

14 / 1994

Índice

PORTUGAL E A PARTILHA DO MUNDO

7 Editorial

Estudos

- 11 Paulo Drumond Braga e Isabel Mendes Drumond Braga
As duas mortes de D. Manuel: o rei e o homem
- 23 Ulrich Fleischmann, Mathias Rohrig Assunção e Zinka Ziebell-Wendt
Os Tupinambá. Realidade e ficção nos relatos quinhentistas
- 42 Jill Dias
Mudanças nos padrões de poder no «hinterland» de Luanda.
O impacto da colonização sobre os Mbundu (c. 1845-1920)

Em debate: Abolicionismo

- 95 João Pedro Marques
Uma revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico
de escravos portugueses
- 119 Valentim Alexandre
Projecto colonial e abolicionismo

Biblioteca

- 129 Rita Costa Gomes
Cerimónias da realeza nos fins da Idade Média. A propósito
de um livro recente

Estado da questão: Historiografia

- 139 José Miguel Sardica
Do relativismo ao cientismo, uma superação das vanguardas historiográficas?
- 151 Jean-Frédéric Schaub
A história política dos *Annales E.S.C.* Mutações e reformulações
- 179 Pedro Cardim
A análise cultural no campo historiográfico
- 201 Manuel Baião
A ditadura militar na historiografia recente

Biblioteca

- 221 Maria Idalina Portugal
Provas académicas de 1992-93

Leituras

- 233 Recensões de José das Candeias Sales, Pedro Cardim,
Luís Nuno Rodrigues e António Manuel Hespanha
- 245 Maria de Fátima Nunes
In Memoriam J. S. Silva Dias

UMA REVISÃO CRÍTICA DAS TEORIAS SOBRE A ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS PORTUGUÊS

João Pedro Marques

Centro de Estudos Africanos e Asiáticos
Instituto de Investigação Científica Tropical

Tudo somado, não haverá mais de uma meia dúzia de trabalhos historiográficos recentes especificamente centrados no problema da abolição do tráfico de escravos em Portugal. Contudo, a nossa cultura está carregada de um lastro interpretativo pesado e antigo que emana de uma profusão de textos pseudo-historiográficos e que se imiscuiu no nosso sistema de representação do passado. Por outro lado, há todo um conjunto de referências mais ou menos tangenciais produzidas pelas historiografias inglesa, norte-americana, francesa, a propósito do abolicionismo português.

Uma revisão crítica é, então, possível e útil. Só que, para a levar a cabo, é necessário proceder ao levantamento dos fragmentos teóricos espalhados por obras de âmbito e valor muito desigual. Os problemas da interpretação exigem, também, que não se perca de vista que o abolicionismo foi um processo eminentemente conflitual e que uma parte da produção historiográfica foi contemporânea desse conflito. Toda a análise deve, por isso, ser perspectivada no plano das vicissitudes do processo da luta anti-tráfico (e anti-escravatura) que marcaram a história oitocentista e avançaram mesmo pelo século XX; e deve levar em consideração o conjunto de visões elaboradas pela historiografia britânica para explicar os vários abolicionismos. Não será necessário fazer um estudo integral da dialéctica de recriminação anglo-portuguesa em torno do tráfico de escravos mas tão-só seguir as suas manifestações nos discursos historiográficos na justa medida em que, durante um século, eles integraram sistemas ideológicos que se degladiavam.

Assim, este artigo começará por uma muito breve alusão aos problemas do encadeamento das várias abolições para situar o caso português no contexto do abolicionismo internacional. Depois, fará a descrição e interpretação das teorias históricas desenvolvidas em Inglaterra e Portugal num

período de debate político-ideológico em torno da escravatura (tratando não apenas a historiografia do século XIX, mas também alguns dos seus prolongamentos pela primeira metade do século seguinte). Finalmente, debruçar-se-á sobre as interpretações históricas recentes.

1. *O problema da concertação abolicionista.*

Em paralelo com um aumento acentuado do tráfico de escravos, o século XVIII assistiu ao desenvolvimento de um sentimento francamente adverso à privação da liberdade que, em finais do século, e por convergência com motivações de ordem mais material, originou um processo inusitado de contestação ao «iníquo comércio»¹. No plano dos princípios, os novos sentimentos e interesses postulavam o final da coersão. Mas razões estratégicas fizeram com que, em geral, tivesse havido uma separação entre os problemas do tráfico e os da escravatura. O processo abolicionista britânico constitui um paradigma dessa situação: se, no final do século XVIII, o Abolition Committee optou por concentrar todo o seu fogo militante sobre o tráfico de escravos, deixando a questão mais ampla da escravatura para uma fase ulterior, foi porque pareceu politicamente mais simples operar primeiro a supressão de um ramo da actividade comercial inglesa do que tocar na propriedade privada dos plantadores. Daí a hierarquização de objectivos, com o comércio marítimo a tomar a primazia entre as metas abolicionistas até à década de 1820.

Foi essa perspectiva que configurou, regra geral, as primeiras interdições legais. A Dinamarca decretou o fim do tráfico em 1792 (a medida só entraria em vigor em 1803); os Estados Unidos da América e a Grã-Bretanha, quase em simultâneo, em 1807. Só a França, que, incendiariamente, perspectivara os dois problemas em conjunto, aboliu tráfico e escravatura em 1794; os acontecimentos fizeram com que voltasse a legalizá-los em 1802 para, numa segunda época, os interditar em separado.

Os países ibéricos não geraram movimentos de opinião aberta e militantemente favoráveis à abolição do tráfico. Não deve inferir-se daí que Portugal e Espanha estivessem indiferentes às preocupações humanitárias, vazios de sentimentos piedosos relativamente à desumanidade do comércio de escravos e às violências da coersão. Apenas que essas atitudes, que, obviamente existiam, não transbordaram para uma acção geral de contestação e compatibilizaram-se com a prática da escravatura. Em meados do século XIX, Sá da Bandeira considerava que ainda não existia no País uma

opinião geralmente formada acerca da imoralidade do tráfico de escravos². E, no entanto, havia trinta anos que os Portugueses tinham sido arrastados para o centro do processo abolicionista.

De facto, com o Abolition Act britânico a questão internacionalizara-se e adquirira uma feição coerciva. Por razões que se prendem com a própria natureza política da medida, e que não cabe aqui desenvolver, o Governo inglês pretendia torná-la extensiva a todos os seus rivais coloniais. Daí um conjunto de pressões que sobre eles exerceu no sentido de os levar a uma abolição sincrónica e universal. A mais espectacular delas foi, sem dúvida, o apresamento de navios negreiros: a partir de 1808 a Royal Navy começou a operar na costa de África, supostamente com o fim de policiar infracções à nova legislação por parte dos seus cidadãos mas, de facto, apresando desde logo navios de outras nacionalidades, ainda que tal fosse contrário às regras do Direito Internacional. Com o ocaso do período napoleónico as abolições «pressionadas» sucederam-se: em 1813, na Suécia; na Holanda em 1814; no ano seguinte – e definitivamente – em França; na Espanha em 1817 (para entrar em vigor em 1820). Portugal aboliu o tráfico a norte do equador em 1815 (e de forma total em 1836).

Ora, esta súbita concertação legal humanitarista escondia divergências de fundo. O problema da mão-de-obra nas colónias americanas não se colocava de igual modo para todos os intervenientes. Por outro lado, havia que contar com a sólida implantação de estruturas escravistas nas sociedades afro-americanas, com as transformações nos métodos de tráfico (doravante ilícito), com os interesses económicos dos traficantes de ambos os lados do Atlântico, etc. Daí que a luta contra o «odioso comércio» tenha sido marcada por um relativo desaire até meados do século XIX, apesar dos meios técnico-jurídicos postos em campo – e que foram desiguais de parceiro para parceiro. Em termos quantitativos não terá havido um decréscimo notório no número de Africanos transportados³. As condições de transporte, essas, agravaram-se drasticamente e, no plano ideológico, a concertação das nações abolicionistas assumiu aspectos de luta entre humanidade e iniquidade. É certo que, nas décadas de 1830 e 1840, e face à escassez de resultados, vários abolicionistas britânicos questionaram seriamente a utilidade de uma política de supressão⁴; o Governo, porém, persistiu no seu ataque ao tráfico marítimo e os países que nele se mantiveram envolvidos viram-se sistemática e justamente acusados de incumprimento dos compromissos abolicionistas assumidos.

Portugal foi um desses países. Ainda que, no sistema de representações que nos é familiar, o Estado português seja referido como o primeiro a

emparceirar com o Governo britânico na luta contra o comércio de seres humanos, tal só sofisticadamente corresponderá à verdade. Durante trinta anos os legisladores e os diplomatas iludiram a abolição total. É certo que o Príncipe Regente D. João assinou, logo em 1810, uma das primeiras *joint ventures* de política anti-tráfico com a Grã-Bretanha; que, depois, o comércio de escravos a norte do equador seria interdito em 1815; que em 1817 Portugal autorizara o «direito de visita», isto é, a intercepção e inspecção dos seus navios mercantes suspeitos de transporte ilícito de escravos pelos da marinha de guerra britânica⁵; e que em 1823 concedera que esses navios pudessem ser condenados desde que existissem provas de que tinham sido utilizados no transporte de escravos (ainda que, no momento da captura, os não tivessem a bordo). O objectivo final, porém, e atendendo à posição do Brasil, era o da manutenção do tráfico pelo máximo de tempo possível⁶.

Ter-se-ão as perspectivas portuguesas alterado com a independência brasileira? Eis um problema que permanece em discussão. Mas, fosse como fosse, os interesses metropolitanos que, no Brasil, permaneceram ligados ao tráfico e, também, os das comunidades fixadas na costa africana tornavam difícil a abolição súbita. Acresce que o controlo político e administrativo que Portugal exercia sobre as suas colónias era extremamente débil. Esses e outros factores justificam que a abolição formal tenha sido adiada até 1836; que o envolvimento português no combate ao comércio de escravos tenha sido nulo até finais da década de 1830; que a legislação abolicionista que correspondia às expectativas britânicas tenha esperado até 1842 e só tenha emergido depois de uma prova de força por parte de Palmerston – o famoso *bill* que sujeitava os negreiros com bandeira portuguesa (e sem bandeira) aos rigores da lei britânica. A partir de 1839 a Armada começou realmente a actuar na caça ao tráfico de escravos⁷. Ainda assim, o fluxo negreiro entre a África meridional portuguesa e o Brasil – de longe o grande sorvedouro de Africanos, absorvendo mais de 80 por cento da importação total⁸ – manteve-se em pleno até 1850. Depois, uma vez fechados os mercados importadores brasileiros, os negreiros continuaram ainda a abastecer Cuba durante dúzia e meia de anos. E só então o tráfico estancou.

Não se pode dizer que o abolicionismo contra vontade fosse especificamente português. De forma mais ou menos directa também França, Espanha, Estados Unidos da América e Brasil resistiram à imposição do ritmo abolicionista inglês⁹. A particularidade da posição portuguesa decorre, isso sim, do nível de comprometimento na questão. Mais concretamente, das suas conexões institucionais com os maiores mercados de escravos (Angola e Brasil); da abolição legal longamente protelada; da persistência de

um tráfico ilícito mais ou menos multinacional mas que se fazia muitas vezes sob a protecção da bandeira dos Braganças. Esse conjunto de circunstâncias fez da administração portuguesa um personagem principal do drama do transporte de Africanos através do Atlântico. Até porque, no plano das representações, a polémica político-humanitária que a Grã-Bretanha travou com o Governo de Lisboa não se limitou à década de 1830. Se, em meados do século, a questão tinha perdido alguma virulência – porque o transporte de escravos através do Atlântico diminuía muito e porque Portugal tomara, enfim, medidas eficazes para a sua supressão –, o último quartel de Oitocentos, com a questão do Zaire e do Ultimatum, trouxe de novo à tona a reputação negreira dos Portugueses. Depois, já pelo século XX adentro, foram as acusações de «escravatura encapotada», para caracterizar a forma de exploração do trabalho indígena em São Tomé ou Angola. Generalizando, é possível dizer que durante um século, a imprensa britânica carrilhou para a opinião pública uma imagem que fazia do português o negreiro por excelência.

Em suma, a concertação humanitarista implicou choques e, porque se teceu numa grossa rede de remos e desinteligências entre parceiros distintamente motivados na «causa da humanidade», deixou um rasto ideológico nas imagens externas de cada país, no seu autoconceito, no cenário das suas relações com a África. Mas até que ponto é que esse rasto toca a (e emana da) historiografia? Veremos seguidamente que, em Inglaterra, bloqueou a criatividade interpretativa durante mais de um século; e que, em Portugal, perpetuou uma memória mitificada e uma evasão temática que ainda persistem.

2. *Historiografia da abolição do tráfico de escravos até meados do século XX.*

2.1. Na Grã-Bretanha: a tese humanitarista e a imagem dos países negreiros.

Em 1808, no próprio ano em que o Abolition Act britânico entrava em vigor, publicava-se em Inglaterra a primeira história da abolição do tráfico de escravos¹⁰. O seu autor concebia o abolicionismo como uma corrente de ideias provenientes de várias fontes, um «rio» que crescera a pouco e pouco, acabando por se sobrepor ao erro, aos interesses materiais e ao vício das concepções escravistas; na sua óptica, a abolição do tráfico de escravos seria um triunfo do bem sobre o mal, «a contest between those who felt deeply

for the happiness and the honour of their fellow-creatures, and those, who, through vicious custom and the impulse of avarice, had trampled under foot the sacred rights of their nature, and had attempted to efface all title to the divine image from their minds»¹¹.

Esta tese humanitarista, herdada do abolicionismo militante, perdurou na historiografia inglesa. Em meados do século XX a supressão do tráfico de escravos britânico ainda continuava a ser explicada – e louvada – por razões estritamente humanitárias¹². Ora uma tal concepção acerca do universo de motivações, levava a que as efectivas resistências que as nações estrangeiras ofereceram ao ritmo abolicionista britânico, viessem necessariamente a ser alvo de um discurso condenatório.

A obra de Clarkson surgiu num momento eufórico e de triunfo. Incide quase que exclusivamente na história dos homens exemplares que, na Grã-Bretanha de finais do século XVIII, encetaram o combate político e moral pela causa abolicionista. Aqui e ali, tece algumas considerações acerca do tráfico de escravos levado a cabo pelas nações estrangeiras – Portugal, por exemplo, é referido como precursor da escravatura moderna e a propósito da «piratical manner» como obtinha os escravos em África¹³ – mas, no geral, o autor não questiona ainda a posição dessas nações relativamente à abolição e limita-se a manifestar a esperança de que a ela pudessem ser levadas, através dos esforços conjugados da França e da Grã-Bretanha¹⁴. Insiste, contudo, na dicotomia essencial, maniqueísta, entre aderentes e resistentes à causa humanitária; e, na medida em que concebe o abolicionismo como um processo de luta entre virtude e vício, coloca explicitamente do lado dos criminosos todos os que, no futuro, viessem eventualmente a opor-se ao seu avanço.

Naturalmente, é já nesses termos morais que França, Espanha, Portugal, Brasil e Estados Unidos da América emergem nos grandes trabalhos de historiografia abolicionista publicados por volta de 1840. O livro de Buxton, o sucessor de Wilberforce à frente do grupo parlamentar abolicionista, expõe o desenvolvimento do tráfico nas últimas décadas e analisa as dificuldades práticas da sua supressão¹⁵. Através de uma argumentação muito clara, Buxton mostra que as causas do desaire da política supressora inglesa radicavam em grande parte na atitude dos governos das outras nações marítimas, na «cupidez» portuguesa, no «orgulho» norte-americano, na «perfidia» espanhola e na «Constituição» francesa, contra os quais nada podia a «filantropia» britânica, apesar de todos os esforços diplomáticos, navais e pecuniários¹⁶. Três anos depois, num estudo histórico apoiado na letra dos acordos abolicionistas bilaterais e na correspondência diplomática,

o chefe do Slave Trade Department, James Bandinel, explicita, de forma cronológica e caso a caso, a política de cada uma das nações coloniais para iludir os acordos firmados com a Grã-Bretanha¹⁷. As duas obras, ao mesmo tempo que reafirmam a motivação humanitarista e desinteressada da cruzada britânica – «we desire to usurp nothing, and to conquer nothing, but the Slave Trade»¹⁸ –, fazem das nações estrangeiras as principais causadoras do seu fracasso.

Tanto Buxton como Bandinel eram homens directamente envolvidos no tema que estudavam. Historiavam o tráfico ao mesmo tempo que pretendiam pôr-lhe um fim. Se exageravam, por vezes, a amplitude do crime para o tornar mais hediondo, as apreciações que faziam relativamente à «apatia filantrópica» estrangeira dificilmente podiam ser rebatidas – decorriam da evidência. Daí que, quando o tráfico estancou, enfim, na segunda metade do século XIX, a Grã-Bretanha pudesse legitimamente reivindicar para si a honra de uma vitória universal sobre o «iníquo comércio», mau grado a resistência mesquinha das outras potências marítimas ocidentais. Em meados do nosso século, Coupland e Lloyd, nessa linha de raciocínio, ainda interpretavam o final do tráfico de escravos como sendo o resultado quase exclusivo da acção dos filantropos britânicos, de políticos persistentes como Palmerston ou Russell, do sacrifício dos marinheiros da Royal Navy, em defesa da martirizada África¹⁹.

Globalmente, então, as abolições são explicadas como resultantes da pressão britânica. Os governos das nações marítimas ocidentais são vistos, globalmente também, como «resistentes» à causa filantrópica. Mas, o que é mais significativo é o facto de a historiografia inglesa não detectar em Portugal qualquer força, e, às vezes, nem mesmo qualquer personalidade, genuinamente favorável à abolição. Em Buxton é evidente que Lisboa não deseja implementar o seu próprio decreto de abolição do tráfico; Sá da Bandeira seria um hipócrita e só pela acção violenta da Grã-Bretanha o país poderia ser empurrado para a interdição efectiva do comércio negreiro²⁰. Bandinel mostra que só depois de 1839 e do Palmerston's Act, o Governo português («shamed into something like a co-operation for this object»²¹) dera sinais de querer de facto negociar de boa-fé para a supressão do tráfico. Mas é com Coupland que se estabelece uma distinção entre as nações que, como os Estados Unidos, a França e o Brasil de finais de 1840, tinham gerado um sentimento anti-escravista convergente com a política britânica, e as que, como Portugal e a Espanha, tiveram de ser integralmente forçadas à abolição. Em Coupland Portugal é mesmo a única nação totalmente opaca do ponto de vista filantrópico: não haveria no País a pulsão humanitária da

Nova Inglaterra, a evolução na opinião pública francesa; nem sequer um partido «jovem e nacional» como o que, no Brasil, apoiara sinceramente a abolição²². Coupland, aliás, não refere o nome de Sá da Bandeira – Lloyd também o não faz –, nem a existência da esquadra anti-tráfico portuguesa que operou com sucesso nos mares africanos a partir de 1839 (refere a brasileira, porém). Na abolição portuguesa os historiadores britânicos só acentuam a resistência à abolição.

2.2. Em Portugal: mitologia e evitação da problemática.

Até meados do século XIX, quase todas as nações marítimas se mantiveram envolvidas, em maior ou menor grau, num tráfico doravante ilícito e abominável por razões de humanidade. Compreende-se assim o pouco interesse demonstrado por historiadores espanhóis, portugueses, franceses, num assunto tão pouco gratificante para as respectivas imagens nacionais. Ainda assim, nos países que de algum modo foram arrastados para uma abolição precipitada surgiram algumas interpretações históricas marcadamente diferentes da inglesa. A ideia comum era a de que a Grã-Bretanha teria exigido o fim do tráfico por razões estritamente económicas. É uma ideia que emerge (e decorre) do próprio debate político e da polemização jornalística da década de 1810²³.

Em Portugal, em 1829, o cardeal Saraiva refutou as acusações de que fora Portugal o criador da moderna escravatura dos Africanos, mas fê-lo analisando os seus precedentes históricos e sem abordar o problema da abolição do tráfico²⁴. A questão abolicionista, que emergira com algum relevo na imprensa portuguesa publicada no estrangeiro na década de 1810 e, depois, nos anos finais da década de 1830, só mereceu um tratamento mais específico com o trabalho de Sá da Bandeira²⁵. Trata-se de um pequeno estudo dividido em sete secções. Na primeira há um esboço da história da abolição do tráfico da escravatura; as outras seis dedica-as o visconde à discussão das negociações do tratado anglo-português para a completa abolição do tráfico que levariam ao *bill* de Palmerston. Mais do que uma história política do abolicionismo em Portugal, a obra faz a justificação pública das posições do Governo setembrista nas negociações. Visa a demarcação de terreno numa polémica política e, por razões óbvias, omite tanto quanto explícita.

Para provar a tese central, ou seja, que Portugal não inviabilizara a conclusão do tratado com a Grã-Bretanha e que fora esta que rompera

unilateralmente as negociações por razões de estratégia político-económica, Sá da Bandeira começa por postular a total disponibilidade portuguesa para abolir o tráfico. Essa disponibilidade decorreria de três factores convergentes:

- 1) De uma suposta prioridade abolicionista: «Portugal foi a primeira potência da cristandade que, em colónias suas, aboliu o tráfico da escravatura, e a própria escravidão dos negros: o que foi decretado por el-rei D. José, em 1773, quanto às ilhas da Madeira e dos Açores»²⁶;
- 2) De uma ligação precoce ao projecto abolicionista britânico: Portugal foi a primeira «potência que se ligou com a Grã-Bretanha para promover a supressão do tráfico dos escravos negros»²⁷;
- 3) De uma efectiva e espontânea interdição interna, visto que, em consequência do projecto que o próprio autor avançara, o tráfico acabara de ser abolido em todo o território sob administração portuguesa em Dezembro de 1836²⁸.

Estabelecido isso, o visconde procura mostrar que, estando o tratado completamente negociado em 1838, Palmerston teria exigido inesperadamente que o tráfico ilícito fosse equiparado, para fins penais, à pirataria. Pedindo o impossível, o Foreign Office revelava que, no fundo, não estava interessado em que o tratado se concluísse – Palmerston necessitaria de um «bode expiatório» para justificar a ineficácia do sistema de supressão e para camuflar o envolvimento indirecto de capitalistas ingleses no tráfico – e colocava a administração setembrista no seguinte dilema: «aceitar sem discussão o projecto de tratado ditado por Lord Palmerston (...), e ficar por isso desacreditada para com a nação portuguesa, ou rejeitar o projecto e expor-se, por isso, a ser desacreditada perante a Grã-Bretanha e o mundo civilizado»²⁹. Ora, como os termos do tratado que Palmerston queria impor dariam à Royal Navy um poder descricionário, a resistência às suas imposições era uma exigência de defesa nacional.

Na tese globalizante de Sá da Bandeira, a questão da motivação abolicionista portuguesa é marginal. Ela insinua-se como uma pulsão espontânea que teria dependido exclusivamente de razões humanitárias e de um projecto económico do próprio visconde para a exploração da África³⁰.

A teoria está repleta de omissões, distorções e contradições que não cabe analisar aqui. Acentue-se, apenas, que adquiriu, nas Cortes, o estatuto de versão histórica oficial. É importante notar que a imprensa cartista veiculava, na época, uma outra interpretação que sublinhava o constante

incumprimento dos tratados por parte de Portugal; contudo essa visão não foi historiograficamente desenvolvida. E quando, após vários anos de relativo adormecimento, as questões do Zaire, do mapa cor-de-rosa e da abolição da escravatura portuguesa trouxeram de novo à ribalta do debate internacional a antiga polémica da supressão do tráfico de escravos, a teoria de Sá da Bandeira, ajustada às dissensões do momento, foi cavalo de batalha dos homens da Sociedade de Geografia de Lisboa, originou folhetos e cartas e insinuou-se aqui e ali em obras de maior fôlego³¹. Depois, já no século XX, em sincronia com as acusações de «escravatura encapotada» que a Comissão da Escravatura da Sociedade das Nações periodicamente dirigia ao Governo de Lisboa, e nos períodos de maior exacerbação nacionalista, o tema conheceu novos surtos de interesse; a partir de 1925, e sobretudo na década de 1930, foi frequentemente usado para fins propagandísticos e, sob a égide da Agência Geral das Colónias, cristalizou numa verdadeira vulgata do abolicionismo português³².

No seu conjunto, estes escritos são réplicas amputadas da tese de Sá da Bandeira. Réplicas que, ao invés de efectuarem o aprofundamento de pistas interessantes avançadas pelo ministro – como seja, por exemplo, a questão do envolvimento de capitalistas ingleses no tráfico ilícito³³ – caem na fragmentação, simplificação e reforço de alguns parâmetros elementares da sua teoria. Vejamos como.

A prioridade filantrópica portuguesa é ampliada pelo recuo temporal (até ao século XVI) e pela condensação, num só, de dois processos abolicionistas historicamente incompatíveis: o dos Ameríndios e o dos Africanos; mediante este artifício, Portugal reivindica para si a honra de ter sido a primeira de todas as «nações cultas» a vibrar os primeiros golpes ao tráfico e à escravatura, vistos agora tendencialmente em bloco³⁴. Esta operação mental era facilitada pela utilização ambivalente do termo *escravatura*. O mundo anglo-saxónico distinguia *slavery* e *slave trade*; no universo francófono *traite* e *esclavage* cobriam realidades claramente diferentes; em Portugal existia um novo terminológico-conceptual: no início do século XIX, e em linguagem vulgar, a compra, venda e transporte de negros era muitas vezes referida como *comércio da escravatura*, *tráfico da escravatura* ou, mais simplesmente, como *escravatura*. Só que esta última palavra cobria também a situação socio-jurídica do escravo, ou seja, era sinónimo de *escravidão*, criando uma confusão e uma ambivalência difíceis de extirpar. A confusão terminológica que fazia de *escravatura*, *tráfico* e *escravidão* termos praticamente equivalentes, levou a afirmações erradas e deu azo a verdadeiras manipulações da verdade histórica. Se havia, por exemplo, quem afirmasse, por manifesto engano, que os Ingleses tinham abolido a escravidão em 1807, outros, por

sofisma, diziam que Portugal tinha abolido a escravatura (no sentido de escravidão) muito antes de 1840³⁵.

Relativamente à disponibilidade abolicionista, retoma-se a ideia de que Portugal fora a primeira nação a colaborar com a Inglaterra na abolição e que cumprira religiosamente os tratados a que se obrigara³⁶. Seguindo a metodologia de Sá da Bandeira, opera-se um salto entre os acordos de 1815-17 e o decreto de 1836. Em simultâneo, desenvolve-se o tema da benignidade da escravatura portuguesa, por contraste com a crueldade do tratamento infligido aos escravos pelos Ingleses. Essa ideia, que não existe no Sá da Bandeira de 1840, insinua-se já no seu livro de 1793 e é comum em obras posteriores³⁷. A novidade mais importante, porém, reside na progressiva inversão de tónicas e na omissão de elementos factuais, de modo que, no final de Oitocentos, é possível apresentar, por exemplo, as estipulações supressivas do tratado de 1842 (direito de visita, comissões mistas luso-britânicas para julgar os navios negreiros apresados, penalização do tráfico como pirataria, e assim por diante) como criações inéditas e de corresponsabilidade anglo-portuguesa.

Tendencialmente minora-se a presença e importância do parceiro britânico. Passam a ser os Ingleses que «colaboram» com Portugal na fiscalização e repressão do tráfico de escravos³⁸. Em certos escritos de meados do século XX, vai-se mesmo ao ponto de apagar a referência aos episódios da pressão exterior (Convenção de 1817, *bill* de Palmerston, etc.)³⁹. Em casos extremos, a teoria da disponibilidade converteu-se em teoria da iniciativa própria e, em consonância, a luta anti-tráfico passou a ser vista como coisa interna, fruto da aspiração, do sonho, da mania, da determinação ou da acção decisiva de Sá da Bandeira.

Por fim, anula-se qualquer feição humanitária do abolicionismo britânico: a Inglaterra decretara a abolição do próprio tráfico porque deixara de ter interesse económico na sua manutenção; e, para evitar concorrências perigosas para as suas produções coloniais, necessitava que ele parasse nas colónias das outras nações marítimas⁴⁰.

Por entre esta mitologia passa, por vezes, uma referência levemente dissonante. Para Oliveira Martins não existe prioridade abolicionista portuguesa mas tão-só um conjunto de medidas destinadas a proteger e a regulamentar as condições de transporte e de trabalho dos escravos; Correia Lopes, ainda que realce a espontaneidade do decreto de 1836, evita colocar as questões em termos de prioridade abolicionista e reconhece que a supressão, se bem que obedecendo «a um propósito sério dos nossos governos», foi consequência da pressão inglesa; Hernâni Cidade distingue com acuidade,

e a respeito do problema da escravatura dos Índios, a legislação do seu cumprimento; Marcello Caetano refere que a protecção concedida ao índio nos séculos XVII e XVIII não se estendia ao negro⁴¹. Estes são, no entanto, casos pontuais. De um ponto de vista global, os historiadores mais rigorosos ignoraram a temática abolicionista. Manuel Heleno prometia, no seu livro sobre os escravos na Antiguidade e Idade Média, mais dois volumes dedicados às «características e importância do comércio dos negros nos tempos modernos (...) e à escravatura colonial»⁴²; Correia Lopes tinha em mente completar o seu estudo de 1944 com um outro sobre «Portugal na repressão do tráfico negreiro e a abolição da escravatura nas colónias portuguesas»⁴³. Mas tais trabalhos não viram a luz do dia e, no vazio assim criado, os «práticos da questão colonial» desenvolveram uma historiografia menor que visou apenas tecer uma barreira de justificações contra os ataques políticos e ideológicos de que o País era alvo. Fizeram-no mediante reproduções rápidas, fugazes, acríticas, de medidas legislativas dispersas, sem qualquer enquadramento do abolicionismo no seu contexto relativo. Não pesquisaram novas fontes, não avançaram outras interpretações. O que explica duas das características da teoria histórica que construíram: por um lado, essa teoria não entrou na área do debate. As obras centrais dos historiadores ingleses são, por vezes, citadas mas não discutidas criticamente; por outro lado, nunca se emancipou do quadro de referência do nacionalismo. Daí a absoluta similitude entre os discursos histórico e político sobre o tráfico de escravos⁴⁴.

3. *A interpretação materialista.*

3.1. A tese de Williams.

No geral, é possível afirmar que durante todo o século XIX e início do XX, de um e de outro lado, os países «aderentes» ou «reticentes» à abolição não produziram sobre o abolicionismo senão escritos política e ideologicamente alinhados e estanques entre si. Na historiografia britânica só a partir do segundo quartel do nosso século começaram a surgir as primeiras interpretações económicas do abolicionismo, posteriormente desenvolvidas e explicitadas por Eric Williams numa obra justamente célebre⁴⁵. De acordo com a nova visão, o comércio da escravatura estaria ajustado a uma época de características comerciais e teria fornecido não apenas uma parte significativa dos mercados mas, também, o *input* financeiro que tornou possível a descolagem económica da Grã-Bretanha. A partir de finais do século XVIII,

porém, essas funções ter-se-iam tornado obsoletas devido a um conjunto de fenómenos estruturais e conjunturais: revolução industrial, esgotamento dos solos nas West Indies, concorrência colonial e independência das colónias norte-americanas. Tudo isso teria convergido para fazer diminuir drasticamente a importância das ilhas americanas na economia britânica. Por outro lado, a industrialização, auto-sustentada, já não dependeria dos lucros do tráfico de escravos para as suas necessidades de capital e a produção industrial havia crescido a um tal ponto, que exigia outros mercados para além dos coloniais já existentes: «the rise and fall of mercantilism is the rise and fall of slavery»⁴⁶. O abolicionismo seria, então, o primeiro passo para a destruição das barreiras alfandegárias e para a liberalização universal do comércio.

Para Williams, o movimento liderado por Wilberforce só teria alcançado sucesso porque os seus fins humanitários correspondiam aos interesses da burguesia industrial nascente⁴⁷. Tudo somado, a política abolicionista inglesa teria mais de humanidade lucrativa do que de «virtuosa página» na História das nações. Até porque, em simultâneo e de forma encoberta, os capitalistas ingleses teriam continuado envolvidos no tráfico⁴⁸.

Capitalism and Slavery é um estudo sobre o problema da escravatura na Grã-Bretanha. Só de passagem refere a questão com relação a Portugal e não introduz, nesse campo, qualquer novidade: a abolição portuguesa teria sido comprada em 1815 e forçada em 1836-42. Porém, na sua concepção, os países «pressionados» aparecem mais como vítimas do que como corporações corruptas e maléficas. A sua resistência à pressão abolicionista britânica perde a conotação moral condenável e adquire alguma legitimidade política e económica.

3.2. Reflexos da tese de Williams em Portugal: os trabalhos de Capela e Alexandre.

Qual o impacto da tese de Williams na historiografia portuguesa? Inicialmente nenhum. Os poucos escritos dedicados à abolição do tráfico de escravos continuaram a obedecer quase que por inteiro à matriz oitocentista: pequenos artigos que afloram a questão como mero episódio das relações anglo-portuguesas e que, porque incidem em estreitas faixas da história política e em acontecimentos talhados à medida, se prestam mais à perpetuação de fantasmas (a «pérvida Albion», a «espoliação africana», etc.) do que à clarificação das questões⁴⁹.

É provável que a tese de Williams, na medida em que de certa maneira veio confirmar, e dar um aval científico, àquilo que em Portugal se tinha por

óbvio, isto é, que o humanitarismo britânico obedecera a interesses económicos, tenha funcionado como sedativo junto dos historiadores portugueses, actuando como reforço involuntário das velhas interpretações. Curiosamente, foi neste período que se produziu o mais desempoeirado estudo sobre o abolicionismo português⁵⁰. Trata-se de uma tese de licenciatura na qual o autor procura estudar as correntes de influência que ocasionaram o decreto de abolição de 1836 e o prolongamento do tráfico até 1852. É um trabalho descritivo onde, pela primeira vez, se interroga a abolição portuguesa a partir de um estudo documental descomprometido e amplo, que recorre não apenas à documentação dos arquivos portugueses mas também às contraprovas do Public Record Office. Carvalho parte da visão tradicional (interesses económicos da Inglaterra, disponibilidade abolicionista portuguesa, etc.). Raramente faz apelo à generalização, mas o simples facto de expor a documentação diplomática destrói grande parte da mitologia do abolicionismo português. E as suas conclusões são cristalinas: a boa-vontade de Sá da Bandeira era insuficiente para impor a supressão, as autoridades subalternas (e os periódicos setembristas) pareciam fazer corpo com os interesses negreiros e, em última instância, a pressão política inglesa foi preponderante na implementação da abolição⁵¹. É que não bastava publicar uma lei. Era também necessário que essa lei não lesasse o interesse geral das populações e que existisse uma administração capaz de a fazer executar. E, em Portugal, era mais nítido o movimento em favor da manutenção do comércio de escravos do que o que visava pôr-lhe fim⁵².

Infelizmente, o trabalho de Carvalho passou despercebido – a tese não chegou a ser publicada – e só no final da década de 1970, com o fim da guerra colonial e a descolonização, se equacionou de novo o problema da abolição portuguesa. A par de escritos que visam «conhecer, julgar e condenar, de facto, a prática da escravatura por Portugal»⁵³, que são meras inversões das teorias nacionalistas e nada têm de abonatório em termos de seriedade histórica, surgiram, com os trabalhos de José Capela e de Valentim Alexandre, os primeiros textos com uma base de rigor⁵⁴.

Ambos se preocupam essencialmente com a explicação das causas da abolição e centram as respectivas análises na década de 1830, o período polemicamente mais rico do abolicionismo português. De algum modo acabam por deixar na penumbra aspectos fundamentais, e até importantes fatias temporais, do processo abolicionista. Essa não é, claro, falha imputável a qualquer dos dois autores. Em boa verdade, as suas posições discordantes relativamente às motivações da política abolicionista portuguesa poderiam

ter estimulado um debate alargado, o que, infelizmente, não se verificou apesar da divergência das teses defendidas.

De um lado, a teoria «política» avançada por Capela, que encara a abolição como o resultado exclusivo da pressão inglesa. Dada a inexistência de uma burguesia de comerciantes, a proeminência sociopolítica da classe senhorial e o fracasso das «industrializações», o abolicionismo nacional não poderia resultar de uma dialéctica interior. Naturalmente, as imposições britânicas teriam suscitado forte resistência e, nesse contexto, o decreto de 10 de Dezembro de 1836 não é senão um estratagema: «antecipando-se a um qualquer tratado com a Inglaterra, Sá da Bandeira impedia a intervenção dos cruzadores britânicos ao sul do equador, a parte do Atlântico que interessava, e de alguma maneira, assim, atenuaria a oposição das classes escravistas portuguesas a um governo periclitante, dando-lhes na prática, mais quinze anos de negócio apenas sujeito à ineficaz fiscalização portuguesa»⁵⁵.

Do outro lado, a teoria «económico-social» de Alexandre que, sem negar importância à pressão política britânica, lhe recusa o estatuto de factor determinante, fazendo realçar, em contrapartida, a existência de interesses genuinamente portugueses opostos à continuação do tráfico e que teriam avalizado o decreto de 10 de Dezembro de 1836. Para Alexandre é com esse diploma que se assume «a política abolicionista como projecto português próprio, abandonando a atitude de simples adaptação às medidas inglesas e procurando fazer da extinção do tráfico a base para uma rápida reconversão da economia das colónias»⁵⁶.

A teoria de Capela constrói-se a partir das evidências e permanece algo superficial (sem que isso signifique que seja fundamentalmente errada). Assim, a ideia de que a política de Sá da Bandeira é uma fuga para a frente mereceria ser verificada e, eventualmente, ajustada aos problemas que a ideologia nacionalista antibritânica colocava, na altura, em Portugal.

Mais matizada, a interpretação de Alexandre vai mais longe e mais fundo. Suscita, ainda assim, algumas reservas. Preocupado com o tráfico da escravatura na justa medida em que ele se relaciona com as origens do colonialismo português, o autor identifica algumas iniciativas pioneiras de exploração agro-comercial nas colónias africanas, que interpreta como manifestações do interesse de certos grupos sociais pela África. Daí induz que a abolição do tráfico da escravatura iria «ao encontro de interesses coloniais das classes dominantes»⁵⁷. Acontece, porém, que os elementos avançados para provar tais interesses na exploração colonial moderna da África durante as primeiras décadas do século passado, são débeis. Vagos «projectos» de desenvolvimento africano (que nem sequer eram novos⁵⁸) ou iniciativas

económicas abortadas são factos demasiado dispersos para se poder falar, em termos de interesse de classe, numa tendência abolicionista (e colonialista) no Portugal de então⁵⁹. Aliás, como supor que tal tendência tivesse existido se ela não se materializou em qualquer forma de pressão sobre a política africana dos primeiros anos do liberalismo?

Perfeitamente consciente desse obstáculo lógico, Alexandre procura contorná-lo através do recurso a um conceito negativo: admite que aos reais interesses das «classes dominantes» não teriam de corresponder resultados palpáveis: «é sempre ilegítimo inferir directamente da debilidade dos resultados a inexistência ou irrelevância dos projectos ou dos interesses envolvidos»⁶⁰. Ora, esse não é mais do que um frágil argumento de circunstância que, a ser aceite, tornaria praticamente impossível qualquer ponderação das tendências em História e, no limite, poderia virar-se contra o seu autor. De facto, partindo desse postulado negativo, seria possível inverter a teoria de Alexandre e sustentar, com argumentação semelhante, que «as classes dominantes» estavam pelo contrário interessadas numa acção de recuperação e vivificação do tráfico de negros. Exercício racional que pode não ser meramente académico.

Estes breves reparos à teoria de Alexandre não implicam qualquer aceitação automática da explicação «política» defendida por Capela. As duas teorias em confronto são esforços importantes para compreender a lógica do decreto de 1836, mas, porque reflectem um estado inicial da investigação, não podem deixar de ser consideradas como esforços preliminares. É patente, no entanto, que ambas se inspiraram na interpretação de Williams. Concebem o abolicionismo como um movimento essencialmente económico: a partir de certo nível, o desenvolvimento do capitalismo conduziria à emergência de projectos coloniais impondo o fim do tráfico. Os silogismos que os dois autores constroem a partir dessa premissa maior, são idênticos; e se as conclusões diferem é porque a avaliação da premissa menor é oposta. Para Capela, que parte de um quadro estereotipado da sociedade histórica portuguesa, não existe burguesia ou indústria, donde não pode haver projecto abolicionista e ele só se impôs por pressão externa. Para Alexandre é o contrário: o desenvolvimento do capitalismo português está subvalorizado pela historiografia⁶¹; e da prova da sua existência decorre, naturalmente, uma burguesia potencialmente interessada em África, logo, um abolicionismo.

O desenvolvimento recente da historiografia do abolicionismo sugere que a compreensão do processo abolicionista exige uma abordagem menos linear.

4. *Emergência de uma História explícita e profunda.*

Como vulgarmente acontece com as interpretações reducionistas, a explicação económica de Williams impôs-se na sua lógica sedutora e a antiga tese «humanitarista» conheceu um súbito descrédito. Porém, e no fundo, passara-se de uma explicação terminante para outra que o não era menos e, em meados do século, o tema tinha caído de novo numa fase de latência. Era evidente que qualquer avanço ulterior dependia de uma mudança de objectivos historiográficos. Antes do porquê, era necessário saber o como se atingira a abolição e essa meta colocava sérias dificuldades práticas, já que punha em jogo um processo particularmente rico e complexo, envolvendo três continentes, transformações económicas e pressões políticas e ideológicas em constante entrecruzamento. Implicava uma história profunda e extensa, capaz de saltar com o mesmo à-vontade das Antilhas para os gabinetes dos Estrangeiros das potências europeias.

Essa História em extensão, só alcançável pela confluência de vários inquéritos sectoriais e complementares, é recente. Começou a surgir apenas nos finais da década de 1960, graças a um interesse inusitado pelo estudo do tráfico e da escravatura, encarados agora numa perspectiva funcionalista. Em 1968, Verger procedeu à descrição e ao estudo da racionalidade do tráfico entre duas áreas circunscritas⁶². No ano seguinte, Curtin apresentou um levantamento do número total de escravos exportados para as Américas⁶³. Com essa obra lançou a problemática quantitativa e originou uma verdadeira «onda métrica»: nos cinco ou seis anos que se lhe seguiram, os trabalhos de Klein, Alpers, Eltis, Anstey, LeVeen, Miller, Inikori, do próprio Curtin⁶⁴ – a lista não pretende ser exaustiva –, procuraram medir não apenas o volume do comércio negreiro levado a cabo pelas várias nações europeias, mas também as suas rendibilidades, as taxas de mortalidade dos escravos em terra e no mar, os ritmos, direcções, condições materiais a bordo dos navios (para os escravos e para as tripulações), etc. Essa e outras linhas de investigação prosseguiram com fertilidade até ao presente, gerando uma autêntica torrente bibliográfica especializada que parece não ter fim⁶⁵.

Foi a partir de um melhor conhecimento do tráfico, de novas interrogações sobre os movimentos políticos e ideológicos, que se construiu um quadro mais matizado da razão de ser do abolicionismo britânico. Já em 1966, num trabalho precursor, Davis problematizara de novo a vertente humanitarista da abolição⁶⁶. Nos anos 70 Drescher, Anstey, Temperley e outros chamaram a atenção para a importância dos factores religiosos, intelectuais e políticos no desenvolvimento do abolicionismo, e abalaram seriamente

a tese económica de Williams⁶⁷. A partir daí tornou-se evidente que a abolição inglesa não podia ser explicada em termos estritamente económicos e exigia visões mais complexas. Drescher mostrou que, do ponto de vista do comércio britânico, o potencial do sistema de tráfico de escravos era maior na primeira década do século XIX do que alguma vez tinha sido durante todo o século anterior; o debate parlamentar e a abolição do tráfico de escravos inglês não coincidiu com um qualquer declínio económico das West Indies, bem pelo contrário; as colónias só decaíram após 1820 e, em grande parte, devido precisamente à abolição do tráfico. Para Anstey, uma conjuntura político-económica fortuita durante as guerras napoleónicas tornou extremamente difícil a reexportação e venda do açúcar e outros produtos das colónias tropicais. Essa situação transitória foi habilmente aproveitada pelos abolicionistas que apresentaram à opinião pública o seu projecto revestido de uma roupagem de interesse nacional que, essencialmente, não teria. A nação aboliu o seu tráfico para as colónias estrangeiras em 1806 precisamente como modo de cortar o abastecimento de mão-de-obra aos inimigos. «Of any positive connection between structural change in the imperial economy and abolition there is absolutely no sign»⁶⁸.

Assim se relançou um debate, que permanece vivo, sobre as causas da abolição do tráfico em Inglaterra⁶⁹. Na última década, a principal tarefa da historiografia do anti-escravismo tem sido a de estabelecer a ligação entre a economia e a ideologia do abolicionismo.

Em que medida é que esse debate põe em causa as estratégias de exportação do humanitarismo britânico e afecta a imagem histórica das motivações do abolicionismo português? De uma forma directa, nada. Parece firmemente adquirido que o abolicionismo português teve de ser forçado⁷⁰. De acordo com algumas interpretações, Portugal flutuara, mesmo no início, ao sabor dos interesses ingleses. Teria mantido o tráfico legal para o Brasil para além de 1815 porque o Foreign Office contemporizara com os interesses dos negociantes britânicos sediados no Rio de Janeiro, e que aí promoviam a venda dos produtos utilizados no comércio na costa de África⁷¹. No plano das ideias humanitárias, Portugal corresponderia ao chamado modelo continental, ou seja, só gerava sentimentos abolicionistas de existência breve, resultantes de pressão exterior e limitados a pequenas elites culturais⁷².

No entanto, estas novas perspectivas historiográficas acerca da abolição do tráfico de escravos inglês abrem um campo de análise ainda inexplorado no caso português. De facto, quer admitamos – como parece óbvio – que o abolicionismo português resultou sobretudo da pressão externa, quer o

encaremos como movimento autónomo personificado em Sá da Bandeira, fica por esclarecer toda a ligação entre política e ideologia.

A historiografia portuguesa só muito recentemente começou a avançar na explicitação do processo político abolicionista. Pela nossa parte, procurámos contribuir nesse sentido⁷³. Valentim Alexandre mostrou em grande detalhe os aspectos negociais da concertação abolicionista anglo-portuguesa⁷⁴. Penetrando na documentação diplomática, seguindo-a de perto e passo a passo, o autor pôde cartografar a importância da pressão abolicionista inglesa. O que contribuiu para que matizasse bastante a sua visão inicial. Na sua tese sobre a razão de ser da política abolicionista de Sá da Bandeira em 1836-38, a tónica já não está colocada nos interesses coloniais das «classes dominantes» (que, nessa acepção, nem sequer figuram neste seu novo texto), mas sim num jogo complexo em que as pressões inglesas desempenhavam um papel determinante: «as motivações mais fundas do decreto de 10 de Dezembro de 1836, no campo das relações internacionais, prendem-se (...) com a Grã-Bretanha: ao promulgá-lo, Sá da Bandeira procurava ganhar a iniciativa na questão do tráfico de escravos, aliviando as pressões a que o governo de Londres vinha submetendo o de Lisboa»⁷⁵. E, muito lucidamente, o autor apercebe-se da importância do nacionalismo, e, no geral, das questões ideológicas, no problema da abolição do tráfico de escravos portugueses.

5. *Conclusões.*

Até meados do século XX o interesse da História pela questão abolicionista esteve limitado por aquilo a que poderíamos chamar a cristalização da problemática. A situação historiográfica na Grã-Bretanha é reveladora dessa cristalização. Aí os estudos centraram-se, logo no início do século XIX, no essencial: que razões teriam levado à proibição de um tráfico tão antigo e praticamente universal? Contudo, a formulação de uma tal questão, e o seu desenvolvimento ulterior em sincronia com o envolvimento britânico no processo conflitual e arrastado da supressão do tráfico negreiro e da escravatura, terá suscitado respostas imediatas, mais político-ideológicas que científicas, e um condicionamento marcado do leque de interrogações. Assim se gerou a tese humanitarista e a ideia de que a supressão do tráfico foi uma cruzada inglesa contra as resistências das outras nações marítimas que, em casos extremos, como no de Portugal, tiveram de ser integralmente forçadas a aderir à «causa da humanidade».

Em Portugal, mais do que condicionamento, houve um bloqueio teórico responsável pela repetição de um discurso explicativo estereotipado. Os eixos desse discurso elaboraram-se no calor das primeiras polémicas levantadas pela acção da Royal Navy na supressão do tráfico de escravos em 1811-12, não têm qualquer fundamento crítico nem decorrem da investigação e do debate científico. São eixos míticos de um solilóquio português, interiorizados e reproduzidos em múltiplos trabalhos de divulgação e que a melhor historiografia que se produziu no País evitou ou utilizou com pudor, mas não destruiu. Pode causar estranheza que ao longo deste artigo os nomes de verdadeiros historiadores tenham aparecido lado a lado com os de políticos e publicistas. Mas essa aparente «promiscuidade» apenas reflecte uma mistura real.

Em geral, a partir de meados do século XX, a historiografia começou a libertar-se dos condicionamentos ideológicos sentidos até então. A partir do trabalho de Williams e, depois, de uma História em profundidade, a questão do tráfico de escravos pôde ser equacionada em termos simultaneamente económicos, políticos, sociais e ideológicos. Levantado o *écran* moral, construíram-se conhecimentos mais matizados e verdadeiros acerca das abolições nos vários países. Esse é o movimento geral, entenda-se. Em Portugal, os trabalhos de Capela e de Alexandre prometeram um arranque para novas e estimulantes interpretações, mas a questão caiu após 1980.

Se a imagem do Portugal negreiro é uma construção pejorativa do século passado que, em parte, distorce a realidade e exorciza a «culpa» do racionalismo iluminista face à África, o mito da prioridade filantrópica portuguesa é o seu negativo ampliado, uma distorção ainda maior e que foi suficientemente forte para adormecer as interrogações internas imediatas.

Qualquer inquérito desapaixonado, mesmo breve, não deixará de revelar um abolicionismo português induzido e, nas primeiras décadas, totalmente inoperante. Mas, e o que é mais importante, revelar-nos-á também que estão por explicitar os meandros e níveis dessas indução e inoperância. Esse é um trabalho histórico que só recentemente começou a ser feito.

¹ A exportação de Africanos através do Atlântico mais do que triplicou, relativamente ao século anterior. Sobre a questão quantitativa existe uma extensa bibliografia composta por artigos de âmbito circunscrito e estudos globais. De entre estes últimos, saliente-se a obra pioneira de P. D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: a Census*, Madison, U.W.P., 1969, pp. 205-30. Para uma síntese mais recente ver P. E. Lovejoy, «The Volume of the Atlantic Slave Trade: a Synthesis», in *The Journal of African Studies*, XXIII, 4, 1982, pp. 473-502.

- ² Sá da Bandeira a de Walden, 22 de Maio de 1838, in *Documentos acerca do tráfico da escravatura extrahidos dos papeis relativos a Portugal apresentados ao Parlamento Britannico*, Lisboa, 1840.
- ³ Para a quantificação do tráfico de escravos no século XIX, ver D. Eltis, «The Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade: an Annual Time Series of Imports into the Americas Broken Down by Region», in *Hispanic American Historical Review*, 67, 1, 1987, pp. 109-38.
- ⁴ Ver a este respeito H. Temperley, *British Antislavery, 1833-1870*, Longman Green, Londres, 1972, pp. 176-79; D. Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford University Press, Nova Iorque, 1987, pp. 7 e 27-28.
- ⁵ Sobre a concessão de «direito de visita» no caso português, ver J. P. Marques, «Manutenção do tráfico de escravos num contexto abolicionista. A diplomacia portuguesa (1807-1819)», in *Revista Internacional de Estudos Africanos*, nº 10-11, 1989, pp. 90-91 e 94-98; sobre o «direito de visita» em geral, S. Daget, «Tactiques, stratégies et effets du droit de visite», in S. Daget (ed.) *De la traite à l'esclavage, du XVIII^e au XIX^e siècles*, CHIRMA, Nantes, 1988, pp. 343-58.
- ⁶ Cfr. J. P. Marques, *ob. cit.*, pp. 73 e 97, por exemplo.
- ⁷ Para uma lista de apresamentos de navios negreiros pelos cruzadores portugueses, ver *Memória acerca da extinção da escravidão e do tráfico de escravos no território português*, Lisboa, 1889, pp. 85-94.
- ⁸ D. Eltis, «The Nineteenth...», in *ob. cit.*, pp. 113-20.
- ⁹ Para França ver S. Daget, «L'abolition de la traite des noirs en France, de 1814 à 1831», in *Cahiers d'Études Africaines*, XLI, nº 11, Paris, 1971, pp. 14-58; Espanha: D. Murray, *Odious Commerce. Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, Cambridge University Press, Cambridge, 1980; Estados Unidos: P. Duigan & C. Cendenen, *The United States and the African Slave Trade, 1619-1862*, Stanford University Press, Stanford, 1963; Brasil: P. Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de todos os Santos, du dix-septième au dix-neuvième siècle*, Mouton, Paris e La Haye, 1968; e L. Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade. Britain, Brazil and the Slave Trade Question (1807-1869)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970.
- ¹⁰ T. Clarkson, *History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament*, Londres, 1839 (1^a ed. 1808).
- ¹¹ *Ibid.*, p. 612. Para comentários sobre esta passagem, ver R. Anstey, «The Historical Debate on the Abolition of the British Slave Trade», in *Liverpool, the African Slave Trade and Abolition. Essays to Illustrate Current Knowledge and Research*, vol. II, Bristol, p. 157.
- ¹² Como exemplos mais recentes da teoria humanitarista «pura» vejam-se as obras de R. Coupland, *The British Anti-Slavery Movement*, Frank Cass, Londres, 1964 (1^a ed. 1933) e de C. Lloyd, *The Navy and the Slave Trade. The Suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth Century*, Frank Cass, Londres, 1968 (1^a ed. 1949).
- ¹³ T. Clarkson, *ibid.*, p. 49. A respeito da ideia, então comum, de que a escravatura renascera com a chegada dos Portugueses a África e com a descoberta da América, ver D. B. Davis, *The Problem of Slavery in Western Culture*, Cornell University Press, Ithaca, 1966, pp. 3-28.
- ¹⁴ Clarkson, *ibid.*, p. 269.
- ¹⁵ T. Buxton, *The African Slave Trade*, Londres, 1839.
- ¹⁶ *Ibid.*, sobretudo pp. 171-90.
- ¹⁷ J. Bandinell, *Some Account of the Trade in Slaves from Africa, as Connected with Europe and America. From the Introduction of the Trade into Modern Europe, down to Present Time; Especially with Reference to the Efforts made by the British Government for its Extinction*, Frank Cass, Londres, 1968 (1^a ed. 1842), parte III.
- ¹⁸ Buxton, *ibid.*, introdução (p. X).
- ¹⁹ Coupland, *ibid.*, especialmente o prefácio de J. Fage; C. Lloyd, *ibid.*, introdução.
- ²⁰ Buxton, *ibid.*, introdução. Sobre a «hipocrisia» de Sá da Bandeira, ver p. 177.

- 21 Bandinel, *ibid.*, p. 299.
- 22 Coupland, *ibid.*, pp. 166 e 183.
- 23 A título de exemplo, ver *O Correio Braziliense*, Londres, ou o *Observador Lusitano*, Paris.
- 24 Cardeal Saraiva, «Sobre a origem da escravidão e tráfico dos negros», in *Obras Completas do Cardeal Saraiva*, V, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875, pp. 325-47.
- 25 Sá da Bandeira, *O Tráfico da Escravidão e o Bill de Lord Palmerston*, Lisboa, 1940. Nesse mesmo ano foram editadas as versões inglesa e francesa da obra, com algumas alterações relativamente ao texto inicial.
- 26 Sá da Bandeira, *ibid.*, pp. 3-4.
- 27 *Ibid.*, p. 9.
- 28 *Ibid.*, p. 10.
- 29 *Ibid.*, p. 22.
- 30 *Ibid.*, p. 22.
- 31 Sá da Bandeira voltara já à questão num livro importante, *O Trabalho Rural Africano e a Administração Colonial*, Lisboa, 1873. Depois, nos anos 80, o problema da abolição do tráfico de escravos surgiu em vários escritos ultra-nacionalistas: A. Pires, *Apointamentos para a História da Abolição da Escravidão nas Colónias Portuguesas*, Lisboa, 1880; E. de Oliveira, *A Caça do Leopardo. Portugal e a Inglaterra perante o Tráfico de Escravos*, Porto, 1883; Luciano Cordeiro, «Carta da Comissão Nacional Africana da Sociedade de Geografia de Lisboa a todos os Institutos e Sociedades em relação com esta», in F. de Carvalho (ed.), *Questões Coloniais*, Lisboa, s.d. (1ª ed. 1883), pp. 133-53; J. Corte-Real, *Resposta à Sociedade Anti-Esclavagista de Londres*, Lisboa, 1884. Em 1890 a questão volta a ser evocada em dois livros sobre as colónias: Pinheiro Chagas, *As Colónias Portuguesas no Século XIX, de 1811 a 1880*, Lisboa, António Maria Pereira, 1890; e J. Oliveira Martins, *O Brasil e as Colónias Portuguesas*, Lisboa, Guimarães, 1953 (1ª ed. 1890).
- 32 Fortunato de Almeida, *A questão da barca Charles et Georges e o Conselho de Estado*, Coimbra, 1917; J. Corrêa de Sá, *A Abolição da Escravidão e a Ocupação do Ambriz*, Lisboa, 1934; L. Cayolla, *Sá da Bandeira*, Lisboa, 1935; J. de Almada, «A abolição da escravidão em Portugal e nas colónias», in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nºs 158-159, Lisboa, 1938, pp. 11-22; M. Múrias, «Sá da Bandeira e a abolição da escravidão», in *Boletim Geral das Colónias*, nº 156, Lisboa, 1938, e, igualmente, *Portugal e o Tráfico da Escravidão*, Lisboa, 1938; M. V. Sá, «Acção colonial de Sá da Bandeira, precursor do ressurgimento ultramarino», in *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, Lisboa, 1940, pp. 293-307.
Uma boa introdução ao problema das acusações de que Portugal era alvo encontra-se in E. C. Lopes, «Escravidão», in *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, X, Lisboa e Rio de Janeiro, 1935, pp. 71-72. Ver igualmente os *Boletins da Sociedade de Geografia de Lisboa*.
- 33 Para um estudo recente dessa questão, cfr. D. Eltis, «The British Contribution to the Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade», in *The Economic History Review*, XXXII, nº 2, 1979, pp. 000-00.
- 34 Luciano Cordeiro, *ibid.*, pp. 137-38; J. de Almada, *ibid.*, pp. 13-18; L. Cayolla, *ibid.*, p. 29; M. Múrias, *Portugal cit.*, p. 26, e «Sá da Bandeira...», in *op. cit.*, p. 34.
- 35 Para o primeiro caso ver Oliveira Martins, *ibid.*, p. 56; um exemplo do segundo caso encontra-se em E. de Oliveira, *ibid.*, p. 125. A obra de Oliveira é, talvez, o mais claro exemplo da mistificação dos problemas através da terminologia ambivalente (ver pp. 54-59, 100, *passim*).
- 36 E. de Oliveira, *ibid.*, p. 69; Pinheiro Chagas, *ibid.*, p. 73; M. Múrias, *ibid.*, p. 26.
- 37 Sá da Bandeira, *O Trabalho cit.*, p. 45. Oliveira Martins, *ibid.*, pp. 55-56.
- 38 Pinheiro Chagas, *ibid.*, pp. 82-83; M. Múrias, «Sá da Bandeira...», in *op. cit.*, p. 36.
- 39 M. V. Sá, *ibid.*, por exemplo.

- ⁴⁰ Oliveira Martins, *ibid.*, p. 56; J. L. de Azevedo, *Épocas do Portugal Económico*, Lisboa, p. 458; Corrêa de Sá, *ibid.*, p. 53-54.
- ⁴¹ Oliveira Martins, *ibid.*, pp. 55-56; E. Correia Lopes, «Escravidão...», in *op. cit.*, pp. 70-71; H. Cidade, «A colonização do Brasil. Os bandeirantes. Os missionários e a escravidão», in *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. III, Lisboa, 1940, p. 245; M. Caetano, «As reformas pombalinas e post-pombalinas respeitantes ao ultramar. O novo espírito em que são concebidas», in *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. III, Lisboa, p. 260.
- ⁴² M. Heleno, *Os Escravos em Portugal*, Lisboa, 1933, p. 19.
- ⁴³ E. Correia Lopes, *A Escravidão. Subsídios para a sua História*, Lisboa, 1944, Nota prévia.
- ⁴⁴ Ver, por exemplo, «Mémoire du Gouvernement Portugais en réponse à la lettre du Secrétaire Général de la Société des Nations, du 11 Décembre 1923», in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 5, Lisboa, 1925, pp. 171-73. Note-se que esta identidade discursiva, com tudo o que implica de pouco abonatório para a historiografia, não emergiu com o Estado Novo. Está já presente em 1812-15 nos escritos de um Hipólito da Costa ou de um Solano Constâncio.
- ⁴⁵ E. Williams, *Capitalism and Slavery*, André Deutsch, Londres, 1964 (1ª ed. 1944). Para os seus precursores ver R. Anstey, «The Historical Debate...», in *op. cit.*, pp. 159-60; e W. Darity Jr., «The Williams Abolition Thesis Before Williams», in *Slavery & Abolition*, 9, nº 1, Londres, pp. 29-41.
- ⁴⁶ Williams, *ibid.*, p. 136.
- ⁴⁷ *Ibid.*, pp. 178 segs.
- ⁴⁸ *Ibid.*, pp. 169-70.
- ⁴⁹ Silva Cunha, «O bill de Lord Palmerston e o livro do escritor Christopher Lloyd, the Navy and the Slave Trade», in *Boletim Geral de Colónias*, nº 300, Lisboa, pp. 23-37; J. Santa Rita, «Sá da Bandeira e a política ultramarina», in *Estudos Ultramarinos*, V, nºs 1-3, Lisboa, pp. 135-68; M. Caetano, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos. Da Liberdade dos Mares às Nações Unidas*, Lisboa, 1963; A. Silva Rêgo, *O Ultramar Português no Século XIX*.
- ⁵⁰ J. J. Carvalho, *L'abolition de la traite en Angola (1836-1845). Aspects législatifs et diplomatiques* (tese de licenciatura), Université Catholique de Louvain, 1964. A Biblioteca Central da Marinha, em Lisboa, possui uma cópia desta tese.
- ⁵¹ *Ibid.*, pp. 70-132.
- ⁵² *Ibid.*, pp. 183-85.
- ⁵³ P. R. de Almeida, *Portugal e a Escravidão em África. Cronologia do século XV ao século XX*, Lisboa, 1978, p. 13.
- ⁵⁴ J. Capela, *Escravidão: a empresa do saque. O abolicionismo, 1810-1875*, Afrontamento, Porto, 1974; id., *As Burguesias Portuguesas e a Abolição do Tráfico da Escravidão*, Porto, 1979; V. Alexandre, *Origens do Colonialismo Português Moderno (1822-1891)*, Sá da Costa, Lisboa, 1979; id., «O liberalismo português e as colónias de África, 1820-1839», in *Análise Social*, XVI, nºs 61-62, 1980, pp. 319-40.
- ⁵⁵ J. Capela, *As Burguesias* cit., pp. 209-10.
- ⁵⁶ Alexandre, *Origens* cit., pp. 45-46. Ver também pp. 14-21.
- ⁵⁷ *Ibid.*, p. 17.
- ⁵⁸ «Projectos» do género já existiam no início do século XIX. Ver, por exemplo, *Observador Lusitano em Paris*, Março de 1815, pp. 407-15.
- ⁵⁹ O problema reside, não na detecção desses indicadores, mas na avaliação da sua importância no seio de uma classe dada. Com que frequência emergem na sociedade portuguesa? E os indicadores de sinal contrário?
- ⁶⁰ Alexandre, *Origens* cit., p. 20.
- ⁶¹ Alexandre, «O liberalismo...», in *op. cit.*, pp. 320-21.
- ⁶² Verger, *ibid.*

- ⁶³ Curtin, *The Atlantic* cit.
- ⁶⁴ H. Klein, «The Trade in African Slaves to Rio de Janeiro, 1795-1811: Estimate Mortality and Patterns of Voyages», in *The Journal of African History*, X, nº 4, 1969, pp. 533-49; E. A. Alpers, «The French Slave Trade in East Africa, 1721-1810», in *Cahiers d'Études Africaines*, X, nº 37, 1970, pp. 80-124; D. Eltis, «The British Trans-Atlantic Slave Trade After 1807», in *Maritime History*, 4, nº 1, 1974, pp. 1-11; R. Anstey, «The Volume and Profitability of the British Slave Trade, 1761-1810», in S. L. Engerman e E. D. Genovese (ed.), *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantitative Studies*, Princeton University Press, Princeton, 1975, pp. 3-31 e id., «The Volume of the North American Slave Carrying Trade from Africa, 1761-1810», in *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, XLII, nº 1-2, 1975, pp. 47-66; E. P. Le Veen, «A Quantitative Analysis of the Impact of British Suppression Policies on the Volume of the Nineteenth Century Slave Trade», in Engerman e Genovese (ed.), *ibid.*, pp. 51-81; J. C. Miller, «Legal Portuguese Slaving from Angola: Some Preliminary Indications of Volume and Direction, 1760-1830», in *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, XLII, nº 1-2, 1975, pp. 135-76; P. D. Curtin, «Measuring the Atlantic Slave Trade», in Engerman e Genovese (ed.), *ibid.*, pp. 107-28.
- ⁶⁵ Para uma bibliografia exaustiva, existem a obra clássica de P. Hogg, *The Slave Trade and its Abolition*, Frank Cass, Londres, 1975, e, mais recente, a de J. C. Miller, *Slavery: a Worldwide Bibliography, 1900-1982*, White Plains (N.Y.), Kraus International, 1985. Como complemento, cfr. os suplementos bibliográficos da revista *Slavery & Abolition*.
- ⁶⁶ Davis, *ibid.*
- ⁶⁷ R. Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*, McMillan Press, Londres, 1975; S. Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*, Pittsburgh, 1977; Temperley, *ibid.*
- ⁶⁸ R. Anstey, *The Atlantic* cit., pp. 52-53.
- ⁶⁹ Para a sistematização e desenvolvimento recente do debate, cfr. D. Eltis, *Economic Growth* cit.
- ⁷⁰ Bethell, *ibid.*, pp. 98-111.
- ⁷¹ Bethell, *ibid.*; J. C. Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, University of Wisconsin Press, Madison, 1988, pp. 506-9.
- ⁷² S. Drescher, «Two variants of Anti Slavery: Religious organization and Social Mobilization in Britain and France, 1780-1870», in C. Bolt e S. Drescher (ed.), *Anti-Slavery, Religion and Reform: Essays in Memory of Roger Anstey*, Folkestone, Dawson, 1980, p. 44.
- ⁷³ Marques, *ibid.*
- ⁷⁴ Alexandre, *Os Sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, (tese de doutoramento), Universidade Nova de Lisboa, 1988, sobretudo pp. 501-604; id., *Portugal e a Abolição do Tráfico de Escravos, 1822-1851* (tese complementar), Universidade Nova de Lisboa, 1988.
- ⁷⁵ Alexandre, *Portugal e a Abolição* cit., p. 20.