



O ATLÂNTICO COMO PROBLEMA: DISCIPLINARIZANDO ESPAÇOS E VULNERABILIDADES SOCIAIS

Gustavo Sousa

Universidade Federal do Oeste do Pará
gsousarj@gmail.com

Resumo:

O presente artigo tem como objetivo apresentar como o Oceano Atlântico, a partir dos debates de interrupção do tráfico internacional de escravos ao longo do século XIX, tornou-se um problema político para as nações. Do oceano livre ao espaço disciplinarizado, o texto percorrerá os dispositivos jurídicos para invenção desse “mar-oceano” como lugar de contendas políticas. Nesse sentido, o artigo ilumina o Atlântico como problema de ordem das vulnerabilidades sociais, nos quais africanos, africanas, traficantes e filantropos disputavam seus interesses.

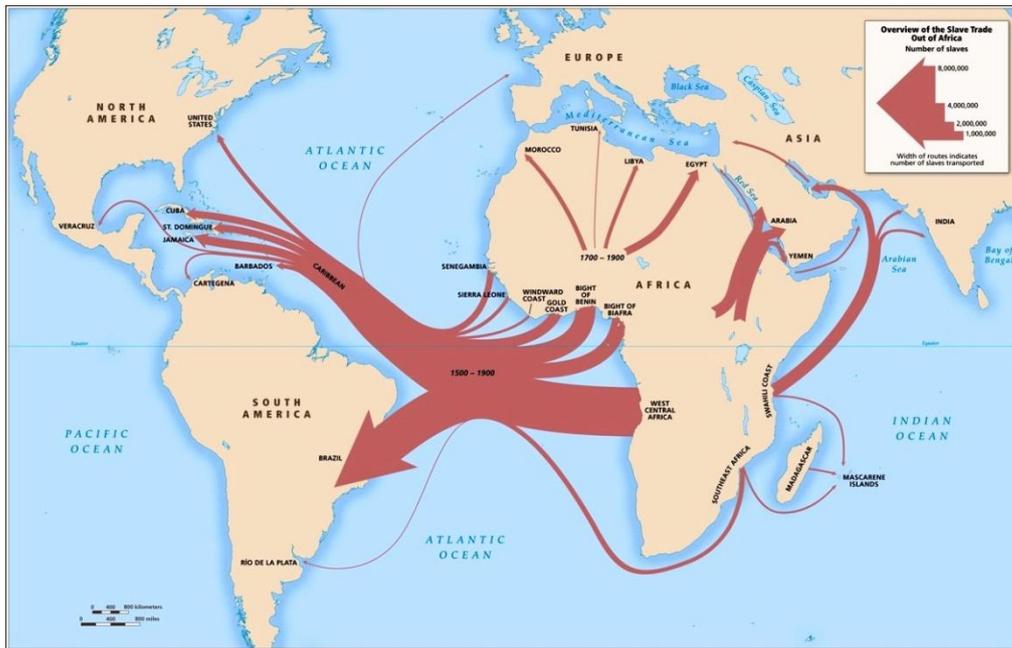
Palavras-chaves: Oceano Atlântico; Disciplinarização; Contenda; Tráfico Internacional de Escravos

Abstract:

We show how the Atlantic Ocean has become an international political problem, by studying the debates occurring throughout the nineteenth century on the interruption of slave trade. From a free ocean to a disciplined space, the text will consider the legal devices giving rise to this "sea-ocean" as a place of political strife. In this sense, the article illuminates the Atlantic as an issue on social vulnerabilities, in which African men and women, traffickers and philanthropists fought for their interests.

Keywords: Atlantic Ocean; Disciplinarization; Conflict; International Slave Trade

Imagem 1. Rotas comerciais



Fonte: <<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/intro-maps/01.jsp>>.

A imagem, organizada pelo *Slavery Voyage*,¹ inquire as diversas rotas de africanos, africanas, “comerciantes” de escravos, tumbeiros, marinheiros, nações e discursos que estavam envolvidos no espaço oceânico. O mapa informa um intercâmbio de múltiplas relações, desde as étnicas até as econômicas, que envolviam as quatro áreas continentais: África, América, Ásia e Europa. Nesse sentido, a proposta de Pierre Chaunu (1993) de um “desencravamento planetário” no século XVI ampliou-se com a formação de redes transnacionais que se entrecruzavam do Atlântico ao Índico. De oceano desconhecido e mítico a palco de contendias internacionais, o Atlântico tornou-se objeto de estudos singulares. Segundo Ângela Domingues:

Em pleno “século das luzes”, as tripulações já não se podiam comparar aos piratas e corsários que, em período anterior, sulcavam profusamente as águas atlânticas e que, não obstante os seus propósitos mais óbvios, foram também produtores de conhecimento geográfico sobre o litoral brasileiro. Os viajantes do período iluminista consideravam-se súditos leais, socialmente responsáveis, executando uma missão (política, comercial, científica) sob o estandarte de uma nacionalidade e de um Estado, que lhes conferia um sentimento de identidade e superioridade. (DOMINGUES, 2008: p.137)

¹ O *Slavery Voyage* funciona como uma data-base mantida com dados da vinda de escravos africanos para as Américas. Pela base, é possível identificar rotas, embarcações, destinos, períodos, entre outros dados. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>>.

Para ela, a historicidade do Atlântico, iluminada com as aventuras sistematizadas pelos piratas e corsários em busca das riquezas do Novo Mundo, transformou-se sob engenharias de governo, principalmente com a fundação de suas marinhas, imbuídas do sentimento de nacionalidade e com o escopo de monitorar as rotas atlânticas. No entanto, Domingues alerta que a partir do “projeto iluminista” novos saberes orientaram a presença das nações europeias por esse oceano. O campo jurídico tornou-se um terreno fértil para os bastidores dos futuros acordos comerciais e diplomáticos. Esses tratados, por sua vez, legislavam sobre quem podia, legislavam sobre quem podia utilizar o Oceano Atlântico em que condições.

Neste artigo discute-se como a possibilidade de disciplinarizar as águas do Atlântico Sul foi encarada pelas nações brasileira e portuguesas. Em linhas gerais, os grupos políticos usaram as definições de direito das gentes para problematizar a legalidade da ação e questioná-la como um atentado à jurisprudência da relação entre as nações.

Nas histórias e nos sentidos singulares do Atlântico Sul, Luiz Felipe de Alencastro analisou as “culturas” que se desenvolveram nas duas margens desse oceano. Para ele, os “experimentos coloniais intercambiavam-se entre as duas margens do oceano-mar”. (ALENCASTRO, 2000: p. 91) O autor de *Trato dos viventes* tece, em seu livro, uma ideia de espaço do Atlântico Sul que não foi exclusivo ao comércio de escravos, entre os portos africanos e brasílicos. Para ele, essa ligação geopolítica permitia também os contatos alimentícios. Essa leitura possibilita a “invenção” de um “Atlântico gastronômico” (ALENCASTRO, 2000, p. 95) que permitia o sustento dos homens e mulheres que, muitas vezes, aventuravam-se nessa travessia e precisavam estabelecer meios de subsistência.

A “atlantização” sugerida por Alberto da Costa e Silva sintetiza a abertura da África aos horizontes do oceano-mar. Esse processo resultou na ruptura do comércio interno, na África, caracterizada pelas rotas caravaneiras do Sael e do deserto. Assim, a cultura do mercadejo transariano era, paulatinamente, substituída pela dos mercados transnacionais, promovendo uma mudança nas relações africanas com o continente americano e com o espaço atlântico. Esse fenômeno, nas palavras enfáticas de Silva, consistia em que “muito do que se passava na África Atlântica repercutia no Brasil, e vice-versa”. (COSTA E SILVA, 1994: p.22) Para ele, as rotas transatlânticas estimularam o contato de notícias sobre o cotidiano entre ambas as margens.

No que diz respeito ao universo comercial, o Atlântico foi palco das formas de escoamento de mercadorias e pessoas. Sua vertente mercantil materializou contatos que se desdobraram na interação cultural entre a África e a América, fomentando o aparecimento de novas identidades.

O “Atlântico das identidades”, apresentado por Paul Gilroy, mostra outra forma de sentidos singulares que esse espaço pode assumir na construção de um cenário histórico. Ao partir do navio negreiro como referência, Gilroy entende que a troca de experiências e a construção de identidades foram possíveis dentro do espaço atlântico. Para ele:

Deve-se enfatizar que os navios eram os meios vivos pelos quais se uniam os pontos naquele mundo atlântico. Eles eram elementos móveis que representavam os espaços de mudança entre os lugares fixos que eles conectavam. Consequentemente, precisam ser pensados como unidades culturais e políticas em lugar de incorporações abstratas do comércio triangular. (GILROY, 2002: p.60)

Ao pensar o navio negreiro, a partir do conceito de cronótopo de Mikhail Bakhtin, o navio negreiro pensado por Gilroy leva em consideração que muitos africanos e africanas, das mais diferentes nações, em contato com o cotidiano marítimo das embarcações, desenvolveram identidades peculiares, que já não podiam ser encaradas unicamente em suas “essências” africanas. O navio, para ele, estava inserido dentro dos problemas da modernidade e funcionava como um ventilador de ideias e discursos que envolviam distintos atores. Essas embarcações configuravam-se, no Atlântico Negro, como “passagem do meio”, como se fossem possibilidades de retorno dos escravos da América para a África, como estudou Monica Lima e Souza, ou ou como espaço de veiculação de ideias e constituição de grupos políticos.

O Atlântico Negro inventado por Gilroy é uma inquietação proposta aos estudiosos para que atinem com a possibilidade desse espaço como um lugar “transnacional” e “intercultural”. No primeiro caso, transnacional pelo fato de que esse oceano colocou em contato diferentes nações que pleitearam direitos marítimos e encurtaram as comunicações entre eles. E, no segundo caso, intercultural, pois proporcionou nas relações de identidades uma série de trocas, que, além da gastronomia sugerida por Alencastro, vão permitir a miscelânea de comportamentos, costumes e musicalidade, como lembram Paul Gilroy, Martha Abreu e Hebe Mattos.

Monica Lima, ao estudar no “entremargens” o retorno dos africanos para a África, possibilita-nos pensar o oceano como “lugar da esperança”. Ao debruçar-se na trajetória de ex-escravos que conseguiram retornar à África, a autora discorreu sobre como esse espaço não era somente associado à vinda dos negros para as Américas, mas era também sua “esperança” de algum dia retornar. Souza nos apresenta a história de africanos libertos, como Tito, Antonia e Manoel Nunes da Costa, na Bahia, que iniciaram sua viagem de volta para as terras africanas. Ao iluminar o casal, ela destaca o anúncio de 29 de abril de 1863 publicado no *Diário da Bahia*, na qual “Tito e Antonia, libertos africanos, vão para a Costa da África com seus filhos crioulos Luiz e Acúrcio”. Nesse sentido, quantificou que, entre 1834 a 1870, tantos outros africanos e africanas partiram de Salvador rumo às regiões africanas, como a Costa d’África, Portos d’África, Onim (Lagos), Angola (Luanda), Angola (Benguela), Angola (Mossâmedes), e outras partes da África.

Pelo viés científico, no qual o tecnológico era uma de suas expressões, o Atlântico proporcionou o interesse pelas expedições dos “homens de ciência”. Além disso, a tecnologia do navio a vapor encurtou a viagem entre esses espaços, assim como promoveu uma nova configuração dos navios negreiros, como os veleiros de Baltimore, que conseguiam navegar mais rápido do que o bloqueio britânico no século XIX.

Ao retornar ao mapa, é possível afirmar que a geopolítica atlântica extrapolava a tese do “desencravamento planetário”. E sua argumentação emerge a partir da escravidão, que não interligou apenas novas rotas de comércio. Ela proporcionou, antes dos interesses econômicos, diásporas, conforme destacado nas rotas cartográficas.

Alberto da Costa e Silva entende que no período do Oitocentos desenhou-se, nesse universo, um Atlântico como espaço político, em que não necessariamente a Europa foi a principal protagonista. Para ele, se a América vivia seu processo de nacionalismos, a África consolidava seus grupos étnicos. Esse espaço político, nas palavras de Silva, assim-se definia:

O Oitocentos é também o século em que o Reino Unido procura fazer do Atlântico um mar inglês; o século em que se destrói o tráfico triangular entre a Europa, a América e a África e em que se desfazem as ligações bilaterais entre os dois últimos continentes; o século em que as sociedades africanas, até então fora das grandes rotas do caravaneio e do navegador, começam a

integrar-se, ainda que de modo imperfeito, nas estruturas políticas mundiais.
(COSTA E SILVA, 1994: p.21)

As relações políticas contenciosas no Atlântico criaram reações adversas nos quadros internacionais. Se, por um lado, a Inglaterra liderava a necessidade de disciplinar o oceano com base em um direito das gentes utilitarista e liberal, a América, capitaneada principalmente pelos Estados Unidos, inflava-se com o discurso verbalizado na Doutrina Monroe da “América para os americanos”, que só tinha validade para os homens daquela região, enquanto as demais nações assistiam ao seu afã nacionalista com uma dependência dos países europeus, principalmente da Inglaterra. Segundo Rafael Marquese e Tâmis Parron, os escravistas na América enfrentavam o colapso do sistema atlântico ibérico. Para ele, havia a necessidade de “garantir a continuidade do tráfico transatlântico de escravos e a livre conexão com o mercado mundial mantendo a ordem social interna”. (MARQUESE & PARRON, 2011: p.102)

No caso específico do Brasil, ainda existia a inserção da lógica aristocrática e do *ethos* escravista, que, segundo Ilmar Rohloff de Mattos, garantia os privilégios de uma “classe senhorial” em detrimento de um livre-cambismo. Na África, os grupos de comércio criavam as articulações para burlar o intenso combate das nações filantrópicas na luta contra o tráfico de escravos.

Na análise de Francisco Luna Vidal e Robert Klein, apesar dos acordos bilaterais que se celebravam, desde 1815, a América continuava a receber um volume significativo de africanos e africanas. Em especial, no caso brasileiro, os autores estimam que, entre o período de 1821-1830, foi introduzida uma média de 52.430 escravos e escravas, enquanto nos anos 1831-1840 houve uma queda, gerando uma estimativa de 33.818; e, por fim, entre 1841-1850, ocorreu uma elevação para a casa de 40.002 escravos.

Na perspectiva de um Atlântico econômico e comercial, os autores consideram que a manutenção das atividades no oceano-mar aconteceu à revelia das políticas internacionais de combate ao tráfico, porque a produção açucareira e cafeeira garantia a lucratividade do desembarque ilegal da mão de obra escrava.

Das intensas movimentações de pessoas na África, as Américas foram, ao longo dos séculos XVI e XIX, o destino das diversas “almas” escravizadas. Localidades como Barbados, Brasil, Cartagena, Cuba, Estados Unidos, Jamaica,

México (Veracruz) e São Domingos serviram de *locus* para a prática da escravidão. Nesses contextos, a escravidão africana mesclou homens, mulheres e crianças escravizadas ao tecido social de suas regiões.

O primeiro contato com as leituras sobre o Atlântico surgiram a partir das pesquisas de mestrado. Na ocasião, o fio condutor escolhido foi narrar o discurso jurídico sobre a disciplinarização dos africanos livres na Casa de Correção da Corte, entre os anos 1831 e 1850. O problema inicial era discutir como a lei de 7 de novembro de 1831, que “declara livres todos os escravos vindos de fora do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos”, criou essa condição jurídica. E quem eram esses escravos.

Os africanos que trazidos da África na condição de escravos e apreendidos em embarcações ilegais eram considerados livres de acordo com a legislação brasileira e os acordos internacionais de supressão do tráfico de escravos. Todavia, sua experiência no Império desdobrou-se em distintas expressões. Concluiu-se, com a pesquisa anterior, que:

A princípio, existiam três formas de distribuição, a saber: podiam ser reexportados para [a] África, o que normalmente era raro acontecer, devido aos dispêndios econômicos debitados ao Estado; outra possibilidade para os africanos livres era o emprego nas instituições públicas do Império, como na Casa de Correção; e por último os africanos livres eram arrematados aos serviços particulares, realizando trabalho nas possessões das elites, na condição de trabalhadores ou criados. (SOUSA, 2013: p.28)

A existência desses sujeitos só pode ser iluminada porque os “tumbeiros” apreendidos estavam em desrespeito a dois acordos internacionais, a Convenção de 1815 e o Ato Adicional de 1817, que determinavam que o tráfico de escravos era ilegal ao norte do Equador; e a concessão à Marinha de guerra britânica do direito de visita sobre os navios portugueses suspeitos de transportarem ou exportarem africanos de zonas proibidas, respectivamente. Ademais, a Convenção Adicional de 1817 criava as comissões mistas. Na estrutura das comissões mistas havia a presença de um juiz comissionário, um juiz árbitro e um secretário. A nomeação para os cargos era responsabilidade dos membros onde a comissão estava instalada. Durante esse período destacaram-se as comissões mistas anglo-brasileiras do Rio de Janeiro, de Serra Leoa e de Freetown.

A partir de então, o Atlântico, e principalmente sua espacialidade sul, tornou-se um problema que envolvia diferentes grupos, desde as nações até as redes de

traficantes, tanto na América quanto na África. O Atlântico Sul como problema traria à tona a tensão entre as nações e a necessidade de soluções para as contendas. Pode-se imaginar que, nesse espaço, a rivalidade das bandeiras dos navios, que funcionavam como identidades das nações, corroborava também o choque de seus interesses, potencializados aqui pela defesa de um “humanitarismo/filantropia” e dos “tumbeiros/traficantes/piratas”. E, por isso, a questão: como controlar e fiscalizar tão vasta extensão de água?

Em 1834, Silvestre Pinheiro Ferreira, no manual sobre direito das gentes, ao ser perguntado sobre “como se podem determinar as fronteiras marítimas?”, (FERREIRA, 1834: p.524) respondia que, ao se tratar de uma “nação marítima”, as outras nações deveriam estabelecer uma “linha de respeito” entre elas. Para Pinheiro, essa linha imaginária deveria ser considerada até onde uma nação tem prerrogativas jurídicas, e que não deveriam ser violadas por outrem. O jurista Vicente Ferrer Neto Paiva foi preciso ao limitar o que seria essa “linha de respeito” levantada por Pinheiro. Para ele:

Tem-se geralmente reconhecido, que cada nação tem soberania sobre uma porção de mar, que banha suas costas, e o limite d’essa porção diz-se linha de respeito, que, pelo menos, se julga traçada na distância do alcance de um canhão. [...] parece porém prevalecer geralmente a distância do alcance de um canhão; porque até alli, póde a nação fazer respeitar de terra a sua soberania. (PAIVA, 1839: p.9)

Para ele, a constituição jurídica do oceano só seria válida até onde a força militar de uma nação — *o canhão* — pudesse reprimir a invasão estrangeira de outra, impondo o respeito pelo tiro. Paiva argumentava que a “liberdade dos mares” era tema recorrente na história e em seus usos e que, desde os “Antigos”, a discussão do uso dos oceanos era protagonista de querelas. No entanto, ao defender sua tese de “liberdade dos mares”, ele discorreu que “a superfície móvel das vastas solidões dos mares escapa a toda a demarcação, apreensão, e posse: e por consequência sobre os mares não pode haver domínio permanente”.

A medição da soberania das águas, nas linhas escritas por Paiva, condiciona o uso dos mares pelas nações a duas casos: mar interno e mar externo. O primeiro é denominado costas, sendo resguardados a jurisprudência do direito das gentes interno e os códigos próprios; e o segundo consiste nas águas internacionais, que, de acordo com os juristas da área, poderiam ser livres ou normatizadas. Esse imbróglio

entre mar interno e externo permitiu diferentes querelas entre as nações, como na denúncia a seguir:

O fato de terem os Cruzeiros Britânicos, nestes últimos tempos, detido nas Costas do Brasil não poucas embarcações por suspeitas de se dirigirem ao trafico, as quais tem sido mandadas relaxar pela Comissão Mista. [...] tem reclamado constante, e competentemente, o Governo de S.M. o Imperador; e está convencido de que o espirito de justiça, e de moderação, que preside ao atual Gabinete de S.M. Britânica, fará com que não só sejam dados aos Cruzadores nas Costas do Brasil Instruções assaz, e explicitas, para que cessem, os abusos contra que se a reclamado. (RELATÓRIO JUSTIÇA, 1842: p.13)

Em 1842, Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, em seu balanço anual das atividades do Ministério dos Negócios Estrangeiros, informava aos representantes da nação que embarcações da Marinha britânica estavam em desrespeito às regras básicas de violação do território nacional ao apreender navios brasileiros. Sob suspeição ou não do tráfico de escravos, os cruzadores britânicos praticavam a violação de um território, conforme define Vicente Ferrer Neto Paiva. Para ele, fazer a captura de uma embarcação no mar interno seria “uma injustiça contra a soberania independente de qualquer nação”.

Nesse sentido, a solução encontrada pelo ministro era lançar-se a reclamações e protestos junto às autoridades britânicas como modo de solucionar as investidas no mar interno, uma vez que, em águas internacionais, os tratados funcionavam como forma de normatizar as ações. Assim, questionavam-se as apreensões e a posse dos tumbeiros em alto-mar. E as apreensões internas não seriam permitidas e, conseqüentemente, não seriam palco de reclamações internacionais. Desse modo, o oceano passava de “mar livre” para “mar disciplinado”.

A literatura sobre o direito das gentes debate que os oceanos são isentos do direito de soberania e propriedade, e que o emprego da força militar, política ou econômica não é legítima na imposição de interesses internos de outras nações. Pedro Autran Albuquerque ponderava que:

O oceano que se divide em quatro grandes mares, a saber: o mar Glacial, o das Indias orientais, o d’America ou Indias ocidentais, e o mar do Sul ou Pacífico, está isento de toda soberania e propriedade, e por conseguinte todas as nações da terra tem o direito indisputável de o navegar livremente. (ALBUQUERQUE, 1851: p.17)

Em suas palavras, o oceano não pode ser propriedade de nenhuma nação pelo simples fato de que não admite posse nem prerrogativas que o caracterizem como propriedade particular, como desejava a metáfora elizabethana “Inglaterra, dona dos mares”. Assim, Pedro Albuquerque considera que a navegação em alto-mar era uma atividade lícita e que todos têm o direito deliberativo de navegá-lo.

Por outro lado, Silvestre Ferreira, no *Manual do cidadão em um governo representativo ou princípios de direito constitucional, administrativo e das gentes*, de 1834, argumenta que:

Se os mares são livres para todos os povos, é preciso para bem da comunidade, regular o exercício dessa liberdade por meio de leis, ou princípios admitidos pelo uso. Ninguém pode dar-se a navegação, sem que esteja sob a nacionalidade de um povo. (FERREIRA, 1834: p.189)

Para ele, a liberdade dos mares é um direito em perspectiva histórica. Entretanto, a lei ou os princípios poderiam ser empregados como normatização das relações daqueles que circulavam pelas “águas da liberdade”. Apenas dessa maneira, o “bem da comunidade” ou o “equilíbrio entre as nações” estariam assegurados. E, quando Ferreira pontua que a navegação deveria ocorrer sob uma nacionalidade, faz-nos lembrar a prática de embandeiramento que protagonizou os diversos conflitos acerca do tráfico de escravos no Atlântico disciplinarizado. Por outro lado, o princípio de liberdade normatizada ou legislada era ponto de conflito entre os escritos de Pedro Autran Albuquerque e Silvestre Ferreira.

Albuquerque era defensor de que a “liberdade dos mares” não deveria seguir o princípio de nacionalidade defendido por Ferreira. Em seu posicionamento, “é absurdo o exigir que qualquer pertença forçadamente a uma nação, visto que é livre para pertencer a muitas ao mesmo tempo, ou a nenhuma, com tanto que as respeite todas”. (FERREIRA, 1834: p.189) Para ele, o princípio de liberdade ampla e irrestrita era o que caracterizava o uso dos oceanos desde os Antigos. A *cláusula pétrea* dos oceanos residiria somente no respeito ao uso de todas as nações.

Quando defendeu a normatização da liberdade dos mares, Silvestre Pinheiro Ferreira seguia uma lógica de “dentro para fora”; isto é, se um governo fosse capaz de garantir os princípios de liberdade e segurança dentro de seu território, poderia disseminar essa forma de atuação pelos oceanos. Para ele, “a nacionalidade, obrigando um navio a praticar as leis de seu país, que, se for bem organizado,

reconhecerá as prescrições do direito das gentes, será uma garantia de que este navio não há de atacar a liberdade e a segurança dos mares”. (FERREIRA, 1834: p.189)

A partir da comparação dos autores, o projeto de normatização dos oceanos estudada por Ferreira é o que mais se aproxima desse cenário histórico. O Atlântico como espaço disciplinado foi aos poucos sendo normatizado pelas convenções e pelos tratados, que desde o Congresso de Viena, em 1815, versaram sobre esse espaço, que entrecruzava interesses africanos, americanos e europeus. Entretanto, como foi a aplicação desses direitos marítimos? Com certeza, o uso do direito, como dizia Pinheiro, em que às “nações se devem exigir que o estabelecimento destes direitos não tenha lugar sem consentimento das partes interessadas”, (FERREIRA, 1834: p.525) foi o mote dos debates e das lutas entre ambos os governos pelo Atlântico Sul. Acerca desse espaço, o “consentimento das partes interessadas” nem sempre foi possível nas negociações. Em nome de uma governamentalidade, administrar os interesses do governo não significava respeitar os problemas e as carências do outro.

Nesse sentido, considera-se que as querelas sobre o tráfico de escravos ativaram a disciplinarização do Atlântico Sul, afirmando a emergência acerca dos discursos de direito das gentes materializados a partir das práticas de governamentalidade. Afinal, cada nação utilizou o Atlântico para garantir a manutenção e o crescimento de suas economias políticas e da gestão administrativa dos governos.

A leitura do Atlântico como problema, iluminada pela noção de governamentalidade, tem como meta examinar como o “triângulo” das práticas de governamentalização — *soberania, disciplina e gestão governamental* — se entrecruzou a partir dos debates de supressão do tráfico intercontinental de escravos. Por essa lógica, é possível, inferir a partir da documentação, que os agravantes e os autos desse tribunal inventado e imaginado iniciam-se com o *fato* das “ofensas” às soberanias de suas nações. As *ações* dos *bills* Palmerston (1839) e Aberdeen (1845) promoveram em Portugal e no Brasil, no *status* de réus, um atentado à “dignidade” nacional, como diziam os políticos da época. Essa soberania, como sugeriu Foucault, não se limita à *persona* física do soberano ou “está vinculada a uma forma de poder que se exerce muito mais sobre a terra e seus produtos”. (FOUCAULT, 1987: p.188) Ela pressupõe, ou melhor, ativa relações de poder que articulam a necessidade de dispositivos de disciplinarização.

Para ele, a invenção da sociedade burguesa e industrial, no que tange à teoria da soberania, produziu uma inversão ao retirar a fundação do poder no corpo do rei para situá-la numa lógica de produção de códigos e convenções, as quais deveriam produzir pedagogicamente “comportamentos” adequados. Sobre esse novo uso da soberania e da disciplina, o “filósofo-historiador”, como lembra Margareth Rago, afirma:

A partir do momento em que as coações disciplinares tinham que funcionar como mecanismos de dominação e, ao mesmo tempo, se camuflar enquanto exercício efetivo de poder, era preciso que a teoria da soberania estivesse presente no aparelho jurídico e fosse reativada pelos códigos. Temos, portanto, nas sociedades modernas, a partir do século XIX até hoje, por um lado, uma legislação, um discurso e uma organização do direito público articulados. (FOUCAULT, 1987: p.189)

Ao apontar que a soberania aglutinou-se em dispositivos disciplinares, Foucault permite a afirmação de que os saberes (discursos) foram acionados para construir e dirigir ações dos comportamentos desejados. Nesse momento do “triângulo”, a disciplina articula-se como ferramenta principal na normatização do Atlântico Sul, metamorfoseado em “lugar das transgressões”. Nesse novo espaço, emergiram sujeitos como os piratas/traficantes, os africanos “humanizados” e os defensores de uma moral humanista. Se a lógica das disciplinas funcionam na normatização de corpos, ela também é aplicável e experimentável em espaços. Em *Vigiar e punir*, Foucault discorreu:

Uma “anatomia política”, que é também igualmente uma “mecânica do poder”, está nascendo; ela define como se pode ter domínio sobre os corpos dos outros, não simplesmente para que façam o que se quer, mas para que operem como se quer, com as técnicas, segundo a rapidez e a eficácia que se determina. A disciplina fabrica assim corpos submissos e exercitados, corpos “dóceis”. A disciplina aumenta as forças do corpo (em termos econômicos de utilidade) e diminui essas mesmas forças (em termos políticos de obediência). (FOUCAULT, 1987: p.119)

O poder disciplinar aplicado aos homens, mulheres e crianças nas instituições normativas estudadas por ele pode mesclar-se, nesse caso, em paralelo, aos “corpos imaginados da nação” em suas engenharias de poder. O poder disciplinar, que consiste no *controle do espaço, do tempo, da vigilância e do saber*, esteve presente nessa cena histórica que se tornou o Atlântico Sul disciplinado.

Como ponto de partida, o controle do espaço traduz-se na lógica britânica de criar ações de utilidade no Atlântico ao encontro de suas práticas de governamentalidade. E como a Inglaterra buscou orquestrar os bastidores desse cenário? Pela lógica dos códigos e das convenções, no Congresso de Viena em 1815, fez-se uma imposição de que ficava proibido o transporte de escravos ao norte do Equador pelos súditos portugueses. Isto é, aquele “mar livre” tornou-se cada vez mais um lugar controlável, em oposição aos preceitos clássicos do direito das gentes e dentro da lógica de Ferreira, em que a existência de regras era um “bem para a comunidade”.

O exercício do tempo combinava-se com o espaço. Ele assume a racionalidade de como se implantar o que se deseja. Nesse caso, o tempo materializa-se no fundamento de “rupturas e permanências”, no desejo de supressão do tráfico de escravos e de sua efetiva abolição. Talvez Reinhart Koselleck, com as chaves de espaço de experiência e horizonte de expectativa, aproxime-se da lógica do tempo e da disciplina. Para Koselleck, “experiência e expectativa são duas categorias adequadas para nos ocuparmos com o tempo histórico, pois elas entrelaçam passado e futuro”. (KOSELLECK, 2006: p.306)

Esse tempo motivou no tribunal das contendas a redação de protestos, em que uma nação acusava o passado da outra na prática da escravidão. Ou seja, haveria no horizonte de expectativa a vontade política dos britânicos de suprimir o tráfico em detrimento da experiência das redes escravistas luso-brasileiras que se perpetuavam nessa atividade.

Nessa relação entre experiência e expectativa, Costa e Silva lembrou, em seu texto “A história tem suas ironias”, (COSTA E SILVA, 1994: p.30) que, quando a Inglaterra, em nome da filantropia e do humanitarismo, liderava uma campanha contra o tráfico de escravos que afetava diretamente Brasil e Portugal, subjugava por outro lado “quase toda a África em colônia europeia”, sob os desígnios de combater o comércio de escravos no interior da África. Todavia, como o autor recordou, o preço dessa desarticulação do comércio escravista no interior do continente africano materializou-se quando os europeus “ocuparam cidades e portos africanos, humilharam e depuseram chefes, sobas e reis, depois de debilitá-los.” (COSTA E SILVA, 1994: p.30)

A vigilância é, por excelência, o uso político da força e seus instrumentos tênues de configuração. O emprego das marinhas nacionais nesse momento

corroborou esse aspecto da vigilância. Roquinaldo do Amaral, ao analisar os documentos do governo-geral da província de Angola, identificou embarcações responsáveis pelo patrulhamento das águas, em especial as consideradas suspeitas de transportar africanos e africanas na condição de escravos. Entre 1845 e 1860, ele identificou:

Tabela 1. Policiamento da costa angolana

Países	Porcentagem de escravos encontrados
Inglaterra	51%
Portugal	25%
França	14%
Estados Unidos	10%

Fonte: FERREIRA, Roquinaldo Amaral. Brasil e Angola no tráfico ilegal de escravos, 1830-1860. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio Sombra (Org.). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. p. 150.

Por outro lado, a vigilância não remete apenas ao uso da força militar e política. Em sua perspicácia, ela promoveu entre os traficantes ou piratas, convencioneados a partir de 1826, uma nova organização do transporte ilícito. Conforme Amaral, a navegação de cabotagem em lugares diferentes da costa e em lastro passou a ser utilizada por esses comerciantes.

O saber, em linhas gerais, funcionava como elemento-chave dessa cena histórica. A razão era que, em nome da “filantropia, do direito natural, da humanidade e do progresso iluminista”, era preciso romper com a desumana e vil atividade que submetia homens e mulheres a condição tão bárbara de sobrevivência. Esses saberes, pela via do direito das gentes, acionaram os debates acerca da necessidade de as nações convencionarem meios para solucionar seus contenciosos políticos.

Ainda nesse “triângulo”, a gestão governamental funcionava como a “arte de fazer política” que os governos tomam como pauta. Na narrativa do mapa, em suas estimativas numéricas e de densidade demográfica, pode-se afirmar que muitos africanos e africanas, em diáspora, colocaram-se pelo mundo nos oceanos. Nesse sentido, esses números consolidam-se em vidas (gentes), e é nesse ponto que se indaga quem era o responsável por este estado de coisas e como fazer a gestão dessas vidas.

Michel Foucault considera que o Estado governamental seria o responsável por organizar essa forma de fazer política. O Estado governamental é aquele “que tem por objetivos a população e não o território, que utiliza um saber econômico, que controla

a sociedade por dispositivos de segurança”. (FOUCAULT, 2008: p.143) Essa gestão administrativa funciona quando o governo gerencia a vida de sua população, e não apenas o território. Além disso, as práticas de governamentalidade são inter-relacionadas pela lógica da soberania e as ações de disciplinar e normatizar as ações do governo em direção à vida dos sujeitos. E, nesse sentido, os africanos e as africanas ilegalmente escravizados se somariam aos extratos da população, como calculou o Censo brasileiro de 1872.

A partir da gestão governamental, embasada no discurso do direito das gentes, buscou-se uma nova moral para os sujeitos — a disciplina normatiza a moral — a partir do governo. Assim, o direito das gentes assumiu um caráter disciplinar, na medida em que auxiliou os argumentos jurídicos em prol de práticas de governamentalidade, segundo os quais o tráfico de escravos prejudicava os princípios de soberania, economia e de respeito às “coisas” e às gentes da nação.

Outra peça central dentro desse cenário é a força do liberalismo. Ele constitui, segundo Foucault, uma “racionalização do exercício de poder como prática de governo”. (FOUCAULT, 1987: p.286) O sentido disso era que o liberalismo, como matriz discursiva, produzia um saber sobre o Estado que orientou e normatizou *ações de utilidade* no espaço estudado. De acordo com Edgardo Castro, a racionalidade política do liberalismo significa:

[...] a aplicação do princípio de máxima economia: os maiores resultados ao menor custo. [...] sua especificidade consiste, em segundo lugar, em sustentar que o governo, a ação de governar a conduta dos indivíduos a partir do Estado, não pode ser um fim em si mesmo. [...] O mercado foi o lugar privilegiado para provar a racionalidade política própria do liberalismo, isto é, a necessidade de limitar a ação do governo. (CASTRO, 2009: p. 244)

Esses três fundamentos de utilidade do liberalismo — *a rentabilidade, sua forma política e a lógica de mercado* — serviram de regras do jogo no espaço do Atlântico Sul. Capitaneado pela Inglaterra, o discurso liberal materializava a convicção de que, além de a supressão do tráfico de escravos avançar em pautas como o humanitarismo e a filantropia, também era uma forma de garantir um melhor trabalhador a preços baixos. Afinal, os liberais acreditavam que as políticas de supressão do tráfico intercontinental de escravos fizeram os preços deles dispararem nas clandestinas praças comerciais. Era um risco transportar as almas de cor. Assim,

esse antagonismo “liberalismo/escravidão” e “liberalismo/trabalho livre” funcionou como munição para o contencioso estabelecido pelas nações.

No debate em defesa dos interesses internacionais, em 18 de novembro de 1845, os governos brasileiro e britânico encenaram uma acalorada discussão relacionada com a execução dos tratados internacionais, o emprego dos africanos livres e dos trabalhadores livres. O episódio entre os comissionários britânicos e o curador Mascarenhas caracteriza essa dicotomia entre liberalismo/escravidão e liberalismo/trabalho livre.

O curador dos africanos livres, Luis Alves de Mascarenhas, apresentou, em carta ao ministro da Justiça, Paulino Limpo de Abreu, um ofício produzido pelos comissionários britânicos ao conde de Aberdeen, o qual continha informações inexatas sobre a experiência de trabalho dos africanos livres na Casa de Correção. Conforme expõe Beatriz Gallotti Mamigonian, os comissionários britânicos John Samo e Frederick Grigg redigiram um relatório sobre as precárias condições dos africanos livres no Brasil em dezembro de 1843.

Samo e Grigg escreveram o documento baseados em denúncias sobre o estado de pauperização em que viviam os africanos livres. No ofício redigido pelos comissionários britânicos, foi afirmado que os africanos livres que trabalhavam nas obras da prisão correcional eram forçados ao trabalho cruel, o qual era muitas vezes pior do que a situação de um simples condenado. Além disso, a alimentação e a vestimenta eram de qualidades inferiores à roupa de um escravo. Em relação à habitação, os comissionários britânicos descreviam que eles residiam em um pequeno quarto próximo ao pátio das obras.

E concluíam: “seus sofrimentos e privações podem ser facilmente conjecturados. Ninguém se informa do estado desses seres infelizes, que vivem assim ocupados até que a morte, ou a sua incapacidade para o trabalho, lhes altere a sorte”.(Arquivo Nacional, Fundo Justiça) E essa denúncia não tinha sido a única feita por Frederick Grigg. Em novembro de 1833, ele escreveu para as autoridades britânicas que, “apesar da lei de 1831, que o declarava ilegal, o tráfico de escravos no Brasil começara a crescer num ritmo alarmante”. (BETHELL, 1976: p.83) E, em 1845, Samo e Grigg se embasavam na resolução do *Bill Aberdeen*, que autorizava a inspeção de suspeitos com bandeira brasileira e seu eventual julgamento em almirantados britânicos.

Para Mascarenhas, esse documento o colocava em situação muito embaraçosa, uma vez que seu trabalho era garantir o bem-estar dos africanos livres. A denúncia feita pelos comissionários britânicos ao conde de Aberdeen relatava que internamente o governo brasileiro infringia os acordos internacionais e que os africanos livres eram tratados como escravos. Mascarenhas, em sua defesa, relatava que, além da linguagem ríspida usada pelos comissionários de Sua Majestade Britânica, o governo brasileiro estava empenhado em respeitar o “espírito” dos tratados internacionais, ao contrário do que denunciavam os britânicos.

Seu texto tinha como sentindo político rivalizar com os britânicos, pois, se os africanos livres eram desrespeitados no Brasil, a classe trabalhadora britânica era tratada de maneira muito pior que os africanos livres. O curador afirmava, com muita segurança, que “muitos trabalhadores na Europa, se julgariam felizes, se tivessem igual sorte a dos Africanos livres existentes no Brasil”. (Arquivo Nacional, Fundo Justiça) Dessa maneira, apontava que simples denúncias não podiam ser alimentadas como querelas diplomáticas entre seus países, pois o operariado inglês, assalariado e livre não gozava de tanta liberdade como os africanos livres. De certa forma, isso lembra os ensinamentos de Robert Castel acerca do liberalismo, nos quais o trabalho sem proteção – ou seja, sem *direitos sociais* – não diferia da escravidão. Isto é, para Castel, o operariado inglês, assim como os escravos, eram desumanizados, pois não havia direitos sociais que garantissem sua força de trabalho.

Por outro lado, o liberalismo/escravidão manteve os traços da lógica mercantil, nos parâmetros do “arcaísmo como projeto”, no qual a manutenção dos valores aristocráticos vigorava em detrimento do “*laissez faire, laissez passer*”. Segundo Manolo Florentino, a escravidão, como instituição, desenvolveu um aparato econômico, pelo espaço do Atlântico Sul, definido em três eixos: os sistemas e procedimentos para arrumação dos navios mercantes rumo à África; o desembarque e os procedimentos para o retorno com as cargas humanas para o Brasil; e, por último, a chegada dos “tumbeiros” aos portos brasileiros, que aglutinava uma série de serviços e empregados para recepção das “almas de cor”. Para a Inglaterra, a abolição do tráfico de escravos correspondia ao plano de interesses ingleses na manutenção das práticas comerciais na América, impulsionada desde a Revolução Industrial.

Ademais, conforme propõe Foucault, o liberalismo não se limita apenas a uma teoria econômica e política. Em correlação com a gestão governamental, ele opera na formulação de *ações de utilidade*. Foucault, ao analisar o mercantilismo como prática

de governamentalidade, indagou “quais são os instrumentos que o mercantilismo produz”. A mesma questão pode ser transferida ao liberalismo. O que ele produziu nesse cenário? Em linhas gerais, ele foi um saber atuante na redação das convenções, dos regulamentos, tratados, protestos diplomáticos, notas e comissões mistas que derivaram da querela sobre o tráfico de escravos. Sem dúvida, essa racionalidade política orientou as nações na melhor maneira de evitar prejuízos às “coisas” do governo.

E, por fim, o mercado. Ele descortinava-se pelas águas do Atlântico, onde ocorreu a contenda entre as nações estudadas. Apesar de trazer à tona questões como humanitarismo, filantropia, comércio ilícito e pirataria, as peças do quebra-cabeça foram montadas a partir dos interesses do mercado, ou na lógica da “arte de governar”, quando se entende que

[...] governar um Estado será, então, pôr em funcionamento a economia, uma economia ao nível do Estado inteiro, isto é, com relação aos habitantes, às riquezas, à conduta de todos e de cada um e ter uma forma de vigilância, de controle não menos atenta que aquela do pai de família sobre a casa e seus bens. (CASTRO, 2009: p. 191-192)

Nesse sentido, Brasil, Inglaterra e Portugal buscaram soluções de como lidar com a política de supressão do tráfico de escravos, de maneira que não colocassem em risco seus governos, suas economias em nível maior. A preocupação com a supressão do tráfico era com o que poderia ocorrer depois. Em um comparativo das realidades econômicas de Brasil e Portugal, na década de 1840, a Inglaterra continuou como a principal parceira comercial de ambas. Segundo Stephen Haber e Herbert Klein, as taxas de importação entre Brasil e Inglaterra variavam, entre 1841 e 1852, na casa de 27,9% e 35,5%, enquanto as importações foram da ordem de 48,4% e 53,3%, respectivamente. Já em Portugal, Pedro Lains calculou que essa parceria, entre 1840 e 1849, foi na casa de 48,4% e 59,5% para exportação e importação, respectivamente.

Portanto, a iminente supressão do tráfico intercontinental de escravos e a disciplinarização do Atlântico não levaram a naufrágio a economia das duas nações. Por meio do “triângulo” de governamentalidade e da estratégia do direito das gentes, foi possível pensar em soluções que equacionassem os problemas adquiridos com a nova política do Atlântico: a disciplinarização dos mares.

Referências Bibliográficas

ABREU, Hebe; MATTOS, Martha. *Em torno das Diretrizes curriculares nacionais para a educação das relações étnico-raciais e para o ensino de história e cultura afro-brasileira e africana*. Revista Estudos Históricos, 2008.

ALBUQUERQUE, Pedro Autran da Malta. *Elementos do direito das gentes*. Pernambuco: Tipografia União, 1851.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul (séculos XVI e XVII)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALEXANDRE, Valentim. Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-1851). *Revista Análise Social*, 1991.

ANDERSON, Benedict. *Comunidades imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Edusp/Expressão e Cultura, 1976.

CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHAUNU, Pierre. *O tempo das Reformas (1250-1550)*. Lisboa: Edições 70, 1993. 2v.
CICHELLI PIRES, Ana Flávia. A abolição do comércio atlântico de escravos e os africanos livres no Brasil. In: LECHINI, Gladys (Org.). *Los estudios afroamericanos y africanos en América Latina: herencia, presencia y visiones del otro*. Córdoba: Centro de Estudios Avanzados/Programa de Estudios Africanos. en publicacion; Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). Buenos Aires, 2008.

COSTA E SILVA, Alberto. *O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX*. Revista Estudos Avançados, São Paulo, v. 8, p. 22, 1994.

DOMINGUES, Angela. *O Brasil nos relatos de viajantes ingleses do século XVIII*. Revista Brasileira de História, São Paulo, p. 137, 2008.

FERREIRA, Silvestre Pinheiro. *Manual do cidadão em um governo representativo, ou princípios de direito constitucional, administrativo e das gentes*. Paris: Rey et Gravier/J. P. Aillaud, 1834. v. 2.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1987.

_____. *Segurança, território, população: curso dado no Collège de France (1977-1978)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

_____. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Tradução de Raquel Ramallete. Petrópolis: Vozes, 1987.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GILROY, Paul. *O Atlântico Negro: modernidade e dupla consciência*. Rio de Janeiro: Ed. 34/Universidade Cândido Mendes, 2002.

HABER, Stephen H. e KLEIN, Robert S. *As consequências econômicas da independência brasileira*. Revista Novos Estudos, n.33: São Paulo, 1992.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. 10. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

KARASH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo, 2000.

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuições à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2006.

LAINS, Pedro. *A Evolução da Agricultura e da Indústria em Portugal*. Banco de Portugal. Lisboa, 1990.

LUNA VIDAL, Francisco; KLEIN, Robert. *Slavery in Brazil*. Cambridge, 2009.

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. A Grã-Bretanha, o Brasil e as “complicações no estado atual da nossa população”: revistando a abolição do tráfico atlântico de escravos (1848-1851). In: 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. *Anais...* Curitiba, 13-15 maio 2009. p. 2. Disponível em: <<http://www.labhstc.ufsc.br/ivencontro.htm>>. Acesso em: 15 jun. 2009.

MARQUESE, Rafael de Bivar; PARRON, Tâmis Peixoto. *Internacional escravista: a política da segunda escravidão*. Revista Topoi, Rio de Janeiro, v. 1, n. 23, p. 102, 2011.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema: formação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 1990.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. Tradução de James Amado. São Paulo: Brasiliense, 2003.

PAIVA, Vicente Ferrer Neto. *Elementos de direito das gentes*. Lisboa: Universidade de Coimbra, 1839.

REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus Joaquim de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (1822-1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

ROCHA, Acílio da Silva Estanqueiro. *O ideal de paz e o utilitarismo: o europeísmo de Bentham*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2002.

SOUSA, Gustavo Pinto de. *Africanos livres: escravos, prisioneiros ou trabalhadores da Casa de Correção da Corte?*. Rio de Janeiro. Multifoco, 2013.

SOUZA, Monica Lima. *Entre margens: o retorno à África de libertos no Brasil*. Tese (Doutorado) – PPGH, UFF, Niterói, 2008.

Gustavo Sousa: Professor de História na Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA). Doutor em História pelo PPGHC/UFRJ. Mestre em História História Política pelo PPGH/UERJ com bolsa Capes/DS. Foi Professor contratado do Colégio de Aplicação da UERJ/ CAP/UERJ e da Licenciatura em História da UERJ. Professor-tutor no curso de História da UNIRIO, pólo de Duque de Caxias. Pesquisador Associado do Laboratório de Estudo das Diferenças e Desigualdades Sociais -LEDDDES/UERJ e Pesquisador do Laboratório de Estudos Africanos (LeÁfrica/UFRJ).

Artigo recebido para publicação em: março de 2017
Artigo aprovado para publicação em: abril de 2017

Como citar:

SOUSA, Gustavo. O Atlântico como problema: disciplinarizando espaços e vulnerabilidades sociais. **Revista Transversos**. “**Dossiê: Vulnerabilidades: pluralidade e cidadania cultural**”. Rio de Janeiro, n^o. 09, pp. 71-92, ano 04. abr. 2017. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/transversos>>. ISSN 2179-7528. DOI: 10.12957/transversos.2017.28392

