

ON THE SLAVE TRADE (transcrição e tradução)

Rosemarie Erika Horch*

Introdução

O manuscrito *On the slave trade* que adiante transcrevemos e traduzimos pertence ao acervo da "Brasiliana" de João Fernandes de Almeida Prado, cuja biblioteca foi adquirida em 1963 para o próprio Instituto de Estudos Brasileiros.

Original, de meados do século XIX, acha-se apenas costurado, sem capas. Traz algumas anotações a lápis: na primeira folha, no canto superior esquerdo, "V/51 Cr\$ 850,00", indicando, evidentemente, o preço que lhe foi atribuído. No verso da última página, também a lápis, a nota: "Slave Trade by Rear Adm. John Hay (1793-1851) c. 1850 on trade between Africa and Brazil." Contudo, não podemos confirmar esta atribuição de autoria por falta de dados mais precisos. Primeiramente, em nossas pesquisas, encontramos para este período dois John Hay, ambos da Marinha Britânica, ambos lordes. Um nasceu em 1791 — não temos a data de falecimento — e chegou a ser "Rear Admiral", em 1851. Não encontramos, no entanto, menção alguma que tenha estado na costa ocidental africana. Embora exista um depoimento sobre o tráfico de escravos do capitão Lord John Hay, membro do "Committee", prestado em 4 de maio de 1848, reunido aos demais no *Second Report from the select committee on slave trade to minutes of evidence*. /London/, House of Commons, 1848. (p. 8-15). O segundo nasceu em 23 de agosto de 1827 e só veio a falecer depois de 1903, sendo nomeado tenente em 1846 e "Commander" em 1851. Só depois de 1884 veio a ser Almirante. Também este não encontramos citado entre os oficiais a servir na esquadra inglesa em frente à costa africana.

Já Sir Charles Hotham, mencionado pelo autor do manuscrito, foi, de fato, comandante-chefe da esquadra da África Ocidental — de outubro de 1846 a março de 1849 —, que tentava impedir o tráfico negreiro.

No capítulo "Relations with Brazil" do livro *Great Britain and the slave trade 1839-1865*, da autoria de William Law Mathieson, vamos encontrar sedimentadas as idéias expostas pelo autor do manuscrito que aqui apresentamos. Todavia, não sabemos exatamente em que fontes se baseou.

(*) — Professora Doutora do IEB (Área de História).

As the attempt to suppress the Slave trade by an African Squadron will be mooted every year in Parliament, untill something decisive turns the scale. It may be useful to collect the main points of evidence, to enable us to form a clear judgement, whether upon the whole it is better to continue or withdraw it.

In the first place then, it is acknowledged by all parties, that which our present force, it is a failure, even its warmest and most sanguine advocates ask for a larger Squadron, of at least 10 more sail. Those more cool, ask for a double or even treble /sic = treble/ number and one (Sir Charles Hotham) known to be an officer of skill and energy, one not to be daunted when there is a chance, and whose skill is equal to his judgement; asserts in evidence that the whole British Navy would not stop it.

The Slave trade is a game of hazard: the more the restrictions put upon it, the greater are the difficulties to be encountered, and the fewer the chances of success: So will be the increased value of the trafic and the greater inducement to engage in it. When duties were high in this country, the revenue laws could never be enforced, but the greater the disparity in prices, the greater was the temptation to smuggle, and notwithstanding the severe penalties attending capture and conviction in that trade, thousand of our best and most active seamen were found in it, and not only that, but from leading the desperate lives they did, were ready for any thing that might turn up, from being smuglers, it would be no very great change to become pirates if opportunity offered. In the same way the Slave trade as now carried on rears a reckless vagabond set, who for high wages and the chance of a successful voyage will risk any thing, even life if sufficient obstacles were thrown in the way to increase the value of the hazard.

That 26 vessels can stop the Slave trade will appear sufficiently absurd, when the length of coast required to be watched is considered. With the exception of the Sierra Leone territory, that of Liberia and the Gold Coast for a small portion: the whole Western coast of Africa is open to it. That which the Squadron of 26 vessels had to watch, from Cape Verd to the Southern limits of the Station, was about 2200 miles, without including the places above mentioned. Now as these vessels could not be all their time on the coast, but must occasionally go to St. Helena of Ascension to recruit or refresh their crew, and refit and victual the ship. 22 is the most that could at any time be cruising. This gives 100 miles for each vessel. Let 2 or 3 Slavers come in together. In this distance of 100 miles or it might be nearly 200 as the vessel may possibly be at opposite ends of their cruising ground, those 2 or 3 might make the land, embark their cargo and without being seen escape. But supposing they are seen, and take opposite course, one only can be chased and even if captured 2 will get off, should the cruizer first discern /sic = discern/ the Slaver after noon at a distance of probably more than 10 miles, she would require to go nearly two knots faster than the chase to overtake her before dark, a greater disparity than is to be found between fast vessels. Therefore the Slaver has the advantage of 18 hours out of the 24 as well as the great extent of ground for each cruizer, and whith these and a little tact (which they are well up to), they can easily sacrifice a vessel or two when acting in concert to have one full one and a clear run from the coast.

That the risk is worth the attempt will also appear, when the difference of price of slaves in Africa and the Brazils is known: at times in the former country they may be bought for 10 dolars a head, and sold in the latter for 500. Could

slaves be only embarked from the mouths of rivers or harbours, there might be some reason in attempting to watch those places, but when it is known that they are marched from one place to another, and that by canoes and boats they are capable of being taken off from any part of the coast, that method of blockading becomes a failure. That this it the case, appears in the evidence given before the committees of both houses. and is well known to the officers who have served on that coast. If a river or other place is closely watched that nothing can possibly be done there, the slavers will take their cargo's in within 20 miles either side: and the very circumstance of being tied down to a particular spot, will guarantee the safety of the slaver who then acts fearlessly; having the best information, he knows what places to avoid and where to go.

That there is an organized system of intelligence, does not admit of a doubt. Information is constantly sent to the Brazils and the slave vessels are furnished with it, acquainting them with the names and qualities of the several vessels in each division, their activity of otherwise method of cruising, and any other information that may be useful to them. Letters of this kind I have seen on board captured slavers. The signaling from the shore by fires, and the rapid communication along it, is well known to all who have been on the coast, and sailing along it in a man of war at any time, you will see fires lit up one after another ahead of you: and by enquiring at any factory, you could always obtain information where the rest of the Squadron of a division were, telling you such & such a vessel had touched at a certain place yesterday or the day before or were seen off such another place.

The usual plan adopted by a slaver is to run within 30 or 40 miles of the coast, send a boat in with officers and appoint a rendezvous outside. The officers make their bargain, decide with those onshore when to embark the cargo (which the knowledge of the slave dealer on land of the locality of our cruisers enables them to do) and then meets his vessel at the appointed time. During the interval she cruizes about at the distance of 70 to 150 miles from the port. At the time appointed she stands in, keeping a bright look out, on making the land signal fires are made by their friends to warn them of danger, in which case they stand off again: but if not, go in, take their cargo and are at sea again in a few hours. As the slaves are in readiness and plenty of canoes & boats brought there this is easily done, and in spite of the greatest vigilance of the Cruiser.

2^d.

The second point to consider is the effect of the coast Blockade upon the slave; and here again I may almost say that the majority are of opinion that it adds to his misery. Even the most begottd of the Anti-Slavery party admit this, but say that our exertions must eventually be crowned with success and it is only suffering a present evil for a future good. Whether the right to cause this evil for a future good is correct or not, each must judge for himself. But when this future good is doubtful, I cannot but think we are usurping an authority not consistent with morality and religion. Under the present system, when the slaves are brought down to the coast, they are kept together in Baracoons near the beach, sometimes for months and during this time are fed on such diet as will barely keep them alive, should the chance of embarking them be long of coming. Many die of starvation, in others the seeds of disease is sown, and an authentic instance is on record of large numbers being murdered when the owners could not dispose of them.

The time for embarking the slaver being doubtful, they must always be ready at a moments notice, and when the opportunity offers, have sometimes to make a forced march of 20 or more miles to avoid the cruisers instead of

being embarked comfortably (if the word can be applied) as would be the case if the trade were not interfered with. They are hurried on board in boats or canoes through the surf where it is unsafe for most boats to land. As the vessel cannot remain above an hour or two in that position, every thing must be done even frequently to taking in water in that time, so that beside the chance of several being drowned these is the probability of a short allowance of water for the voyage.

After they get on board, they are bundled down below where they are laid as close as they can stow, and as the vessel is in all the confusion of starting, none will be admitted up till next day. This crowding is one of the consequences of the blockade. For to escape our cruizers the vessels engaged must be clippers having a fine bottom the room for provisions must be taken from the accommodation for the slaves. The height between decks will be reduced to as low as possible, I have seen it not more than 3 feet. Again the slaves are so plentiful and so cheap, that neither party will be inclined to higggle about the price. Therefore any number there is time for will be put on board, leaving it to chance to stow them away after the vessel gets to sea. It is perhaps fortunate that the slaves dealers are very careful after getting them on board, an being long used to the trade are skillful in managing and probably will not lose many during the voyage. But should one of these crowded vessel be fallen in with and captured by a cruizer, the mortality becomes dreadful, as many as 20 per cent perhaps in the voyage to Sierra Leone. The slaves did they only know how, might well pray. Lord preserve us from our friends.

Were the trade permitted under certain restrictions (perhaps a license) the employment of large roomy vessels could be enforced, and only a certain number of slavers allowed to the ton. This with a proper quantity of provision and water, would insure comfort during the middle passage, at least to a certain extent. To African slaves it might even be luxurious, for as most of those who are sold are slaves in their own country. The Squallor/sic=Squalor/ and misery in which they live can only be conceived by those who have seen them.

From the supply of slaves on the coast being greater than the means of conveying them away. The best only will be bought. Now as males fetch a higher price than females, and of these boys from 15 to 20 best of all. The number of males to females are in the ratio of 4 or 5 to 1 and of these the young and healthy the most. The effect of this in the Brazils, is as might be expected. The females not being in proper proportion to the males, the breed of Africans in that country does not increase. It is in the evidence of Lord Howden and others, that for all the large importation each year, the number in the Brazils is actually on the decrease. Thereby rendering necessary a continuous supply from Africa. Besides which the planter paying high for his slaves and buying them in the prime of life, and knowing that the supply is constant in spite of our vigilance. Strives to get the most out of them; by hard labour then their lives are worth little more than 7 years. In Lord Howdens evidence it is stated that at a certain stage of the Sugar making constant attention is necessary otherwise all would be lost, as the slaves from the high price are not more numerous than for ordinary occasions: at these times they have to be worked day and night without intermission; could planters get slaves cheaper, they would have them in greater numbers, which would render the lives of those in the Brazils much more durable and probably longer.

Were the trade permitted the disparity of the sexes would not continue, planters would be induced to rear families, a kindly feeling would spring up, and as each on would be able to supply himself to any number without paying high. These would; instead of grinding them down by labour, be a desire to keep up their strength and comfort.

A question was frequently asked in committee, if the extent of virgin soil was known in Brazil, not by way of information, but as throwing a doubt upon the possibility of satisfying that country with labour for an indefinite period. Now the question appears very specious as an argument, when it is considered in the light of a certain quantity of land requiring a certain amount of labour and as the extent of uncultivated land is immense. So of course must the demand for labour be. But any one acquainted with a new country, must know the impossibility of a settler with capital and slaves or servants, squatting himself down in the middle of a wilderness, however fertile the ground. He could get no supplies except what his land produce. His produce would be of no value, as it could not be brought to market, and in a very short time he would be ruined. In new countries there are always particular places, which from situation or some particular quality, becomes a central spot like a neucleus/sic = nucleus/round which civilization and cultivation extend and form: amongst the qualities facility of access is the most necessary and in fact indispensable, whether by harbours or rivers; next the facility of making or extending that access, for if the means of conveyance from the interior were limited the Colony/sic = Colony/or cultivable part could only extend so far, or at least no farther than it was practicable to improve the means of transit. Thus the progress of a new country must go on slowly. A situation is fixed upon when there is a good harbour or a navigable river, if a mill site or near some article that can be converted into a moving power, so much the better. This becomes an entrepot for the few manufactured goods required in a new locality, and a store house for the produce of the country, as the place increase in extent, so these increase, and as roads or canals are made or the river itself as far as it is navigable is used, so far the cultivated country will extend, till it reaches such a distance. That the expense of tillage and conveyance will not give the interest for capital employed, that is usually obtained in that country. This then is the limit for a time, but not the ultimate limit, for as the place increase in population, so the energies of the inhabitants is exerted to open new modes of communication which again extend it a little farther, but this latter progress is slow and nothing but time will overcome it: now in the case before us, slaves may be had for nothing and the ground also, but no power on earth will induce capitalists to lay out their money where there is no chance of a return. Let the virgin soil in the Brazils be of any extent, the demand for slaves can only be to small isolated spots. These no doubt will extend, but at present they are extremely limited and their advance can only be by very slow degrees. Therefore there is a maximum demand for slaves for each year, beyond which they cannot be imported, and I am inclined to think from the evidence before the committees, that it would not be very much beyond the present supply. That this maximum number will remain constant I do not say, but the ratio of its increase must be very slow.

Where the slave trade therefore thrown open, the importation would at first be rapid. The supply accomodating itself to the demand. The price rising on the coast of Africa and falling in the Brazils with the competition, more care would be necessary to make the smaller profit, and to bring them over in better condition for the market. Females as well as males becoming part of the cargo, the disparity of the sexes would no longer exist. The Brazilian Government fearing the great increase of the African race, would be anxious to check importation. Individual planters, seeing the probability of its total suppression by an Act of their own legislation must endeavour to supply the demand in the country, and thus by rearing the African race in the Brazils, the necessity for importing ceases.

I might mention besides that at present the trade can only be carried on by capitalists now these generally are the Portuguese, between whom and the Brazilians hatred exists. The former are for the continuing the slave trade the latter

for abolishing it, but the former exert a powerful interest with the government in consequence of their power to advance money, and therefore although numerically the fewest are yet able to carry the day, but were the immense profits arising from the slave trade curtailed. Their opposition to abolishing it, having lost its stimulus of self interest, would not be so strong.

3^d

There is an argument from the Scriptures against our efforts which I think may be used with propriety, although many no doubt do not consider it so. That is Gods judgement against the decendants of Ham, as prophetically spoken by Noah, "a Servant of Servants shall thou be" and although that prophecy was delivered nearly 4000 years ago, we see it working to this day. A Servant of Servants they have been and are.

In the 6th Chapter of the Acts there was very good advice, given by Gamaliel to the council when Peter and another deciple / sic = disciple / were brought before them "If this work be of men, it will come to naught. "But if it be of God, ye cannot overthrow/n/it, lest happly/sic = happily/ye be "found to fight against God". We may apply this to the Slave trade. If it be of God ye cannot overthrow it lest happly ye be found to fight against God.

But should the Slave trade be one of the means of Providence for bringing civilization and Christianity into Africa. What is to be said then? That we are really interferring with the Divine ways. It is well known that no white missionary can stand the climate of Africa. But in all the countries Slaves have been carried to this is not the case. In several the Gospel has been preached and there are many converts among them. In Sierra Leone and Liberia, colonies which owe their existance to the slave trade, are many Negroes preachers and catechists, who have not only spread themselves over these territories, but in one or two instances have volunteered to carry the glad tiding to their native countries. Had the Slave trade never existed, how would that have found its way to them?

4th

The effect upon the Slave trade of reducing the Sugar duties, is I conceive very much exagerated: yet it is a question when asked, that every one assents to. Probably without any distinct data to guide their judgement, but at random supposing it must have the effect of increasing the consumption of Brazilian Sugar, and therefore increasing the demand in that country for slaves. England is a small country and has a small population when compared with the rest of the civilized world and therefore it appears strange that the market we can open to so large a country can have such an immense effect. I had my doubts on the subject before. But these have lately been confirmed by official papers laid before the House of Commons, Sir Charles Ward in a speech this session on the address, makes the following statements of the Imports of Sugar.

	1848	1849
West Indies	2.771.148 CWT	3.070.273 CWT
Mauritius	812.808	997.541
East Indies	1.352.599	1.356.548
Foreign	1.225.866	497.764
	6.162.421	5.922.126

from which it will be seen that the importation of foreign Sugar is not increasing but decreasing, and also that its proportion to the whole imported was in

1848 little more than 1/6 and in 1849 about 1/12. In either case a mere triple of the exports from Brazil. Whilst at the same time the importation from our own colonies has increased.

5th

1st Having thus endeavoured to show the working and effects of the African blockade and that our present attempt to suppress it are worse than useless, I will now explain a method which I think might eventually stop it. The present one not even professing to do so without the aid of a Squadron, which they say could never be altogether withdrawn.

The way I propose it, is a combination of force and license: using force where that has already made some progress, and dropping it entirely when it has made none. In the Northern division of the Station viz from Cape Verd to the Eastern extremity of the Gold Coast, there are several extensive countries where nothing of the kind goes on viz Sierra Leone territory, Liberia, Kroo Coast and Gold Coast. Now the limits of the two first of these approach to within 100 miles of each other, but in this interval slavery is carried on extensively when opportunities offer, although we have treaties with the chiefs, these as well as all other treaties on the coast of Africa, are only so much waste paper, unless we enforce the items and pay a subsidy. The governments of England and Liberia should therefore purchase the sovereignty to the part of this tract next to each, and colonize it with liberated Africans, at the same time introducing negro missionaries. So that I think taking the portion of coast where no slave trade exists and that which could be added to these by purchase from the natives. The remainder between Cape Verd and the eastern boundary of the Gold coast colony, could be easily blockaded and so effectually that the slave trade would cease. At the same time encouragement to the legal trade should be given, such as Palm and Ground nut oil. The latter has increased immensely within the last few years from ports north of Sierra Leone, and is a produce well suited to the negro, requiring little labour. I have understood that it is a pure good oil for burning and is extensively imported into France. Were sufficient encouragement given to this, employment might be found for all slaves bought from the interior for sale and perhaps within a moderated term of years, might intirely supercede the latter occupation.

2^d The Second Thing is licensing which I would do to vessels trading for slaves in the Bights and South coast: as we find the trade cannot be stopped it were better that it is put under restrictions to prevent the hardship — and loss of life which now occurs. I have no doubt the Brazilians would consent to a limited traffic and go cordially into our views if we left them free scope, excepting so far as the restrictions went. At present they are sore on the subject of our usurping a right over them which they consider unjust, and which many others agree with them in considering a stretch of power we would never have dreamt of against a powerful nation. But Brazil being a weak one, it was easy when we wished to have a suitable interpretation put upon the treaty. Lawyers consciences with stretch to any thing, and in declaring that the treaty with Portugal making the slave trade piracy after a certain date was applicable to Brazil, they must have extended it to the bursting point. How a British parliament could have acted, so unjustly. I am at a loss to conceive. But probably it was one of those points out of their train of thought, and it was easier to take the opinion of the judges than make themselves masters of the subject.

By licensing the trafic when all parties are agreed in enforcing it, we might ensure:

1st more room for the slaves in binding the traders to carry only a certain Nr. to the ton;

2^d a proper and plentiful supply of provision and water;

3^d an equal proportion of the sexes;

4^h respectable firms to carry it on. The parties being bound under heavy responsibilities.

The effect would probably be a great increase at first, a run would probably be made to the part of the coast where it was permitted. The price then would consequently rise. Great jealousy would exist and prevent any but those properly licensed engaging in it. None would attempt it from the prohibited places. The market in the Brazils being fully supplied, fear would be excited in that country that the Africans, might greatly exceed in numbers, restrictions and laws must be made and enforced to prevent this excess. Individual planters beginning to fear its total extinction. Now turn their thoughts to breeding them: when they have succeeded in that, a sufficient number will be raised in the country without importing, each proprietor will then know his own slaves having seen them from infancy. Mutual attachment will follow and we may hope that after a certain period the hardships and disregard of life will be superseded by an anxious desire to promote their welfare, domestic happiness itself will be a blessing which may be then attained but now impossible except to a few. The Portuguese are indolent but not hard hearted and should they find every thing going on prosperously their numbers increased without great expense, they will not be inclined to limit their slaves as at present to the lowest possible amount, but keep sufficient for those times of extreme labours.

By these means I think the slave trade might be gradually extirpated. The Northern portion first would become entirely changed in characters: after that as the demand in Brazil became less. The dealers on the Southern Coast would find little profit in carrying it on. The trade in oil, hides & ivory would be found to flourish in other districts and induce its trial there, with the slaves brought down, in preference to selling them at a low price: from this the trade might rise so as intirely to spoil the others, or if not and it were judged advisable, the blockade could be extended to where there was a promise of success.

In these remarks I have only spoken of Brazil, because the trade to Havanah is small. The same remarks however are partly applicabe to it, but as they derive their supply principally from the Northern division and the Bights and the former being strictly blockaded. They would probably sooner find the supply inadequate and adapt measures to ensure a sufficiency without.

A respeito do tráfico de escravos

1.º

Como a tentativa de suprimir o tráfico de escravos por uma esquadra africana será debatida todos os anos no Parlamento, até que algo decisivo faça pender a balança, poderá ser útil reunir os pontos principais de evidência que nos permitem formar um juízo claro, se a respeito de tudo será melhor continuar ou voltar atrás.

Então, em primeiro lugar, é reconhecido por todas as partes que a nossa força atual é um fracasso. Mesmo seus advogados mais acalorados e sanguinários pedem uma esquadra maior de, pelo menos, mais 10 veleiros. Aqueles mais frios solicitam um número duplo ou mesmo triplo e um (Sir Charles Ho-tham), conhecido como um oficial de habilidade e firmeza, que não se deixa intimidar diante de uma eventualidade e cuja destreza é igual ao seu julgamento, declara em depoimento que toda a Armada Britânica não irá parar com o tráfico.

O tráfico de escravos é um jogo de azar. Quanto mais restrições postas sobre ele, maiores as dificuldades encontradas e menores as "chances" de sucesso, maior será a intensidade do tráfico e o estímulo para se envolver nele.

Quando as obrigações de impostos eram altas neste país, as leis alfandegárias nunca puderam ser reforçadas, mas, quanto maior a disparidade nos preços, maior a tentação de contrabandear. E, apesar das penalidades que levavam à captura e condenação neste comércio, milhares de nossos melhores e mais ativos marinheiros envolviam-se nele. E, não apenas por isto, mas por levar as vidas desesperadas que levavam, estavam prontos para qualquer coisa que pudesse aparecer, mesmo a de serem contrabandistas. Não seria uma grande mudança tornarem-se piratas, se a oportunidade fosse oferecida. Da mesma forma, o tráfico de escravos como está sendo exercido agora cria na retaguarda um grupo de vagabundos negligentes, que por altos soldos e a "chance" de uma viagem bem sucedida arriscariam qualquer coisa, mesmo a vida, caso encontrassem no caminho obstáculos, suficientes para aumentar o valor do risco.

Que 26 embarcações possam impedir o tráfico de escravos parece totalmente absurdo, se se considera a extensão da costa que é necessário vigiar, exceto o território de Sierra Leone, e uma pequena parte da Libéria e da Costa do Ouro, toda a costa ocidental da África está aberta para isto. A esquadra de 26 navios tem que vigiar de Cabo Verde até os limites sulinos do posto com cerca de 2.200 milhas, sem incluir os locais acima mencionados. Agora, como os navios não podem estar todo o seu tempo à frente da costa, mas devem ir ocasionalmente a Sta. Helena ou Ascensão para alistar ou reabastecer a sua tripulação e equipar-se novamente e abastecer o navio, só 22, no máximo, poderão estar percorrendo o mar todo tempo. Isto representa 100 milhas para cada embarcação. Consideremos 2 ou 3 navios negreiros aproximando-se juntos: numa distância de 100 milhas — ou cerca de 200 (já que as embarcações podem estar nos limites opostos da área observada), estas 2 ou 3 naus contrabandistas poderão avistar terra, embarcar seu carregamento e, sem serem vistas, escapar. Mesmo supondo que sejam vistas e tomem direção oposta, apenas uma delas poderá ser caçada e capturada, as outras 2 escaparão. Se o cruzador avistar o navio negreiro depois de meio-dia a uma distância provável de 10 milhas, deveria velejar 2 nós mais rápido que a caça para alcançá-lo antes do anoitecer, dada a grande disparidade entre as duas embarcações. Por essa razão o navio negreiro leva vantagem de 18 das 24 horas. Devido à grande extensão de área para cada cruzador e mais ainda a argúcia dos seus comandantes (o que eles possuem bastante), podem facilmente sacrificar uma embarcação ou duas, agindo em conjunto para obter um carregamento completo e uma fuga garantida.

Que o risco é válido torna-se evidente, quando se conhece a diferença dos preços dos escravos na África e no Brasil: no primeiro país eles podem ser comprados por 10 dólares a cabeça e vendidos no último por 500. Se os escravos só pudessem ser embarcados na foz dos rios ou nos portos, poderia haver uma razão em tentar vigiar tais lugares, mas quando é sabido que eles são transferidos de um lugar para outro, e que por canoas e barcos podem ser levados de qualquer parte da costa, este método do bloqueio torna-se um fracasso. Este é um fato evidentemente já apresentado perante a comissão do Parlamento Britânico e bem conhecido dos oficiais que servem naquela costa. Quando o rio ou outro lugar é observado de perto, e nada é possível se fazer por lá, os traficantes de escravos irão levar seu carregamento a umas 20 milhas de cada lado; e a própria circunstância da vigilância estar fixada num lugar específico irá garantir a segurança do traficante que então age sem medo; tendo a melhor informação, ele conhece os lugares que deve evitar e aonde ir.

Que existe um sistema organizado de inteligência entre os contrabandistas, não há dúvidas. A informação é enviada constantemente ao Brasil e os navios negreiros estão bem informados com os nomes e as qualidades dos vários navios de cada divisão, suas atividades, a maneira, os métodos de velejar e qualquer outra informação que possa ser útil a eles. Cartas desta espécie eu as vi a

bordo de um navio negreiro capturado. A sinalização da terra por fogos e a rápida comunicação ao longo é bem conhecida de todos que já estiveram velejando ao longo da costa num navio de guerra em qualquer ocasião: você verá fogos sendo acesos um após outro à sua frente, e, perguntando a qualquer feitoria, você poderá obter sempre informações onde se encontra o resto da esquadra de uma divisão, dizendo-lhe que tal e tal navio atracou num certo lugar ontem ou no dia anterior ou partiu de qualquer outro lugar.

O plano usual adotado pelo navio negreiro é permanecer entre 30 ou 40 milhas da costa, enviar um bote à terra com oficiais e designar um encontro fora da costa. Os oficiais fazem seu acordo comercial, decidem com os que estão em terra quando embarcar a carga (o conhecimento do negociante de escravos em terra permite fazer a localização dos nossos cruzadores) e então apresentam-se com o seu navio no horário estabelecido. Durante o intervalo ele veleja em direção à terra, conservando, ao se aproximar da costa, um olhar atento aos fogos que são assinalados pelos seus amigos avisando-o de perigo; neste caso afasta-se de novo. Quando não há perigo, entra, pega sua carga e está em alto mar novamente em poucas horas. Como os escravos estão de prontidão e há grande número de canoas e botes, isto é feito facilmente, apesar da maior vigilância do cruzador.

2.º

O segundo ponto a considerar é o efeito do bloqueio da costa sobre o escravo e novamente aqui sou forçado a dizer que a maioria é de opinião que serve para aumentar a miséria do escravo. Mesmo os mais devotados do partido Antiescravatura admitem isto, mas dizem que os nossos esforços devem ser eventualmente coroados de sucesso e que apenas sofrendo um mal presente teremos um bom futuro. Se causar este mal na esperança de um bom futuro é correto ou não, cada um deve julgar por si mesmo. Mas quando este bom futuro é duvidoso, não posso deixar de pensar que estamos exercendo uma autoridade não compatível com moralidade e religião. No presente sistema, quando os escravos são trazidos para a costa, são conservados juntos em barracões perto da praia, às vezes por meses e durante este tempo alimentados com uma dieta tal que apenas os conserva vivos, quando a chance de embarcá-los pode ser demorada. Muitos morrem de inanição, em outros as doenças se instalam e um caso autêntico é registrado de um grande número ser assassinado quando seu proprietário não pode dispor deles.

Sendo duvidoso o tempo de embarque dos escravos, eles devem estar prontos para qualquer notícia e, quando a oportunidade se oferece, fazem, às vezes, marcha forçada de 20 a mais milhas para evitar os cruzadores em vez de serem embarcados confortavelmente (se esta palavra pode ser aplicada) como aconteceria, caso o negócio não sofresse interferência. Eles são impelidos a bordo em botes ou canoas através da rebentação, aonde é arriscado para a maioria dos barcos. Como a embarcação não pode permanecer mais de uma ou duas horas nesta posição, tudo tem que ser feito — mesmo freqüentemente a tomada de água — ao mesmo tempo. Além da possibilidade de muitos morrerem afogados pode haver a probabilidade de muito pouca água para a viagem.

Depois de estarem a bordo são colocados embaixo onde são deitados tão próximos uns dos outros como se fossem entrouxados; como o navio está todo em confusão de partida, a ninguém é permitido levantar-se até o dia seguinte. Essa aglomeração é uma das conseqüências do bloqueio. Para escapar de nossos cruzadores, a embarcação empenhada tem que ser veleiro rápido, tendo uma quilha excelente e o lugar das provisões é tirado das acomodações dos escravos. A altura do convés será reduzida ao máximo possível — eu tenho visto

não mais do que 3 pés. Mas uma vez que os escravos são tão abundantes e tão baratos, nenhuma das partes estará inclinada a pechinchar a respeito do preço. Por esta razão qualquer número deles, desde que haja tempo para isso, será colocado a bordo, deixando para acondicioná-los depois que o navio estiver em alto-mar. É talvez positivo o fato de os traficantes de escravos serem muito cuidadosos depois de tê-los a bordo, e acostumados há muito ao tráfico são mais hábeis na operação e provavelmente não irão perder muitos durante a viagem. Mas se um desses navios apinhados deixar-se capturar por um cruzador, a mortalidade será terrível, tanto como os 20% na viagem a Sierra Leone. Se os escravos soubessem disso, poderiam bem rezar: Senhor, proteja-nos de nossos amigos.

Se o tráfico fosse permitido sob certas restrições (talvez uma licença), o emprego de navios mais espaçosos poderia ser exigido e apenas certo número de escravos seria permitido em relação à capacidade de carga do navio. Somando-se a isto a quantidade apropriada de provisões e água, assegurar-se-ia conforto durante a viagem, pelo menos, até certo ponto, o que para os escravos africanos poderia mesmo ser luxuoso, pois a maioria dos que são vendidos são escravos em seu próprio país. A sordidez e a miséria na qual vivem só podem ser imaginadas por aqueles que já as viram.

Sendo o suprimento de escravos na costa maior que os meios de transportá-los para longe, somente os melhores serão comprados. Agora, os homens alcançam um preço maior que as mulheres, e, destes, os rapazes de 15 a 20 o melhor de todos. O número de homens para mulheres está à razão de 4 ou 5 para 1 e destes os jovens e mais saudáveis são a maioria. O efeito disto no Brasil é o que se pode esperar: uma vez que o número de mulheres não é em proporção adequada ao dos homens, a criação de Africanos naquele país não aumenta. Consta do depoimento de Lord Howden e de outros, que apesar da grande importação de cada ano, o número no Brasil diminui sempre. Desse modo, torna-se necessário um suprimento contínuo da África. Além do mais, o agricultor, pagando alto preço pelos seus escravos, comprando-os na juventude e sabendo que o suprimento é constante apesar de nossa vigilância, esforça-se em conseguir o máximo deles: devido ao trabalho árduo suas vidas duram pouco mais de 7 anos. No depoimento de Lord Howden é constatado que em certo estágio da fabricação do açúcar a atenção constante é necessária; de outra maneira perde-se tudo. Como os escravos de alto preço não são mais numerosos que os comuns, eles têm de trabalhar naquela tarefa dia e noite sem interrupção; se os agricultores pudessem adquirir escravos mais baratos, eles os teriam em maior número, tornando suas vidas no Brasil mais suportáveis e provavelmente mais longas.

Se o tráfico não permitisse continuamente a disparidade dos sexos, os agricultores seriam induzidos a criar famílias, um sentimento amável iria brotar, e cada um seria capaz de suprir a si mesmo com qualquer número sem pagar caro. Em vez de torturá-los com o trabalho, conservariam sua força e conforto.

Uma pergunta foi freqüentemente enunciada na comissão: se a extensão do solo virgem do Brasil era conhecida, não como informação, mas lançando uma dúvida sobre a possibilidade de satisfazer aquele país com mão-de-obra por um período indefinido. Esta pergunta parece capciosa como argumento, já que se sabe que certa quantidade de terra requereu certo número de mão-de-obra e que a extensão de terra não-cultivada é imensa. Assim, naturalmente deve ser a demanda da mão-de-obra. Mas toda a pessoa familiarizada com um país novo deve conhecer as dificuldades de um fazendeiro com capital e escravos ou empregados, instalado no meio da selva, embora o solo seja fértil: não pode conseguir suprimentos exceto os que sua terra produz; seu produto não terá nenhuma valia, pois não pode ser levado ao mercado, e em curto es-

paço de tempo ele estará arruinado. Em países novos há sempre lugares especiais, que, em função da situação ou alguma qualidade particular, tornam-se um ponto central como um núcleo, onde a civilização e cultivo ampliam-se e formam-se: entre as qualidades, a facilidade do acesso é o mais necessário e de fato indispensável, seja por portos ou rios; a seguir, construir ou estender aquele acesso. Assim, se os meios de condução do interior estavam limitados à colônia ou à parte cultivável, estes só poderiam se estender até o ponto em que seja praticável desenvolver os meios de trânsito. Deste modo o progresso de um novo país tem que ir vagorosamente. Um sítio é fixado quando lá existe um bom porto ou um rio navegável, se houver um engenho ou alguns materiais que possam ser transformados em força motriz, então é melhor. O lugar torna-se um entreposto para os poucos bens manufaturados exigidos numa nova localidade e um armazém para os produtos do lugar. Se o lugar se desenvolve em tamanho, também eles se desenvolvem, e se os caminhos ou canais são feitos, ou se existe um rio, desde que seja navegável, é utilizado, e a região vai-se ampliando, até que se atinja uma distância, em que os gastos da lavoura e o transporte não deixarão lucro para o capital empregado, isto é o que ocorre neste país. Aí está o limite por algum tempo, mas não o último limite, pois, como o lugar desenvolve-se em população, assim a energia dos habitantes é manifestada para abrir novos meios de comunicação que irão se estender um pouco mais longe, mas este progresso posterior é vagaroso e nada senão o tempo irá superá-lo: agora, no caso com que nos defrontamos, escravos podem ser obtidos por nada, assim como a terra também, mas nenhum poder da terra irá induzir capitalistas a dispor de seu dinheiro onde não há chances de um retorno. Independente da extensão do Brasil, a demanda de escravos só existirá para locais pequenos e isolados. Estes, sem dúvida, algum dia se ampliarão, mas no presente são extremamente limitados e seu progresso só poderá se efetuar vagorosamente. Portanto há uma demanda máxima para escravos para cada ano, além da qual eles não podem ser importados e eu estou inclinado a pensar com base no depoimento da comissão, que não seria muito além do número atual. Eu não diria que este número máximo será conservado constantemente, mas a proporção de seu aumento deve ser muito lenta.

Onde o tráfico de escravos em consequência disso fosse por suposto aberto, a importação inicialmente seria rápida. O suprimento iria se acomodando à demanda. Os preços subindo na costa da África e caindo no Brasil com a competição implicariam maiores cuidados em troca de lucros menores, e em trazê-los para cá em melhores condições para o mercado. Tornando-se as mulheres assim como os homens parte do carregamento, a disparidade dos sexos não iria mais existir. O governo brasileiro, temendo o grande aumento de raça africana, estaria preocupado em controlar a importação. Agricultores individuais, vendo a probabilidade da sua supressão total por um ato de sua própria legislação, deveriam se esforçar para suprir a demanda no país e desta maneira, criando a raça africana no Brasil, cessaria a necessidade de importação.

Eu devo mencionar também que o comércio presentemente só pode ser exercido por capitalistas: estes geralmente são os portugueses, entre os quais e os brasileiros existe ódio. Aqueles são pela continuação do tráfico de escravos, estes pela abolição do mesmo, mas o anterior exerce um poder junto ao governo, em consequência de sua possibilidade de adiantar dinheiro e, consequentemente, embora numericamente pouquíssimos, ainda são capazes de "sair vencedores" (levar a melhor), mas os imensos ganhos levantados com o tráfico dos escravos seriam reduzidos. Uma vez perdido o incentivo do interesse pessoal, sua posição à extinção do tráfico não seria tão forte.

3.º

Existe um argumento nas Escrituras contra o nosso esforço o qual penso po-

der ser usado com propriedade, embora muitos, não há dúvida, não o considerem assim. É o julgamento de Deus contra os descendentes de Ham, como foi dito profeticamente por Noé, "um servo dos servos eles serão" e embora aquela profecia tenha sido transmitida há cerca de 4.000 anos, nós vemos que é válida até hoje: Um servo dos servos eles sempre foram e são.

No 6.º capítulo dos Atos¹ existe uma excelente recomendação, dada por Gamaliel ao conselho quando Pedro e outro discípulo foram trazidos perante ele: "Se esta obra for de homens, será derrubada, mas se for de Deus não poderéis derrubá-la" para que não sejais "considerados como lutadores contra Deus". Nós podemos aplicar isto para o tráfico de escravos. Se é de Deus não o podemos derrubar para que não sejamos considerados como lutadores contra Deus.

Mas se o tráfico de escravos é um dos meios da Providência para trazer civilização e Cristianismo à África o que poderá ser dito então? Que nós estamos realmente interferindo nos caminhos divinos. É bem conhecido que nenhum missionário branco pode agüentar o clima da África. Mas em todos os países os escravos têm sido dirigidos para isto. Mas não é o caso, o Evangelho tem sido pregado para muitos e há muitos convertidos entre eles. Em Sierra Leone e Libéria, colônias que devem sua existência ao tráfico de escravos, há muitos negros pregadores e catequistas, que não apenas se propagaram por estes territórios, mas em uma ou duas ocasiões se apresentaram para levar as boas notícias aos seus países de origem. Se o tráfico de escravos nunca tivesse existido, como o Evangelho teria encontrado seu caminho até eles?

4.º

O efeito da redução dos impostos do açúcar sobre o tráfico de escravos é, eu concordo, muito exagerado: não deixa de ser uma questão, que todos reconhecem. Provavelmente sem nenhum dado preciso para guiar seu julgamento, apenas com base em suposições aleatórias, deve ter o efeito de aumentar o consumo do açúcar brasileiro e conseqüentemente aumentar a demanda neste país por escravos. A Inglaterra é um pequeno país e tem uma população pequena quando comparada com o resto do mundo civilizado e, portanto, parece estranho que o mercado que podemos abrir para tão amplo país possa ter um efeito tão grande. Eu tenho minhas dúvidas sobre o assunto. Mas isto tem sido confirmado recentemente por papéis oficiais exibidos perante o House of Commons. Sir Charles Ward em uma fala nesta reunião, fez as seguintes afirmações a respeito da importação do açúcar:

	1848	1849
Índias Ocidentais	2.771.148 CWT	3.070.273 CWT
Mauritius	812.808	997.541
Índias Orientais	1.352.599	1.356.548
Estrangeiro	1.225.866	497.764
	<u>6.162.421</u>	<u>5.922.126</u>

a partir das quais poderá se ver que a importação de açúcar estrangeiro não está aumentando mas diminuindo, e também que sua proporção para o total importado era em 1848 pouco mais que 1/6 e em 1849 cerca de 1/12. Em ambos os casos apenas o triplo das exportações do Brasil, enquanto no mesmo período a importação de nossas próprias colônias aumentou.

(1) — Em verdade é Atos 5, 38-39.

1.º Tendo assim me esforçado para mostrar o funcionamento e os efeitos do bloqueio africano e que a nossa presente tentativa de suprimi-los é praticamente inútil, eu quero explicar agora um método que, penso eu, poderá eventualmente eliminá-lo. Segundo eles dizem, atualmente, nem mesmo se admite fazer sem o auxílio da esquadra, que nunca poderá ser retirada em sua totalidade.

O caminho que eu proponho é uma combinação de força e permissão (licença); usando a força onde esta já fez algum progresso e abandonando-a inteiramente onde ela não fez nenhum. Na divisão do Norte do posto, a saber, de Cabo Verde até a extremidade oriental da Costa de Ouro, há diversos países extensos onde nada tem sido viável, a saber, território de Sierra Leone, Libéria, Costa Kroo e Costa de Ouro. Agora, os limites dos dois primeiros estão entre as 100 milhas de aproximação de cada um. Neste intervalo a escravidão é levada a efeito extensivamente, quando as oportunidades se oferecem, apesar de nós termos tratados com os chefes. Esses, assim como todos os outros tratados na costa da África, são somente papel usado, a menos que nós reforcemos os itens e paguemos um subsídio. Os governos da Inglaterra e da Libéria deverão portanto obter a soberania da região perto de cada um e colonizá-la com africanos libertos, ao mesmo tempo introduzindo missionários negros. É assim que eu penso, tomando a parte da costa onde não existe tráfico de escravos e à qual pode ser acrescentada esta porção da costa, comprando-a dos nativos. O que resta entre Cabo Verde e a fronteira oriental da colônia da Costa de Ouro poderá ser facilmente bloqueado, e tão efetivamente que o tráfico de escravos cessaria. Ao mesmo tempo, deveria ser dado estímulo ao comércio legal, tal como o do óleo de palmeira e amendoim. Este tem aumentado enormemente nos últimos anos em portos ao norte de Sierra Leone e é um produto bem adaptado ao negro requerente de pouco trabalho. Eu entendi que é um óleo puro e bom para queimar e é intensamente importado pela França. Se for dado estímulo suficiente a isto, poderá ser encontrado emprego para todos os escravos trazidos do interior para venda e talvez dentro de um termo moderado de anos poderá substituir inteiramente a ocupação de vender escravos.

A segunda coisa que eu faria seria dar licença aos navios para comerciar nos Bights e na costa sul: como achamos que o comércio não pode ser abolido, seria melhor colocá-lo sob restrições para prevenir injustiça e perda de vidas, como ocorrem agora. Eu não tenho dúvidas que os brasileiros iriam consentir num tráfico limitado e iriam cordialmente aceitar os nossos pontos de vista, se lhes deixássemos oportunidade livre, excetuando até onde vão as restrições. No presente, eles estão magoados a respeito de nós estarmos usurpando um direito deles, o que eles consideram injusto, e muitos outros concordam com eles, considerando uma extensão de poder que nós nunca sonhamos contra uma nação poderosa. Mas sendo o Brasil uma (nação) fraca, tornou-se fácil quando nós desejamos forçar uma interpretação conveniente para o tratado. As consciências dos advogados com elasticidade para qualquer coisa — declarando que o tratado com Portugal tornaria o comércio de escravos pirataria, depois de certa data foi aplicável ao Brasil — devem ter-se estendido até o ponto de ruptura. Como um parlamento britânico poderia ter agido tão injustamente? Estou perplexo em imaginar. Mas provavelmente foi um desses pontos saídos de uma seqüência de idéias, e foi mais fácil adotar a opinião dos juizes do que fazer a si mesmos senhores do assunto.

Permitindo o tráfico quando todas as partes estão de acordo em impô-lo, nós podemos assegurar:

1.º Mais lugar para os escravos, comprometendo os comerciantes a transportar somente um certo número em relação à capacidade de carga do navio;

- 2.º Um suprimento adequado e abundante de provisões e água;
- 3.º Uma proporção equiparada dos sexos;
- 4.º Firmas respeitadas que o exerçam. As partes sendo unidas sob responsabilidades pessoais.

O efeito será provavelmente um grande aumento inicial, uma corrida será feita também para a costa onde foi permitido. O preço conseqüentemente então se elevará. Grande concorrência existirá e prevenirá contra o que não esteja licenciado devidamente. Ninguém aventurar-se-á nos lugares proibidos. Amplamente suprido o mercado no Brasil, criar-se-ia naquele país o receio que os africanos pudessem exceder grandemente em número. Restrições e leis terão que ser feitas e reforçadas para prevenir este excesso. Agricultores individuais começando a temer sua total extinção, voltam-se agora a criar Africanos; quando tiverem tido êxito, um número suficiente será recrutado no país sem importá-los. Cada proprietário então conhecerá seus próprios escravos, tendo-os desde a infância. Uma ligação mútua seguirá e podemos esperar que depois de certo período os sofrimentos e o menosprezo pela vida serão substituídos por um desejo ansioso de promover seu bem-estar: a felicidade doméstica por si mesma será uma bênção que poderá ser alcançada, o que agora é impossível exceto para uns poucos. Os portugueses são indolentes, mas não desumanos e, se encontrarem todas as coisas andando afortunadamente, seus números crescendo sem grandes gastos, eles não estarão enclinados a limitar seus escravos, como no presente, à mínima quantia possível, mas conservariam o suficiente para os dias de trabalhos excessivos.

Por estes meios eu penso que o tráfico de escravos poderá ser gradualmente extirpado. A porção do Norte será a primeira a ter suas características modificadas; depois disso, a demanda no Brasil se tornará menor. Os negociantes da costa sul irão achar pouco proveito em continuá-lo. O comércio em óleos, peles e marfim será incentivado a florescer em outros distritos, e a induzir seus processos, com os escravos reduzidos em preço. O comércio poderá progredir de tal forma que destruirá os outros, ou, se não, o bloqueio poderá ser estendido até onde houver probabilidade de sucesso, caso seja julgado recomendável.

Nestas observações falei somente do Brasil, porque o comércio de Havana é pequeno. As mesmas observações, contudo, são parcialmente aplicáveis a Havana, mas como esta obtém seus suprimentos principalmente da divisão do Norte e dos Bights, estando aquele estritamente bloqueado, Havana irá provavelmente achar logo o suprimento inadequado e adotará medidas para garantir uma suficiência externa.

Recebido para publicação em 21 de março de 1988