

Resenha*

Book review

Glauber Miranda Florindo**

SARAIVA, L. F.; SANTOS, S.A. dos; PESSOA, T. C. (Org.). *Tráfico & traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c.1831-1850)*. São Paulo: Hucitec Editora, 2021.

José Bernardino de Sá, Angelo Francisco Carneiro, Manoel Pinto da Fonseca, João Manoel de Barros Wanderley, Joaquim Breves, José Gonçalves da Silva, Antonio Francisco de Lacerda e John Smith Gillmer. O que esses nomes têm em comum? Uma breve pesquisa na internet indica que essas figuras foram, no decorrer do século XIX, empresários, filantropos, políticos, militares etc. O que nem sempre aparece, mas merece detida atenção, é que esses homens enriqueceram às custas do comércio de gente e praticaram essa nefasta atividade quando o comércio transatlântico de escravizados estava proibido, isto é, a partir de 7 de novembro de 1831.

Na primeira legislatura da Câmara dos Deputados, o tráfico de escravizados só foi defendido quando o imperador assinou o tratado com o governo inglês, em 23 de novembro de 1826, e ratificou esse acordo em 13 de março de 1827. Antes disso não houve nenhuma defesa da escravidão ou da continuidade do tráfico de almas. Depois do acordo feito entre D. Pedro e o governo inglês, a defesa do tráfico finalmente aparece, por exemplo, na fala do deputado Raimundo José da Cunha Matos. Uma das razões elencadas pelo deputado para a continuidade do tráfico era econômica: o Brasil quebraria sem a mão de obra escrava africana, e a continuidade do tráfico seria indispensável em razão disso.

* Submissão: 08/12/2021 | Aprovação: 13/01/2022 | DOI: 10.29182/hehe.v25i1.868

** Graduado em História pela Universidade Federal de Viçosa; mestre em História Comparada pelo Programa de Pós-Graduação em História Comparada da Universidade Federal do Rio de Janeiro; doutor em História Social pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense. Professor de História do Brasil e da África na Universidade do Estado de Minas Gerais, unidade Carangola | E-mail: glauber.florindo@uemg.br | ORCID: 0000-0002-7103-0034



Às vésperas da efeméride dos 200 anos da Independência, quando atravessamos a trágica pandemia da Covid-19, é impossível não traçarmos um paralelo entre as falas de deputados como Cunha Matos com as falas do presidente Jair Messias Bolsonaro, que em inúmeros momentos foi contrário às políticas de *lockdown* como forma de preservação da vida (sobretudo das camadas populares, que, no Brasil, são em maioria afrodescentes), utilizando com principal justificativa para seu posicionamento os danos que tais medidas trariam para a economia brasileira.

Esse paralelo diz respeito à impunidade. Dito de outra forma, diz respeito ao modo como o Estado brasileiro foi formado, sendo expressão das classes dominantes e suas frações, sempre dispostas a cumprir sua agenda econômica, não importando as vidas sacrificadas no processo. Assim, a continuidade do tráfico de escravizados na ilegalidade foi consentida e instrumentalizada pelo próprio Estado brasileiro. Essa reflexão é fundamental para pensarmos o país que nos tornamos, ainda mais quando naturalizamos crimes públicos, seja o tráfico ilegal do século XIX ou as medidas pró-vírus do atual governo.

O livro *Tráfico & traficantes na ilegalidade*, organizado por Luiz Fernando Saraiva, Silvana Andrade dos Santos e Thiago Campos Pessoa, publicado em 2021 pela editora Hucitec, esmiuça nos seus sete capítulos a trajetória de indivíduos que estiveram intimamente ligados com o tráfico ilegal de escravizados. Embora os estudos de caso trazidos no livro não estabeleçam de forma profunda as conexões desses traficantes com o Estado brasileiro, o trabalho nos ajuda, e muito, a compreender o cotidiano do comércio ilegal de almas e como essa atividade estava intimamente relacionada à expansão da economia brasileira no período em questão (1931-1850); talvez por isso, esses indivíduos sejam muito lembrados por doações a teatros e hospitais, construção de capelas e escolas, e esquecidos pelos crimes cometidos contra inúmeras vidas vitimadas pela escravidão.

Já no prefácio da obra, assinado pela historiadora Hebe Mattos, a lembrança: foram cerca de 4.821.127 africanos desembarcados no Brasil desde o século XVI. Sendo que 22% desse montante, ou seja, 1.066.399 indivíduos, foram trazidos para cá entre 1822 e 1856. Mas não para por aí. Em novembro de 1831 foi promulgada a lei que declarava livre todos os escravizados vindos de fora do Império e estabelecia penas aos seus traficantes. Foram aproximadamente 568.044 indivíduos desembarcados para servirem como escravizados de 1831 em diante, algo próximo a 12% do total de vidas traficadas desde o

quinhentos, mas 53% do total de traficados desde a Independência. Ou seja, mais da metade das vidas destruídas pelo tráfico transatlântico de escravizados desde 1822 teve esse destino quando o malfadado comércio estava na ilegalidade.

Portanto, compreender os meandros das operações ilegais do tráfico de escravizados, a rede constituída por fazendeiros, políticos, membros da imprensa e funcionários do Estado, que permitiram que mais de meio milhão de indivíduos perdessem suas vidas como escravos no Brasil, é um objetivo necessário, mais que justificável. Objetivo esse, cumprido com maestria nos sete capítulos que compõem o livro aqui resenhado.

O primeiro capítulo, “Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá – Barão e Visconde de Villa Nova do Minho”, de autoria de Luiz Fernando Saraiva, Rita Almico e Thiago Campos Pessoa, vira ao avesso a vida de uma das figuras mais ricas do Império do Brasil, José Bernardino de Sá, barão e visconde de Villa Nova do Minho. Talvez mais conhecido como acionista e presidente do Teatro de São Pedro de Alcântara ou como comerciante de *grosso trato* no Rio de Janeiro e em Portugal, Bernardino de Sá foi um dos maiores traficantes ilegais de escravos de que se tem notícia.

Português, teria chegado ao Brasil em 1810, atuando como caixeiro de um comerciante dono de um armazém no Rio de Janeiro. Com a morte de seu patrão, Bernardino de Sá assumiu os negócios da casa comercial, negociou as dívidas deixadas por seu empregador e começou a investir na armação de navios enviados à costa da África. Entre os anos de 1825 e 1851, Bernardino de Sá esteve diretamente relacionado com o desembarque de cerca de 19.022 africanos, trazidos ao Brasil por 36 navios, dos quais ele era consignatário ou dono. Do montante, foram 1.278 indivíduos antes de 1831, ou seja, quase 94% dessas pessoas foram traficadas na ilegalidade.

O que mais chama a atenção no desenrolar do texto diz respeito à estrutura montada pelo traficante ao longo dos anos de sua atuação no comércio ilegal de escravizados. José Bernardino de Sá possuía seis fazendas, distribuídas pelo litoral ao longo do complexo cafeeiro, entre Santos e Macaé. Nessas propriedades ocorreram inúmeros desembarques ilegais; as fazendas contavam com tudo o que era necessário para receber os cativos, recuperá-los da exaustiva viagem e enviá-los para seus compradores. Bernardino de Sá também possuía propriedades na região portuária do Rio de Janeiro, onde, provavelmente, ocorria a manutenção de suas embarcações. Não bastando toda essa

estrutura, do outro lado do Atlântico o traficante contava com feitorias próprias em Cabo Lopes (Gabão) e Angola.

Luiz Fernando Saraiva, Rita Almico e Thiago Campos Pessoa demonstram como José Bernardino de Sá fez fortuna no tráfico ilegal de escravizados e estabeleceu relações que lhe proporcionaram reconhecimento e títulos. O que mais surpreende, no entanto, são os pontos em comum que a trajetória do Barão e Visconde do Minho guarda com a de outros traficantes ilegais, como no caso do Visconde de Loures, objeto de análise do segundo capítulo, “De ‘vendedor de pão com a cesta na cabeça’ a Visconde de Loures: a carreira atlântica do traficante Ângelo Francisco Carneiro”, assinado por Aline Emanuelle De Biase Albuquerque.

Ângelo Francisco Carneiro também foi de caixeiro a traficante de gente. Em 1843, já estabelecido como um dos principais agentes desse vil comércio, declarou ao cônsul inglês em Recife que o tráfico de escravizados só encontraria seu fim com a abolição da escravidão. Tal declaração, por si só, demonstra o poder dos traficantes na ilegalidade, certos de que enquanto existisse demanda para o trabalho escravo a impunidade seria garantidora da continuidade do tráfico.

O capítulo chama a atenção ao evidenciar as relações de Ângelo Francisco Carneiro. O Visconde de Loures era bastante próximo de autoridades diplomáticas, como o cônsul britânico e o vice-cônsul português. Não se pode duvidar que tais relações possam ter contribuído para o desempenho do traficante no comércio ilegal de gente com a produção de documentação falsa, por exemplo.

De Biase Albuquerque indica as transformações empreendidas para a continuidade do tráfico depois de 1831: a mudança na aparência dos navios, a mudança das bandeiras para as de nacionalidades fora do alcance dos ingleses e a utilização de documentos falsos, além dos já citados desembarques em propriedades de aliados, espalhadas pelo litoral. Tais conexões e cuidados não evitaram que embarcações – das quais Ângelo Francisco Carneiro era consignatário, por exemplo – fossem apreendidas. Mas não só o traficante se manteve impune, como teve uma de suas barcas absolvida pela Comissão Mista em Serra Leoa. Tudo isso mostra o poder de traficantes como o visconde de Loures, que nunca foi preso por seus crimes e até hoje tem seu retrato na parede do Real Hospital Português em Recife, por ter deixado para a instituição uma expressiva quantia em seu testamento.

No terceiro capítulo, “Negócios da ilegalidade: a atuação de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilícito de escravos (c.1835–c.1850)”, Marcos Mesquita analisa a trajetória de Manuel Pinto da Fonseca, outro caixeiro português que veio para o Brasil em busca de oportunidades de enriquecimento e as conseguiu com o roubo de vidas na costa africana. Junto com seus irmãos, Pinto da Fonseca ascendeu na praça comercial do Rio de Janeiro da década de 1830. Coincidência ou não, as cargas que aportavam endereçadas a ele continham, em grande quantidade, produtos que poderiam servir tanto como suprimentos em viagens de navios negreiros quanto como moeda de troca nos mercados africanos.

No entanto, os carregamentos não representavam a principal atividade da firma que Pinto da Fonseca tinha com seus irmãos. Conforme demonstra Marcos Mesquita, a origem de sua fortuna como comerciante veio do tráfico ilegal de escravizados, ao longo de no mínimo 43 viagens entre os anos de 1837 e 1851. Tais viagens representam 8% de todo montante do tráfico para o período, mas representavam 36% das viagens feitas nos últimos cinco anos do tráfico ilegal. Esses números fazem de Manuel Pinto da Fonseca o maior traficante entre os anos de 1844 e 1850.

O capítulo chama atenção para alguns elementos importantes a serem considerados na transição do tráfico legal para o ilegal. Ocorreu uma considerável renovação dos agentes envolvidos com a traficância; os antigos traficantes buscaram outras atividades à medida que o prazo para o fim da legalidade se aproximava. Assim, o tráfico ilegal ficaria a cargo de novos atores, no entanto, não sem nenhuma experiência na empreitada do comércio, ainda mais ilegal. A criminosa empreitada necessitava de conhecimentos e experiências prévias, sem os quais seria pouco provável tanto êxito como verificado. Outro aspecto dessa atividade, que não se pode perder de vista, é a contribuição de atividades comerciais lícitas nas atividades ilícitas do tráfico de escravizados. Nesse sentido, Marcos Mesquita nos fornece elementos que ajudam a compreender essa complexa e imbricada prática do comércio ilegal de seres humanos.

Marcos Joaquim Manuel de Carvalho, autor do quarto capítulo, “Os senhores de engenho-trafficantes de Pernambuco, 1831–1855”, mostra que o tráfico ilegal não era monopólio dos portugueses, ao chamar a atenção para o envolvimento direto de senhores de engenho de Pernambuco, como João Manoel de Barros Wanderley. Assim, derruba-se o mito de que os fazendeiros apenas participavam do comércio ilícito como compradores de escravizados.

Ademais, o capítulo mostra como não havia espaço para erros na realização do contrabando de escravizados. Os desembarques deveriam ser feitos sempre em praias pertencentes às propriedades de participantes do malfadado esquema; caso contrário, os riscos de indivíduos traficados serem roubados por outros fazendeiros era grande, uma vez que na ilegalidade, não havia nada a ser feito legalmente. Portanto, mais uma vez vemos a importância e a robustez da estrutura montada para a continuidade ilegal do comércio de almas.

Ao estudar a participação de senhores de engenho como João Manoel de Barros Wanderley, o autor acaba por trazer à tona parte de suas relações com políticos de importância no Império brasileiro, como por exemplo, Nabuco de Araújo e Araújo Lima. Ao manter relações estreitas com senhores de engenho e traficantes de Pernambuco, essas personalidades da política imperial brasileira acabariam por diversas vezes constrangidas. Quando os desembarques davam errado, eles acabavam expondo os traficantes e, por consequência, as relações políticas e de amizade deles com agentes do Estado brasileiro, que na letra da lei deviam condenar o vil comércio.

Thiago Campo Pessoa, no quinto capítulo, “De Mangaratiba à Makanda: o tráfico negreiro na montagem do complexo cafeeiro”, analisa a dinâmica do tráfico no Rio de Janeiro, em torno da montagem do complexo cafeeiro. O autor chega a conclusões semelhantes às alcançadas por Marcus Carvalho no capítulo anterior. Da mesma forma que os senhores engenho de Pernambuco participaram ativamente do contrabando ilegal de escravizados, os cafeicultores do Sul fluminense também estiveram diretamente ligados ao tráfico. Portanto, a lavoura cafeeira foi mais que lugar de destino dos escravizados que chegaram ilegalmente ao Rio de Janeiro, ela também compôs toda a infraestrutura necessária ao sucesso dessas empreitadas criminosas.

A utilização da cabotagem para dar suporte à preparação dos navios e aos desembarques, o uso de canoas, a disponibilidade de práticos, suprimentos e estadia para a recuperação dos traficados, o sistema de atracagem e o uso de praias particulares para o desembarque – tudo isso fazia parte de uma complexa estrutura montada com os recursos e a infraestrutura do comércio de café. Ademais, no desenrolar da análise sobre as atividades ilegais dos irmãos Souza Breves, o texto revela a participação de autoridades políticas locais, que também lucravam com o tráfico. Nesse sentido, o capítulo escrito por Thiago Campos Pessoa é o que mais se aproxima de uma análise que relaciona a continuidade do tráfico transatlântico de escravizados com o processo de formação do Estado imperial brasileiro, embora tais questões tenham sido

tangenciadas também no terceiro e no quinto capítulo. Analisar mais a fundo a relação íntima entre o tráfico ilegal e a política no Brasil imperial talvez seja a maior lacuna do livro.

Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, autor do sexto capítulo, “Praias, trapiches e fazendas: o tráfico ilegal de africanos no litoral fluminense”, presenteia os leitores com a trajetória de José Gonçalves da Silva. O traficante de Cabo Frio protagoniza um caso emblemático, no qual, após ignorar por anos a proibição do tráfico expressa na lei de 1831, não conseguiu escapar da lei de 1850. Em 1851, o português, que também foi de caixeiro a traficante de almas, foi preso sob ordem do próprio ministro da Justiça. Não tardou a conseguir sua liberdade, haja vista os relacionamentos que construiu e as mercês que recebeu no decorrer de seus anos na traficância. No entanto, perdeu a grande maioria dos seus bens e passou os anos seguintes na prisão, tentando em vão reaver sua fortuna, enquanto travava uma batalha acusatória contra Euzébio de Queiroz.

O último capítulo do livro, “Do tráfico à indústria: o caso da fábrica têxtil Todos os Santos (Bahia, c.1831–c.1860)”, foi escrito por Silvana Andrade dos Santos. Seu texto ajuda a responder uma importante questão suscitada pela historiografia: para onde foram os investimentos dos traficantes ilegais após 1845 – ano do Bill Aberdeen e após 1850 – ano da Lei Euzébio de Queiroz?

Ao analisar a fábrica de tecido Todos os Santos, situada na cidade de Valença, na Bahia, a autora demonstra o funcionamento de um processo complexo. Os traficantes ilegais investiram em diversos negócios, e não somente após o fim do tráfico, o que torna bastante árduo o trabalho do historiador que busca entender o redirecionamento dos investimentos após 1850. No entanto, é bastante provável que traficantes como Antônio Francisco de Lacerda e John Smith Gillmer aplicaram na fábrica boa parte dos seus lucros provenientes do comércio ilegal de escravizados.

Silvana Santos chama atenção para o fato de haver mais de um destino para os investimentos provenientes dos lucros do tráfico ilegal; também a produção da fábrica Todos os Santos se relacionava à escravidão, confeccionando sacos para as lavouras e roupas para escravizados. Além disso, a fábrica foi construída em um antigo local de desembarque clandestino, tendo por sócios conhecidos praticantes do comércio ilegal. Tais indícios mostram como a força do tráfico ilegal de escravizados e como tal prática sequer envergonhava seus agentes. Nesse sentido, se no penúltimo capítulo do livro Valter

Pereira mostra um episódio de punição a um traficante, Silvana Santos, em seu texto, mostra uma das inúmeras formas encontradas pelos traficantes ilegais de preservarem seus lucros e se manterem na impunidade.

Tráfico & traficantes na ilegalidade é leitura obrigatória para historiadores que de alguma forma se debruçam sobre a história da escravidão no Brasil. Mas o livro vai além, ao trazer uma redação simples, que possibilita fácil entendimento para qualquer interessado no assunto, sejam historiadores ou não. Ele esmiúça a trajetória de indivíduos criminosos que quase sempre escaparam impunes e como benfeitores. Se não houve justiça para a prática do tráfico de escravizados (seja a legal ou a ilegal), cabe aos historiadores a incansável denúncia dos seus autores. Não podemos ignorar os números do tráfico, não se trata apenas de números; como diz a epígrafe do livro, “é de gente que a gente tá falando”.