

James Walvin, **O Tráfico de Escravos**, Lisboa, Temas e Debates, 2001, 81 páginas.

Walvin é um autor com provas dadas na historiografia da escravatura e do abolicionismo, mas *O Tráfico de Escravos* está longe de ser uma das suas melhores obras. O livro dirige-se aos não especialistas, está bem escrito, relativamente bem traduzido e oferece uma informação actualizada e correcta. No entanto, contém diversos aspectos criticáveis, decorrentes da filosofia que lhe está subjacente.

O que chama desde logo a atenção é a falta de correspondência plena entre o título e o conteúdo da obra. O primeiro dos seus quatro capítulos incide sobre os séculos xv-xvii e relembra o papel dos portugueses — e da produção de açúcar — na criação e desenvolvimento das primeiras economias de plantação nas Américas. O segundo evoca o tráfico inglês no século xviii, ao mesmo tempo que esboça o percurso do escravo desde a sua captura em África até à travessia do Atlântico. O terceiro segue a vida do cativo nas plantações americanas e a forma como essas plantações serviram para racializar a escravatura. Por fim, o último capítulo é dedicado ao abolicionismo. Ou seja, Walvin debruça-se, não sobre o tráfico de escravos, em geral — como o título sugere —, mas apenas sobre uma das suas modalidades, o tráfico transatlântico. E fá-lo porque os reputa praticamente

equivalentes. Ainda que reconheça que ao longo da história houve muitos tráficos de homens por mar e por terra, considera que «tráfico de escravos» deve ser entendido como sinónimo de «deslocação forçada de africanos que atravessavam o Atlântico e iam para as Américas» (p. 9). Porquê? Porque a literatura, as séries televisivas (como *Raízes*), os filmes (como *Amistad*), terão feito com que o tema cristalizasse dessa forma no imaginário popular. O que, convenhamos, é uma justificação difícil de aceitar. Mesmo que fosse verdadeira — e não é líquido que o seja —, não caberia ao historiador desfazer o mal-entendido, em vez de o reforçar?

Sem dúvida que sim, a menos que o mal-entendido não seja inteiramente inocente. E da leitura da obra fica a sensação de que efectivamente o não é. Desde logo, porque esse mal-entendido facilita a dramatização — claramente, um dos efeitos pretendidos pelo autor. O tráfico transatlântico de escravos implicou uma migração humana em circunstâncias profundamente trágicas. Mas afirmar mais do que isto, pretender que terá sido a mais trágica de todas, tem mais de panfletário do que de historiográfico. Contudo, foi precisamente essa a via seguida por Walvin, que repetidamente nos afirma que «existe algo único e terrível no tráfico oceânico de escravos que ligava a Europa, a África e as Américas» (p. 10), que «foi pura e simplesmente a maior deslocação humana forçada que se conhece» (p. 34) e que «não existiu nada que se lhe

comparasse, nem antes nem depois, quer em dimensão, quer em consequências» (p. 40). Como é óbvio, afirmações deste género — que, em si mesmas, são falsas ou incomprováveis — não surtiriam o mesmo efeito se o tráfico transatlântico fosse apresentado a par de outros tráficos humanos. Nomeadamente, a par do que ligou a África negra a várias regiões muçulmanas e que, como se sabe, terá sido mais prolongado do que o tráfico transatlântico, terá envolvido um número equivalente (ou superior) de africanos e ocorrido em condições igualmente dramáticas.

O reforço do mal-entendido permite também centrar a análise em exclusivo na relação ocidental/africano e transformar a expressão «tráfico de escravos» em sinónimo de exploração da África pelos europeus. E esses parecem ser, de facto, os fins últimos do livro. É verdade que Walvin afirma que o seu primeiro objectivo é «dar a conhecer ao leitor em geral» o vasto conjunto de estudos publicados nos últimos trinta anos (p. 9). Todavia, o seu trabalho não tem a estrutura nem o conteúdo de um *review article*. Aliás, seria sempre difícil sintetizar um tema tão vasto e tão profusamente estudado numa obra de dimensões tão diminutas. Assim, a definição de um objectivo académico constituirá, acima de tudo, um pretexto para fazer passar um outro objectivo, mais empenhado: o de afirmar a importância decisiva que os africanos terão assumido não só na construção das Américas, mas também na acumulação de «um

poder e um bem-estar material sem precedentes» por parte dos europeus (pp. 10, 25, 27, 30 e 49).

A ideia de que o comércio negreiro terá sido, directa ou indirectamente, o grande responsável pelo enriquecimento dos países ocidentais que nele participaram e de que terá estado na base da acumulação de capital que levou à revolução industrial é uma ideia cara a alguma historiografia — no chamado Terceiro Mundo é mesmo uma ortodoxia —, mas que se coaduna mal com os resultados da investigação recente. Tudo indica que o desenvolvimento económico do Ocidente, nomeadamente o que conduziu à revolução industrial, tenha decorrido mais de factores domésticos do que coloniais¹. No que respeita à rentabilidade da actividade negreira entendida em sentido estrito, importa sublinhar que, contrariamente a uma crença muito difundida, o tráfico transatlântico estava longe de ser uma galinha dos ovos de ouro. Os casos estudados por Anstey apontam para lucros médios reduzidos, inferiores ou muito inferiores a 10%². Os empreendedores ocidentais investiam no tráfico basicamente por duas razões: porque

¹ David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford, Oxford University Press, 1987, p. 5; v. também Patrick O'Brien, «European economic development: the contribution of the periphery», in *Economic History Review*, 35, 1982, pp. 1-18.

² Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*, Londres, McMillan Press, 1975, pp. 38 e segs.

ele era claramente um jogo de sorte, no qual, se tudo corresse bem, se podia ganhar; e porque em certas regiões ele oferecia o pretexto e a ocasião para contrabandear. Mas, enquanto actividade económica, o tráfico era perfeitamente marginal, «an extremely minor appendage, risky and not especially profitable, for merchants with capital and alternatives», como refere Miller, a respeito do Brasil³.

Porque se centra quase em exclusivo na acção dos ocidentais, Walvin passa para segundo plano o envolvimento das autoridades africanas na produção e comércio de escravos. Quando as refere, é apenas para as representar como entidades passivas, arrastadas no mau caminho pelos europeus. Terão sido estes que introduziram em África «um corrosivo vírus, cuja influência maligna se embrenhou pelo interior», levando os africanos a escravizar os seus semelhantes, a dirigi-los para a costa e daí para os barcos destinados às Américas. Claro que Walvin reconhece que antes da chegada dos europeus já existiam «certas formas de servidão» em África; mas a partir do século xv as coisas terão sido levadas a um outro nível: despertando o apetite dos locais pelos produtos que ofereciam (armas de fogo, álcool, têxteis), os europeus induziram os africanos a desenvolverem a escravatura no interior de África (pp. 32-33).

³ Joseph C. Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, The University of Wisconsin Press, 1988, pp. 456-457.

Ora, uma explicação deste tipo é demasiado simples, quase mecânica. Não há dúvida de que a interacção condiciona as relações individuais e sociais e de que a presença dos europeus estimulou os africanos a participarem activamente numa nova forma de comércio de escravos, canalizando muita da sua actividade nesse sentido. Todavia, a teoria da indução só pode ser usada como explicação dentro de estreitos limites. De outro modo pode converter-se num mecanismo de desresponsabilização histórica, ou num círculo vicioso, porque os ocidentais estiveram, também eles, sujeitos a várias formas de indução.

No caso vertente, o que importa é perceber se os africanos tinham ou não a possibilidade de recusarem o engodo com que se lhes acenava e, em caso afirmativo, por que não o fizeram. Ora, como Miller mostrou no seu estudo magistral a respeito do tráfico angolano, o que sucedia é que, de um ponto de vista de economia política, os africanos tinham várias e boas razões para venderem homens e faziam-no muitas vezes por motivos semelhantes às estratégias desenvolvimentistas do empresário moderno. É que em Angola «capital was people»⁴. Na lógica política e económica africana, os têxteis, armas e as bebidas alcoólicas trazidos pelos europeus podiam facilmente ser convertidos em «presentes» que geravam relações de dependência

⁴ Id., *ibid.*, p. 43.

(parentes e escravos) e que permitiram agregar mais gente, isto é, mais riqueza e mais poder. Por isso, a sua penetração na África a partir do século xv estimulou uma economia concebida em termos de relações interpessoais, dirigindo-a no sentido da produção de pessoas.

Ou seja, para se entender cabalmente a razão pela qual de um lado e de outro do Atlântico quase todos os envolvidos ganharam com o tráfico — excepto, claro está, os escravos — é necessário pensar simultaneamente duas economias políticas de características incompatíveis e encontrar, nas conversões de uma para a outra, o significado da sua conexão, as razões que levaram à tomada de certas decisões por parte dos agentes históricos, tanto ocidentais como africanos. Muita da história do tráfico transatlântico decorre precisamente da interacção das economias africanas com uma economia atlântica baseada na riqueza material e da mistura volátil do diferente valor de pessoas e artefactos em cada uma delas. Ora, tudo isso está ausente do livro de Walvin. Mais do que dar a conhecer o vasto conjunto de estudos publicados nos últimos trinta anos, o autor terá procurado, sobretudo, representar colectivamente os africanos como vítimas de um sistema de exploração e desumanidade único na história do mundo. Daí uma visão do tráfico transatlântico de escravos algo unilateral, algo emocional, próxima da que os abolicionistas dos séculos XIX e XX tinham do problema. O que é pena.

Miriam Halpern Pereira, Diversidade e Assimetrias: Portugal nos Séculos XIX e XX, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2001, 222 páginas.

Este livro reúne um conjunto de cinco ensaios, alguns inéditos, outros já anteriormente publicados, escritos em diversos momentos do percurso intelectual da autora ao longo dos últimos trinta anos. Não se trata, por conseguinte, de um livro inteiramente novo. Todavia, como é próprio de colectâneas antológicas deste tipo, traz a novidade e a vantagem de proporcionar uma releitura enquadrada de alguns dos temas que têm constituído a sua agenda de investigação desde a 1.^a edição do célebre *Livre-Câmbio e Desenvolvimento Económico: Portugal na Segunda Metade do Século XIX* (Lisboa, Cosmos, 1971), um estudo que desempenhou um papel assinalável na renovação temática e metodológica da historiografia contemporânea portuguesa.

O título central do livro agora publicado — *Diversidade e Assimetrias* — remete para uma das temáticas mais constantes da obra de Miriam Halpern Pereira, ou seja, a análise dos factores que determinaram e das circunstâncias que ditaram o processo de desenvolvimento da economia e sociedade portuguesas nos séculos XIX e XX.

Dois dos ensaios reunidos valem pela natureza já *clássica* das teses expostas. Mas fica no ar a questão: porquê reeditá-los, sobretudo quando a própria autora confessa algum in-