na dúvida, os cruzeiros ingleses não hesitavam, confundindo inocentes e culpados, e fazendo igualmente pesar sobre todos os suspeitos a força do seu poder. Notemos ainda que a repressão inglesa dava margem para abastecer de mão-de-obra as colônias britânicas das índias Ocidentais: os africanos contrabandeados e apresados pelos cruzeiros se transportavam usualmente para aquelas colônias onde embora a escravidão estivesse abolida, satisfaziam assim mesmo às grandes necessidades locais de trabalhadores. Esta prática estimulava naturalmente os abusos na repressão do tráfico brasileiro.

Tudo isto não podia evidentemente durar muito tempo; diante da intransigência inglesa que nada abalava, comprometia-se cada vez mais a soberania brasileira e desorganizava-se a vida do país. De um modo ou de outro, era preciso sair do impasse, e afinal a política brasileira cede. Em 1850 adotam-se medidas efetivas de repressão ao tráfico: não só leis eficientes, mas uma ação severa e continuada. Destaca-se entre as medidas a expulsão do país de traficantes notórios, portugueses na maioria, o que contribui muito para desorganizar o negócio.

É preciso lembrar que nesta altura um novo fator veio em auxílio da administração brasileira e em favor das pretensões inglesas. Os traficantes se tinham tornado uma potência financeira, e apesar do desprestígio social que os cercava, faziam sombra com seu dinheiro às classes de maior expressão política e social no país: os fazendeiros e proprietários rurais, em regra seus devedores pelo fornecimento de escravos. Os atritos entre estas categorias se tomavam assim freqüentes, e os últimos, apesar do interesse que tinham no tráfico, já começavam a olhar com menos simpatia para um negócio que enriquecendo desmesuradamente seus adversários e credores, deixava-os na penumbra e na dependência de indivíduos que desprezavam. Isto facilitou grandemente a violenta reação contra o tráfico iniciada pelo governo brasileiro em 1850. Seus re-

sultados foram magníficos. No ano anterior, a introdução de africanos no Brasil fora de 54.000 indivíduos; já naquele ano desce para menos de metade: 23.000, caindo em seguida (1851) para pouco mais de 3.000. Em 1852 ainda entram no país 700 e poucos escravos, para cessarem em seguida completamente. Dois pequenos desembarques clandestinos efetuados em 1855 e em 1856, respectivamente em Serinhaém (Pernambuco) e São Mateus (Espírito Santo), foram logo surpreendidos, a carga confiscada e os infratores punidos⁴¹. O tráfico africano deixara para sempre de existir no Brasil.

Com a abolição do tráfico de escravos encerra-se a fase de transição que se estende desde a transferência da corte portuguesa para o Brasil em 1808. Ela será o último toque desta série de reformas consideráveis que se sucedem desde aquele momento e que modificariam tão profundamente o país, tornando-o de colônia inteiramente submetida ao exclusivismo mercantil da metrópole portuguesa, em Estado soberano, aberto à livre concorrência internacional. Embora aquelas reformas econômicas políticas e sociais se escalem numa série ininterrupta que cobre todo esse quase meio século de evolução, é somente a partir de 1850 que elas se completam e ajustam plenamente, integrando o país na nova etapa do seu desenvolvimento. Circunstâncias políticas e sociais — como são Independência e o que segue — bem como econômicas — a convulsão provocada pelo rompimento do equilíbrio colonial — fazem desse período que vai até a metade do século, uma época revolucionária, de bruscos saltos e transformações violentas. É somente pelo fim dela que se ajusta de novo a vida do país, embora em outro plano, e serenam em consequência as agitações sociais e políticas anteriores. O Brasil encontrara outro equilíbrio dentro do qual toma um novo ritmo evolutivo.

A questão do tráfico africano terá representado naquela fase de desajustamento um papel de primeira ordem. Ela afetará o mais profundo do sistema colonial, a própria estrutura de base que nos legara o regime de colônia; e põe em cheque o conjunto daquela estrutura assente na produção extensiva de gêneros tropicais destinados ao comércio internacional. O processo de decomposição de tal sistema, iniciado pelo elo mais fraco, o tráfico africano, continuará depois em seu curso e ainda não se completou em nossos dias. Mas chega-se com a interrupção da corrente escravista a uma etapa decisiva. O sistema econômico colonial conseguirá ainda adaptar-se momentaneamente, através de ajustamentos e compromissos mais ou menos felizes, à nova situação criada pelo estancamento da fonte africana de trabalhadores escravos. Acompanharemos adiante aqueles ajustamentos que permitiriam estabilizar provisoriamente a vida econômica e, em consequência, a social e política do país. Mas o sistema estava desde aquele momento definitivamente comprometido e condenado ao desaparecimento.

A abolição do tráfico africano introduz assim na evolução econômica do Brasil um elemento fundamental de dissociação. Mas, além desta consequência geral e profunda, ela terá direta e imediatamente outros efeitos que se farão sentir logo em seguida. O tráfi-

⁴¹ Assinalemos que este último desembarque de escravos no Brasil foi efetuado pela escuna norte-americana Mary Smith.

co absorvera até então uma parcela considerável de atividades e constituía, pode-se dizer, o maior negócio brasileiro da época. Cinquenta mil escravos importados anualmente, num valor global de outros tantos contos de réis, equivaliam aproximadamente à importação total de outras mercadorias pela mesma época. Subitamente cessa o negócio (porque a abolição do tráfico fora, como vimos, brusca), e as atividades e pessoas nele ocupadas achar-se-ão deslocadas, e com elas os capitais invertidos que nas finanças restritas da época representam parcela avultada. Assistiremos então àquilo que é normal em situações semelhantes: a ativação dos negócios noutros setores, e logo em seguida, a inflação.

O país conhecerá, pela primeira vez, um destes períodos financeiros áureos de grande movimento de negócios. Novas iniciativas em empresas comerciais, financeiras e industriais se sucedem ininterruptamente; todos os índices de atividade sobem de um salto. A circulação monetária é fantasticamente alargada pela faculdade emissora concedida ao Banco do Brasil e pelo abuso de emissão de vales e outros títulos pelos demais estabelecimentos de crédito, firmas comerciais e até simples particulares. Tudo isto terminará num desastre tremendo – a crise de 1857, seguida logo por outra mais grave em 1864. O Brasil estreava nos altos e baixos violentos da vida financeira contemporânea. Mas ficarão algumas iniciativas que marcam época no país: a primeira estrada de ferro inaugurada em 1854⁴², as primeiras linhas telegráficas construídas em 1852, bem como outras.

A abolição do tráfico ainda terá outro efeito indireto: põe termo ao longo conflito com a Inglaterra; e das relações políticas que então se estabelecem com aquele país, resultará novo afluxo de suas iniciativas e capitais para o Brasil. A expansão dos negócios ingleses retomará seu ritmo normal e progressivo, que declinara muito nos anos anteriores de atritos e desentendimentos. A opinião inglesa olhará de novo com simpatia para esse país que afinal se conformava com o neo-humanitarismo britânico despertado em princípios do séc. XIX. Este incremento das atividades inglesas no Brasil é mais um fator importante a ser levado em conta na fase que ora se inaugura; como o declínio delas, no período anterior, não pode deixar de ser computado entre os fatores de perturbação e do desequilíbrio então verificado.

⁴² Um pequeno trecho de 18 km nas proximidades do Rio de Janeiro. No ano seguinte inicia-se a construção da estrada de ferro que seria a maior e mais importante do país: a D. Pedro II, hoje Central do Brasil, que liga o Rio de Janeiro com São Paulo, e serve boa parte do Estado do Rio de Janeiro e Minas Gerais.