

A PROJEÇÃO ATLÂNTICO-AFRICANA DO IMPÉRIO DO BRASIL: UM DESAFIO À HEGEMONIA BRITÂNICA NO ATLÂNTICO SUL, 1826-1850

Gilberto da Silva Guizelin¹

José Miguel Arias Neto²

PALAVRAS-CHAVE: Império do Brasil; Tráfico negreiro; Atlântico Sul.

“A pobreza de nossa bibliografia de história naval é um fato estranho num país dotado de 7.480 Km de costa e de extensos recursos fluviais (...) [Mesmo quando] obtida a Independência, apesar do papel representado pela improvisada marinha de guerra, somente os trabalhos dos irmãos Boiteux, Henrique e Lucas Alexandre, escritos neste século [o XX], trouxeram uma contribuição factual às ocorrências navais. A bibliografia histórica do Império desconheceu, mesmo como simples crônica, o papel da marinha na preservação da unidade nacional. Um ou outro estudo de História Geral do Brasil apontou ou anotou a função e a conduta da marinha na defesa da soberania, da unidade e da integridade territorial, aspirações e objetivos permanentes da nação. Mas não houve quem investigasse, num amplo exame, as relações mútuas destas aspirações e das ocorrências e pusesse em relevo, na esfera política, as ações das forças navais (...)”.

*José Honório Rodrigues*³

¹ Graduando em História pela Universidade Estadual de Londrina, financiado com Bolsa de Iniciação Científica pelo programa de Inclusão Social da Fundação Araucária.

² Professor do Departamento de História da Universidade Estadual de Londrina. Orientador e coordenador do Projeto de Pesquisa “A Formação do Estado Nacional Brasileiro e das Forças Armadas: A Marinha de Guerra do Brasil”, financiado com Bolsa de produtividade pelo CNPq; e, com Bolsa de pesquisa concedida pelo Instituto do Milênio, pela Universidade Estadual de Londrina (UEL) e pela Fundação Araucária.

³ RODRIGUES, José Honório. O sentido da historiografia naval. In: _____. História e historiadores do Brasil. São Paulo: Fulgor, 1965, p. 110.

Em um país que deve sua formação aos inúmeros fatos e embates desenvolvidos, ao longo de séculos, no Atlântico Sul, é lamentável a pouca atenção que os eventos marítimos tem recebido pelos pesquisadores brasileiros. Não por acaso, as palavras, acima transcritas, do historiador José Honório Rodrigues feitas ainda nos anos sessenta do século que a pouco se encerrará – o XX – chegaram aos nossos dias com toda a sua propriedade crítica e expositiva. Infelizmente, faltam no Brasil estudos mais objetivos quanto a ressignificação simbólica e estratégica do Oceano Atlântico à identificação e formação do território e, conseqüentemente, do Estado nacional brasileiro.⁴

Graças às longas travessias oceânicas, principalmente aquelas realizadas com o propósito de traficar escravos da África para a América, desde o final do século XVI, mas, sobretudo, entre os séculos XVIII e XIX, que muito do que se passava na África Atlântica repercutia no Brasil, e vice-versa. O Atlântico estava mais para um caudaloso rio que para um oceano,⁵ a unir duas margens que se complementavam num só sistema: uma zona de produção escravista situado à margem litorânea americana, e uma zona de reprodução de escravos centrada do lado africano.

O presente trabalho, iniciado e desenvolvido como monografia de conclusão de curso, aqui apresentado, preliminarmente, tem por finalidade, primeiramente, compreender a singularidade histórico-social constituída entre os dois continentes. Uma vez o feito, pretende-se evidenciar a demora brasileira em suprimir definitivamente o tráfico transatlântico de escravos, tal qual ansiava a Grã-Bretanha, como uma recusa em firmar, de

⁴ Assim sendo, este trabalho fundamenta-se em alguns dos modelos interpretativos mais recentes da historiografia nacional, que tem despertado a atenção para a constituição do Brasil “para além de si mesmo”. Neste sentido, encontramos respaldo nas obras de FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: Uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Século XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo nacional, 1995; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998; que, posteriormente, resultaram na obra em conjunto deste dois autores: *O arcaísmo como projeto: Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790-1840)*. 2ª ed. – São Paulo: Sette Letras, 2001; também fazem parte do arcabouço historiográfico deste trabalho as obras de ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*. 4ª ed. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; e, do mesmo autor: *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2000.

⁵ Ver SILVA, Alberto da Costa e. *O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX*. In: *Estudos Avançados*. Vol. 8, nº 21, 1994, p. 21-42; e, do mesmo autor: *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/ Ed. UFRJ, 2003.

vez, a fronteira atlântica do Império brasileiro, que na verdade, há tempos estivera projetado de um lado para as rotas sertanistas, ou seja, para o interior do Continente americano, e de outro, para a África – centro do mercado extraterritorial de mão-de-obra para o Brasil.⁶

* * *

A partir dos séculos XVI e XVII, com a reorientação da circulação escravista para além do interior africano, com vista a entender a demanda das colônias americanas, inaugurava-se um comércio bilateral entre as duas partes atlânticas. Constituindo um verdadeiro complexo imperial circunscrito ao espaço do Atlântico Sul.

Tal complexo pode ser resumidamente definido como um mercado intracolonial entre os circuitos mercantis espalhados pelo cenário atlântico do Império Ultramarino português,⁷ onde a solidificação dos negócios resultantes das mais diferentes estruturas sociais e econômicas resultou em um novo pacto político colonial, tanto entre as elites mercantis das duas paragens atlânticas – interessadas na manutenção e expansão das mesmas estruturas – quanto, entre as elites mercantis americanas e a metrópole – convergindo seus interesses no projeto de elevação de um verdadeiro Império nos trópicos.⁸

Não por acaso, o padre Antônio Vieira, contemporâneo aos eventos travados no cenário atlântico-africano nos seiscentos, pela reconquista das terras angolanas, então sob o domínio de invasores holandeses, ao anunciar “Quem quiser levar o Brasil do Brasil, traga o Brasil para o Brasil”,⁹ estava por compreender a íntima relação entre as duas paragens atlânticas, interligadas ao destino do comércio escravista.

⁶ MATTOS, Ilmar Rohloff de. O tempo saquarema: A formação do Estado imperial. 2ª ed. – São Paulo: Hucitec, 1990.

⁷ A definição de complexo atlântico por nós utilizada, é assentada no trabalho de FRAGOSO, João Luís Ribeiro. A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império Português: 1790-1820. In: _____; BICALHO, Maria Fernanda & GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). O antigo regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 320-338.

⁸ RUSSEL-WOOD, John. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. – Trad. Maria de Fátima Silva Gouvêa. – In: Revista Brasileira de História. São Paulo: Anpuh/ Humanitas/ Fapesp, vol. 18, nº 36, 1998, p. 187-249.

⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Op. Cit., p. 218.

Neste íterim, nosso trabalho busca se aproximar da interpretação de Ilmar Mattos, para quem a ruptura entre portugueses e brasileiros, seguida pela elevação do Império do Brasil, fora realizado por uma elite que se julgava além de “herdeira” das conquistas e dos domínios portugueses no cenário atlântico; também se julgava “construtora” de um novo corpo político – o Estado brasileiro – destinado a defender as tradicionais estruturas sociais, político e econômicas tão familiares àquela elite dirigente.¹⁰

A historiografia em relação ao tráfico negreiro serve como base de constatação a esta tese, uma vez que, os diversos estudos sobre esta temática comprovam como a manutenção do tráfico negreiro havia se tornado face da mesma moeda, primeiramente, da manutenção do Império Ultramarino português, e, posteriormente, da unicidade do Império do Brasil. Até porque, se “(...) *Portugal tinha resistido* [o quanto pode] *durante quinze anos à persuasão britânica e suas ameaças porque o tráfico servia aos seus interesses coloniais*; [Porque não] *o Brasil, para quem o tráfico era parte integrante da sua economia doméstica, poderia* [e, realmente, o iria] *mostrar-se ainda mais intransigente (...)*”.¹¹

A realidade é que, estando há séculos familiarizada e integrada à estrutura traficante, a elite mercantil havia se constituído em uma difusa comunidade,¹² composta por redes econômicas, sociais, afetivas e políticas, resultando em uma proximidade muito grande em relação aos círculos do poder. Não à toa, conseguira ligar, desde cedo, os interesses internos da elite dirigente – a manutenção da escravidão – aos seus interesses externos – a defesa do tráfico transatlântico.¹³

¹⁰ Os trabalho de Ilmar Mattos acerca da formação do Estado nacional brasileiro são esclarecedores no tocante a questão dos projetos conservadores projetados para o país, Neste sentido, não só fazemos uso de sua obra de doutorado “O tempo saquarema...”, anteriormente citada, como também de seu mais recente trabalho: *Construtores e herdeiros. A trama dos interesses na construção da unidade política*. In: JANCSÓ, István (Org.). *Independência: História e historiografia*. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 271-300.

¹¹ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos (1807-1869)*. Trad. Vera Nunes Neves Pedroso. – Rio de Janeiro/ São Paulo: Expressão e Cultura/ Edusp, 1976, p. 41.

¹² Em relação a noção de comunidade traficante, ver: FLORENTINO, Manolo Garcia. *Op. Cit*, 1995, p. 219-222.

¹³ Utilizamos aqui da definição de interesse nacional desenvolvida por RODRIGUES, José Honório. *Interesse nacional e política externa*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 19966, p. 76-93.

Neste ínterim, podemos compreender a ruptura luso-brasileira, de 1822, como resultado das negativas repercussões dos tratados antitráfico firmados, na década anterior,¹⁴ entre Portugal e Grã-Bretanha. Da mesma forma que, a gradual perda de apoio sofrida por D. Pedro I, a partir de 1824, não resultou exclusivamente da violenta repressão ao movimento separatista ocorrido nas províncias do nordeste, ou da perda da província Cisplatina ao sul do país; sua impopularidade, em muito se deve aos lesivos tratados firmados com as potências estrangeiras, sobretudo, com a Grã-Bretanha, em 1826, renovando as cláusulas dos mesmos tratados anglo-portugueses, firmados desde 1810.¹⁵

O fato é que o Estado imperial brasileiro nasceu da confluência dos velhos interesses oriundos daquele pacto político estabelecido ainda no século XVII entre a Casa Bragantina e as elites mercantis e oligárquicas americanas: a reafirmação do poder territorialístico tradicional aos governantes ibéricos, em troca da proteção do mercado extraterritorial de mão-de-obra brasileiro. Logo, “(...) *uma manobra continuísta, destinada a conservar a dinastia pela transferência geográfica da sede do Império (...)* [ao passo que] *a produção da identidade nacional operou através da assimilação do passado colonial: [o que nos permite concluir que] o Brasil independente é a reafirmação do Brasil português (...)*”,¹⁶ uma vez que a identidade nacional fora construída através da manipulação de signos amparados no passado.

¹⁴ Tratam-se dos Tratados de Comércio e Navegação, e de Aliança e Amizade firmados em 1810. Na convenção de 1815, os britânicos limitariam mais ainda a atuação do tráfico, proibindo sua realização acima da linha do Equador, mesmo entre aquelas partes onde Portugal reclamava direito de posse. Já em 1817, a última convenção deste tipo naquela década, foi acordado um Ato Adicional ao documento de 1815, estendendo aos britânicos o direito de vista e apreensão dos navios de bandeira portuguesa suspeito de praticarem o tráfico transatlântico de escravos. Ver: VERGER, Pierre. Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de todos os santos: Dos séculos XVII a XIX. 3º Edição. Trad. – Tasso Gadzanis. – São Paulo: Corrupio, 1987.

¹⁵ Uma vez tornados públicos os termos do tratado anglo-brasileiro de 1826, formou-se um forte grupo de oposição à política de Tratados desenvolvida pelo ministério de D. Pedro I. Desde então, os parlamentares nacionais passaram a reivindicar o direito de examinar, estudar e decidir pela ratificação dos acordos internacionais. O que só é conseguido a partir da lei de 14 de junho de 1831 que regulamentou a competência dos regentes e conseqüentemente das Casas de representação brasileira, o Senado e a Câmara dos Deputados. Ver: CERVO, Amado Luiz. O parlamento brasileiro e as relações exteriores (1826-1889). Brasília: Ed. da Universidade de Brasília, 1981.

¹⁶ MAGNOLI, Demétrio. O corpo da pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912). São Paulo: EDUNESP/ Moderna, 1997, p. 94.

Neste sentido, o Atlântico Sul, teria sido “destinado” à elite dirigente nacional intimamente familiarizada com aquele espaço, visto seu conhecimento das rotas, monções e demais segredos oceânicos.

Daí a razão de a supressão definitiva do tráfico transatlântico, constituir para os estadistas do Império, um assunto de soberania nacional. No qual esteve, por muito tempo, mesclado a interesses comerciais e, também, a antigos interesses políticos-ideológicos.

É certo, pois, que o interesse comercial seria não outro que o tráfico de escravos. Enquanto, os interesses políticos-ideológicos seriam não outros que a continuidade daquele velho projeto de constituição a ligar as duas margens atlânticas, constituintes de um mesmo passado. Não é a toa, que José da Silva Lisboa, logo após a abertura dos portos desbravara: “(...) a África nos esta em frente, e em boa parte nos pertence (...)”.¹⁷

* * *

A desistência desta “herança” por parte da elite mercantil e dirigente nacional não fora uma decisão fácil. Precisou ser a soberania nacional fortemente ameaçada pelas canhoneiras britânicas, a partir do Bill Aberdem, para que se rompessem as amarras que ligavam o Brasil à África. Isso significou não só a exclusão dos traficantes dos altos círculos políticos e sociais do país, como também, uma reorientação da agenda internacional para o cenário americano.

¹⁷ CAIRU, José da Silva Lisboa, Visconde de. Observações sobre a franqueza da indústria e estabelecimento de fábrica no Brasil. In: ROCHA, Antonio Penhalves (Org.). José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu – Coleção Formadores do Brasil. São Paulo: Editora 34, 2001, p. 93.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul. 4ª ed. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BETHEL, Leslie. A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos (1807-1869). Trad. Vera Nunes Neves Pedroso. – Rio de Janeiro/ São Paulo: Expressão e Cultura/ Edusp, 1976.

CERVO, Amado Luiz. O parlamento brasileiro e as relações exteriores (1826-1889). Brasília: Ed. da Universidade de Brasília, 1981.

FLORENTINO, Manolo Garcia. Em costas negras: Uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Século XVIII e XIX). Rio de Janeiro: Arquivo nacional, 1995.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). 2ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____. & FLORENTINO, Manolo Garcia. O arcaísmo como projeto: Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790-1840). 2ª ed. – São Paulo: Sette Letras, 2001.

_____; BICALHO, Maria Fernanda & GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). O antigo regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

MAGNOLI, Demétrio. O corpo da pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912). São Paulo: EDUNESP/ Moderna, 1997.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. O tempo saquarema: A formação do Estado imperial. 2ª ed. – São Paulo: Hucitec, 1990.

_____. Construtores e herdeiros. A trama dos interesses na construção da unidade política. In: JANCSÓ, Istiván (Org.). Independência: História e historiografia. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 271-300.

ROCHA, Antonio Penalves (Org.). José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu – Coleção Formadores do Brasil. São Paulo: Editora 34, 2001.

RODRIGUES, Jaime. O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: Ed. da Unicamp, 2000.

_____. De costa a costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

RODRIGUES, José Honório. História e historiadores do Brasil. São Paulo: Fulgor, 1965.

RUSSEL-WOOD, John. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. – Trad. Maria de Fátima Silva Gouvêa. – In: Revista Brasileira de História. São Paulo: Anpuh/ Humanitas/ Fapesp, vol. 18, nº 36, 1998, p. 187-249.

SILVA, Alberto da Costa e. O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX. In: Estudos Avançados. Vol. 8, nº 21, 1994, p. 21-42.

_____. Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/ Ed. UFRJ, 2003.

VERGER, Pierre. Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de todos os santos: Dos séculos XVII a XIX. 3ª Edição. Trad. – Tasso Gadzanis. – São Paulo: Corrupio, 1987.