

WLAMYRA R. DE ALBUQUERQUE

O jogo da dissimulação

Abolição e cidadania negra no Brasil



COMPANHIA DAS LETRAS

Copyright © 2009 by Wlamyra R. de Albuquerque

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

Capa

Mariana Newlands

Foto de capa

Album/akg-images / Latin Stock

Preparação

Lucimara Carvalho

Índice remissivo

Luciano Marchiori

Revisão

Márcia Moura

Ana Maria Barbosa

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Albuquerque, Wlamyra R. de

O jogo da dissimulação : abolição e cidadania negra no Brasil;
Wlamyra R. de Albuquerque — São Paulo : Companhia das Letras,
2009.

ISBN 978-85-359-1401-6

1. Brasil - História 2. Brasil - História - Abolição da escravidão,
1888 3. Cidadania 4. Classes sociais - Brasil 5. Negros - Brasil 6.
Negros - Brasil - Condições sociais 7. Racismo I. Título.

09-00183

CDD-981

Índice para catálogo sistemático:

1. Negros no Brasil : Abolição e cidadania : História social 981

[2009]

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA SCHWARCZ LTDA.

Rua Bandeira Paulista 702 cj. 32

04532-002 — São Paulo — SP

Telefone (11) 3707-3500

Fax (11) 3707-3501

www.companhiadasletras.com.br

Sumário

Apresentação – Maria Clementina Pereira Cunha	11
Introdução	31
1. CÔNSULES, DOUTORES E OS “SÚDITOS DE COR PRETA”: RAZÕES E AÇÕES POLÍTICAS NUM PROCESSO DE RACIALIZAÇÃO ..	45
Comerciantes africanos, negócios ingleses: os “súditos de cor preta”	47
O Conselho de Estado e a “preponderância da raça africana no Brasil”	65
Entre o “banquete da civilização” e a “redenção da raça”: o jogo abolicionista	81
2. “NÃO HÁ MAIS ESCRAVOS, OS TEMPOS SÃO OUTROS”: ABOLIÇÃO E HIERARQUIAS RACIAIS NO BRASIL	94
A expectativa do caos	98
A polícia e a crise de “força moral”	108
“Conserve-se a palavra senhor!”	113

Os Caboclos e o Senhor do Bonfim: as comemorações	126
O padre, os libertos e são Benedito no sul da província	134
3. DIVERGÊNCIAS POLÍTICAS, DIFERENÇAS RACIAIS:	
RUI BARBOSA E A GUARDA NEGRA	140
O “massacre do Taboão”: a Guarda Negra na Bahia	142
Os “bárbaros corações iludidos” da Guarda Negra: capadócios, carregadores, ganhadores	163
Rui Barbosa: a “raça emancipadora” e a “raça emancipada”	183
4. ESPERANÇAS DE BOAS VENTURAS:	
AS ÁFRICAS RECRIADAS NA BAHIA	195
Embaixada Africana: quando um rei etíope foi à Bahia	197
Pândegos d’África: a África dos nagôs	217
Os velhos africanos e seus malefícios	235
Considerações finais	241
Notas	245
Agradecimentos	295
Fontes	297
Obras de referência	299
Créditos das ilustrações	309
Índice remissivo	311

1. Cônsules, doutores e os “súditos de cor preta”: razões e ações políticas num processo de racialização

Desde a chegada da família real ao Brasil, políticos, diplomatas e juristas se viam às voltas com a obstinada pressão inglesa em prol da emancipação dos escravos. Foram incessantes as investidas diplomáticas e comerciais dos britânicos. Entre 1808 e 1850, a ofensiva dos ingleses sofreu revezes, e essa história já é bastante conhecida.¹ Mesmo depois de aprovada a lei de 1831 proibindo o tráfico transatlântico para o Brasil, o que os ingleses viram foi a habilidade brasileira para driblá-la e o incremento, até meados do século, da lucrativa indústria de importação de africanos para os trópicos.

Dissimulação e sabotagem, como adjetivou Ubiratan Castro, foram as principais políticas brasileiras frente à coação dos ingleses.² Mas, apesar de também não ter sido a razão determinante para o fim do tráfico em 1850, não se pode dizer que a missão britânica foi inócua. Segundo Pierre Verger, o governo brasileiro se queixava de que, depois da lei de 1831, “os cruzadores britânicos, detinham e visitavam os vasos” nacionais em águas brasileiras e especialmente logo à saída do porto da Bahia.³ Naquele momento de con-

solidação da independência nacional, tamanha insistência indignava os políticos brasileiros e transformava a defesa do tráfico em questão de soberania. No mais, os ingleses tinham os seus interesses na África e na América e continuaram a tê-los depois de 1850, quando o tráfico atlântico foi finalmente extinto.⁴ Afinal, pela larga barra da baía ainda adentrava a máquina mercante britânica. No ano de 1859, por exemplo, foram registrados no porto de Salvador 180 navios comerciais com bandeira britânica, contra 87 com a portuguesa.⁵ Tempos depois, em 1871, entre os 924 ali aportados, 309 eram ingleses.⁶

Entretanto, o Conselho de Estado não temeu prejuízos comerciais ao negar um pedido do cônsul inglês que, em 1877, se empenhou para garantir a permanência na Bahia de dezesseis libertos africanos retornados da costa da África. Eram comerciantes que, com passaportes expedidos em Lagos, já possuem inglesa, pretendiam negociar na capital da província. A chegada deles provocou um incidente diplomático que ocupou o Conselho de Estado do Império. Situação inusitada. Dessa vez, os ingleses queriam que os africanos aqui se estabelecessem, os brasileiros é que não estavam mais dispostos a importar negros. Como se verá, os argumentos pró e contra o trânsito entre o Brasil e a costa africana pendiam ao sabor das conveniências comerciais e convicções ideológicas.

Enquanto os africanos aguardavam no porto de Salvador a decisão sobre os seus destinos, na Corte, os membros da seção de justiça do Conselho de Estado criavam artifícios jurídicos para impedir que qualquer homem de cor pudesse imigrar para o Brasil. O desafio era elaborar mecanismos eficazes sem que se explicitassem restrições pautadas em critérios raciais. Em tempo de desarticulação do escravismo, essa era uma tarefa tão árdua quanto delicada e que não preocupava apenas os notáveis membros do Conselho de Estado. É ainda na década de 1870 que, em províncias como Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia, a campanha

aboliconista passa a ser mais bem articulada e a contar com a franca participação de aboliconistas negros e mesmo coiteiros africanos. Tanto nos salões do Conselho de Estado quanto nas sedes das sociedades aboliconistas, compartilhava-se a mesma ordem de questões: como lidar com a presença africana no Brasil? Qual o papel da população de cor no processo emancipacionista? Afinal, quais os desdobramentos da questão servil?

COMERCIANTES AFRICANOS, NEGÓCIOS INGLESES: OS “SÚDITOS DE COR PRETA”

No dia 6 de agosto de 1877, o patacho *Paraguassú* chegou de Lagos e aportou em Salvador trazendo entre os passageiros dezesseis africanos. A chegada do grupo não passou despercebida ao fiscal da alfândega, que tratou de informar ao chefe de polícia, Amphilophio Botelho Freire de Carvalho — esse personagem será mais bem conhecido por nós nas próximas páginas por ter se tornado um juiz que favoreceria várias ações de liberdade movidas pelo aboliconista Eduardo Carigé. Informado sobre a chegada do grupo, o futuro juiz cuidou de proibir o livre desembarque dos viajantes e de interrogá-los.

Diante dele, os dezesseis africanos apresentaram passaportes ingleses; viajavam em condições legais. Um deles possuía passaporte expedido dali mesmo, da Bahia. Com ares de aboliconista, o chefe de polícia desconfiou do que viu e julgou serem eles reescravizados. Cogitou que estava diante de indivíduos que, já livres da escravidão, estavam na iminência de a ela serem reconduzidos. Depois de verificar os livros da repartição e concluir o interrogatório, Amphilophio se convenceu de que os africanos eram libertos retornados, ou seja, já haviam cruzado o Atlântico, deportados da Bahia para a costa da África, e agora voltavam dispostos a se insta-

lar como comerciantes na mesma cidade onde haviam sido escravos. Registros, interrogatórios e o passaporte brasileiro não deixavam dúvidas. Ocorrência imprevista a romper com a rotina.

A chegada desse grupo no porto da Bahia, com aval inglês, perturbou os afazeres do chefe de polícia e do presidente da província. A convergência entre os propósitos dos ingleses e as ações dos africanos ainda inquietavam os brasileiros. Amphilophio julgou ser prudente mantê-los no *Paraguassú* sob pena de punição ao responsável pelo navio caso eles desobedecessem, “em vista do disposto no artigo 7º da lei de 7 de novembro de 1831 e na doutrina do aviso de 9 de maio de 1835”.⁷ Na verdade, o chefe de polícia estava confuso. Ele queria mesmo era se referir à lei de 1831 e ao artigo 7º da lei n.º 9, de 13 de maio de 1835.

A lei de 1831, como já sabemos, visava extinguir o tráfico e estabelecia punições para quem importasse escravos para o Brasil, mas tendo sido aprovada em meio à crise política gerada pela abdicação de d. Pedro I, à ascensão do ministério liberal e ao recrudescimento da perseguição inglesa aos navios negreiros, não passou de legislação inofensiva para os traficantes. Existia ainda o decreto de 1832, que delegava à polícia o poder de inspecionar todo navio aportado e reembarcar qualquer negro, mesmo livre, que porventura fosse trazido para o Brasil.⁸ Os pesquisadores do tema têm demonstrado como os tumbeiros continuavam a transitar no Atlântico na mercancia de escravos, de cachaça e de fumo, driblando as restrições legais ao longo da primeira metade do século XIX. “O tráfico continuava motivado por ‘uma maldita sede de torpes ganhos’”, cita Jaime Rodrigues.⁹ Tendo sido de pouca valia para coibir o comércio de escravos, a lei de 1831 serviu para balizar ações de liberdade na década de 1870.¹⁰

Já no dia 13 de maio de 1835, foi regulamentada a deportação de africanos libertos pela lei n.º 9 em seu artigo 7º, determinando que os africanos forros que chegassem à província e os suspeitos que depois de expulsos regressassem deveriam ser presos e proces-

sados como incurso no crime de insurreição e, caso fossem absolvidos, seriam novamente expulsos, permanecendo em custódia até que se concretizasse a sua saída.¹¹ Na ocasião, se previa o estabelecimento de uma “colônia em qualquer porto da África”, com o fim de repatriar-se “todo africano que se liberte, ou mesmo todo o africano que ameace nossa segurança”; uma “convenção com o governo do Uruguai e das províncias do Rio do Prata” proibindo a “importação de africanos a título de colonos”; e, principalmente, a “completa interrupção de qualquer comércio entre nossos portos e os da África ocidental e oriental, à exceção da colônia do Cabo, *recusando qualquer passaporte, por tempo que julgar necessário, a qualquer embarcação comercial*”.¹²

Doutrina e leis fizeram parte do conjunto de medidas repressivas à população africana depois que os planos para a revolta malé foram descobertos. Os africanos foram identificados como os articuladores da rebelião e, portanto, alvo certo da repressão. Como bem disse João Reis, “uma atmosfera de histeria, racismo, perseguição e violência contra os africanos envolveu a Bahia”, fazendo com que “os vencedores se lançassem à vingança”.¹³ Em 1836, 150 africanos foram deportados e 120 banidos como suspeitos.¹⁴ A segurança justificava uma legislação tão dura, mas passado o tempo das revoltas escravas, a lei nº 9 se fazia desnecessária e foi revogada em 1872.¹⁵

O chefe de polícia ignorava ou preferia ignorar a revogação. Mas também não estava bem certo se a lei podia ser aplicada àquela situação. Ao passo que ponderava sobre as bases legais para evitar o desembarque daqueles africanos, ele encaminhou uma correspondência reservada e urgente ao presidente da província, Henrique Pereira de Lucena. Amphiphio tinha dúvidas sobre a deliberação tomada. Preocupou-se com as consequências da sua ordem de detenção no navio dos africanos tutelados por ingleses. Ele próprio desconfiava da propriedade dos seus argumentos, pois já

sem razão de ser a dita lei, por não dar-se mais o tráfico de escravos que ela procurava prevenir, devem ser observadas as disposições do referido artigo sete, e neste caso se são suficientes os referidos certificados para o fim de poderem os africanos em questão desembarcarem livremente, bem como o modo de se proceder com aquele que não apresentou o título de ser súdito inglês.¹⁶

Realmente, não fazia mais sentido uma lei que prevenia o que já não existia, o perigo malê. Mas sendo tão explicitamente contrárias aos africanos, as leis de 1831 e de 1835 vinham a calhar. Bem valiam para constranger empreitadas como a dos viajantes em questão, mesmo porque o trânsito de africanos libertos não era incomum na época. As idas e vindas de ex-escravos africanos foram fartamente registradas pelos funcionários dos portos de Salvador e do Rio de Janeiro. Na Bahia, a reexportação de africanos sem nenhum transtorno administrativo era expediente corriqueiro. Tem razão Walter Fraga ao afirmar que “no século XIX, a deportação foi o principal instrumento das autoridades baianas para livrar-se de estrangeiros, especialmente africanos, que vagavam ou mendigavam pelas ruas da cidade”.¹⁷

Em geral, a deportação era resolvida com rapidez e sem qualquer debate jurídico. Em abril de 1871, por exemplo, o chefe de polícia Cerqueira Pinto informou ao presidente da província o banimento de Lúcio José Maria, africano liberto que chegara da costa da África com duas crianças — Maria e Vítor — também africanas, no patacho português *Eugênia*. Lúcio vinha de uma longa viagem. Ele saíra do Rio de Janeiro havia um ano, passara cerca de um mês em Salvador e, em maio de 1870, seguira para a costa da África. Portando passaporte concedido pelo governo de Lagos, retornava para o Rio de Janeiro fazendo de novo uma breve escala na capital baiana.¹⁸ A parada foi necessária para que pudesse fazer a entrega das crianças que trazia a outro africano, pai de Vítor

e responsável por Maria, que iria servi-lo como criada. Ao tomar conhecimento da presença deles no navio, o chefe de polícia, sem hesitação, permitiu o desembarque das crianças e providenciou a deportação de Lúcio, com base nas leis de 1831 e de 1835, “que estavam em vigor”.¹⁹

O mesmo destino o chefe de polícia Amélio Ferreira Espinheira pretendia impor ao africano Antão Teixeira em 1873. Antão foi acusado de “ser o mais responsável agente de candomblé na quinta das beatas”; um exemplo da “imoralidade e cínica coragem” para afrontar a polícia. Feitiçaria, roubo de joias e de dinheiro, venturas, lascívia e acoitamento de escravos faziam parte da lista de infrações que lhe atribuíram. Dentre as mais graves estava a de proceder na Bahia tal qual “o preto crioulo Juca Rosa” no Rio de Janeiro, um bom motivo para enquadrá-lo na lei de 1835. Juca Rosa, o Pai Quibombo, foi um célebre líder religioso que, na década de 1860, reunia muitos e variados adeptos em sua casa na rua Senhor dos Passos, no centro da Corte. Ele foi julgado em 1872 e condenado a seis anos de prisão por estelionato.²⁰ Juca Rosa viajava com frequência para a Bahia, e é bem possível que não só conhecesse Antão como compartilhasse com ele práticas religiosas. Ainda havia em comum entre eles, além da fama de serem “libertinos” que ofendiam a “moral de moças honestas”, a de terem figuras da política entre os seus seguidores.

Para se livrar de Antão, o chefe de polícia solicitou ao presidente da província autorização para embarcá-lo para a costa da África, “como já com outros se tem feito em idênticas circunstâncias”.²¹ Para tanto, o caso foi analisado pelo Gabinete do Ministério da Justiça, que autorizou o presidente da província a deportar Antão, embora “a deportação para a África não pareça ser o melhor, por que [*sic*] não castiga o criminoso em presença de suas vítimas e da principal delas, a sociedade”.²² De fato, Antão não escapou do compromisso do chefe de polícia e do Ministério da

Justiça com a moralidade e com a ordem, e foi deportado em 1875.²³ Ao providenciar, na década de 1870, essas deportações, o governo imperial demonstrava empenho em desmobilizar redes comerciais e religiosas protagonizadas por africanos. Ora, se a deportação para a África se apresentava como medida policial contra feiticeiros bem relacionados, pode-se supor o que representava para as autoridades o regresso de africanos que foram escravos no Brasil.

Depois que os africanos do navio *Paraguassú* foram interrogados, e enquanto o chefe de polícia ponderava sobre a pertinência da legislação disponível, a polícia do porto ficou incumbida de assegurar a permanência dos viajantes indesejados no navio. Eram duas mulheres, Bemvinda Maria da Conceição e Cipriana Leopoldina dos Santos; e catorze homens, Luiz Vitória, Leodoro J. Pinto, Ventura Ramos, Ivo, Januário, César Manoel, Francisco Agostinho, Francisco José Leite, Clemente Medeiro, Pitta Ribeiro, Abraham da Costa, Joaquim Ribeiro de Sá, Feliciano Calmon de Sá e Fernando.²⁴ Como o interrogatório não foi anexado à correspondência mantida entre Amphilophio e Henrique Lucena, ficamos sem saber por que e quando aconteceu o retorno à África. Segundo o chefe de polícia, aqueles viajantes foram “exportados” da província da Bahia “como africanos”, conforme ele mesmo registrou nos livros da sua repartição.²⁵ Isso sugere duas possibilidades. Uma delas é que eles embarcaram muito jovens nas primeiras levas de retorno à África, depois de 1835, mas que continuaram a manter vínculos com parentes, amigos e parceiros na Bahia. A outra é que a onda de deportações de africanos deflagrada na repressão à revolta dos malês alcançou gerações posteriores, estendendo a perseguição para quem sequer compartilhou do projeto rebelde de 1835.