

Olivier Pétré-Grenouilleau, **Les traits négrières. Essai d'histoire globale**, Paris, Gallimard, 2004, 468 páginas, com ilustrações.

Para quem, como eu, fez a sua licenciatura sob o império das letras francesas e estuda há dezoito anos uma área — a história da escravatura — onde essas letras são, quando muito, apenas discretas, o livro de Pétré-Grenouilleau constitui uma boa ocasião para reencontrar uma historiografia perdida e redescobrir o *plaisir du texte*.

Mas não vale apenas por isso. A nível dos conceitos e das problemáticas, o livro está a anos-luz dos estudos muito marcados por noções ideológicas e morais que, nesta área, os historiadores franceses têm vindo a produzir. E essa é certamente uma das razões pelas quais, ao mesmo tempo que ganhava três prestigiados prémios académicos, a obra valia ao

seu autor um processo judicial num tribunal de Paris. É verdade que Pétré-Grenouilleau afirma que antes do tráfico transatlântico já existiriam outros tráficos de negros, ou que, para os cativos africanos, a travessia do Sara era tão mortífera como a do oceano, ou ainda que o tráfico transatlântico não pode ser entendido como um genocídio. Tudo isso é relativamente consensual ou óbvio entre os investigadores e as pessoas de bom senso. Todavia, as afirmações criaram grande celeuma em França, onde alguns sectores sociais as consideraram susceptíveis de caírem sob a alçada das leis que, nesse país, limitam a liberdade de expressão¹. O que é tanto mais absurdo quanto, na verdade, o livro de Pétré-Grenouilleau se faz a partir da bibliografia (que o autor conhece muito bem), e não das fontes primárias. Ou seja, não há no livro afirmações verdadeiramente novas, apenas — e já não é pouco — uma organização de ideias muito clara e didáctica, que o converte numa grande obra de síntese sobre a história do tráfico negreiro.

A necessidade dessa síntese justifica-a o próprio autor ao constatar a surpreendente ignorância que mesmo nos meios académicos continua a

¹ Em 2005, *Les traits négrières* ganhou os prémios Chateaubriand, de ensaio da Academia Francesa e do Senado do Livro de História. Em simultâneo, o livro e uma entrevista concedida pelo seu autor deram azo a que o Collectif des Antillais, Guyanais et Réunionnais processasse Pétré-Grenouilleau ao abrigo da lei que recentemente classificou o tráfico como crime contra a humanidade.

cobrir a história da escravatura, «une histoire en plein essor mais peu connue et mal reconnue» (p. 8). Uma tal ignorância tem deixado campo aberto para a repetição de mitos, de rancores, de tabus ideológicos, que se perpetuam em textos estereotipados destinados às escolas primárias e secundárias. Daí a urgência da síntese que nos propõe e que pretende ser, ao mesmo tempo, um estudo comparativo global destinado a ligar o tráfico transatlântico às histórias do comércio marítimo, das ideologias, do capitalismo e das outras modalidades de comércio de negros então existentes no mundo muçulmano e na África subsariana. A intenção de produzir uma história comparativa global é louvável, ainda que o resultado seja um pouco descontínuo, sobretudo no que respeita à abordagem ao comércio de negros nos horizontes muçulmano e intra-africano. Se bem que Pétrel-Grenouilleau se esforce por inserir equitativamente esses horizontes na sua síntese, o tecido final que resulta desse esforço reflecte, como não podia deixar de ser, os diferentes níveis de conhecimento histórico sobre cada um deles, e o livro acaba por se inclinar mais para o lado do tráfico transatlântico — muito melhor documentado e estudado — do que para os tráficos oriental (muçulmano) e africano.

O autor dedica um primeiro capítulo, de certa forma introdutório, àquilo que designa por «engrenagem negreira», um mecanismo que, na sua perspectiva, ainda não existiria na

Antiguidade. Havia, sem dúvida, escravos negros no Egipto, na Grécia ou em Roma, mas esses cativos nunca terão sido muito numerosos e não provinham de redes comerciais resultantes da convergência de diferentes interesses políticos e nacionais. A «engrenagem» só emergiu no século VII, com a conquista árabe e quando um conjunto de factores se configurou de uma forma particular: «Historiquement, l'expansion musulmane coïncide avec le moment où se produit ce décliv» (p. 26). Depois, a «engrenagem» multiplicou-se e subdividiu-se com a chegada dos europeus. Neste primeiro capítulo Pétrel-Grenouilleau explica por que razão a África negra respondeu tão favoravelmente à procura exterior — se bem que lhe tivesse imposto as suas regras. A metáfora de «engrenagem», utilizada na explicação, revela-se muito adequada, pois ajuda a tornar claro que, mais do que de uma invenção maléfica dos muçulmanos (ou dos europeus), o tráfico negreiro terá resultado da convergência de interesses entre entidades políticas diferentes (p. 26).

Concluído este capítulo preambular, o leitor entra no âmago de um livro dividido em três partes, a primeira das quais dedicada à génese e evolução dos vários tráficos negreiros. Ao longo da análise, Pétrel-Grenouilleau estuda as rotas caravanieras ou marítimas, a tipologia dos produtos usados na aquisição de escravos — esquecendo-se de mencionar o tabaco, muito importante na Costa da Mina —, os modos de «pro-

dução» de escravos, as modalidades da sua aquisição e transporte, o inevitável balanço quantitativo. Mediante demonstrações claras e pedagógicas, o autor faz a sùmula dos resultados da investigação e enuncia os campos onde ainda há muito trabalho a fazer. De caminho, vai desfazendo os persistentes mal-entendidos que continuam a parasitar a história do tráfico negreiro, como sucede, por exemplo, com a ideia de que os produtos usados pelos europeus para a aquisição de escravos africanos tinham escasso valor (pp. 122-125). Globalmente, o autor preocupa-se em estudar a história do funcionamento interligado dos vários tráficos, isto é, procura mostrar como cada um dos três sistemas evoluiu e como a evolução de um deles se repercutiu na dinâmica do conjunto. Com o passar das páginas vai ficando clara a forma como comportamentos e lógicas diferentes, específicos dos universos muçulmano, africano e ocidental, puderam conectar-se, articular-se, para favorecer o desenvolvimento do comércio de negros.

A segunda parte do livro incide sobre o processo abolicionista, o que significa que concede pouco espaço aos mundos muçulmano e africano, de certo modo exteriores a esse processo. Pétré-Grenouilleau segue o abolicionismo desde as suas origens, acentua a importância que essa ideologia viria a ter no mundo ocidental e explica-a não apenas como fruto do cristianismo, mas também da evolução complexa das sociedades políticas europeias (p. 213). O estudo

comparado dos processos abolicionistas em vários países leva-o, depois, a interrogar-se sobre as razões pelas quais o movimento abolicionista viria a ser tão bem sucedido em Inglaterra, empurrando o país para a liderança do combate universal ao tráfico de escravos. A resposta a essa interrogação remete-o para as esferas da moral, da economia, da religião e da política, um conjunto complexo de argumentos que condensa, de novo, numa imagem muito sugestiva: o abolicionismo em Inglaterra seria «un mouvement constitué un peu à la manière d'une fusée à étages, avec une pluralité de facteurs jouant de manière un peu différente selon les niveaux de la société où ils sont représentés» (p. 251).

No final da segunda parte o autor dedica alguma atenção ao papel desempenhado pelos escravos no processo abolicionista, concluindo, acertadamente — e a contracorrente de uma tese actualmente muito em voga —, que as revoltas escravas terão tido, na melhor das hipóteses, apenas um peso na cinética do movimento abolicionista, acelerando um caminho cuja origem, lógica e rumo decorriam de outras motivações e realidades (p. 302). Algumas páginas são igualmente dedicadas à difícil erradicação do tráfico em África e à eventual conexão entre abolicionismo e colonização. Afirma-se, por vezes, que o abolicionismo terá sido a linha avançada do colonialismo. Para Pétré-Grenouilleau, essa ligação entre os dois movimentos não é aceitável, a não ser de forma muito indirecta e

tardia. O autor reconhece que o desejo de desenvolver um comércio pacífico e lucrativo com África foi um objectivo caro aos primeiros abolicionistas. Reconhece também que o interesse comercial viria a estar depois estreitamente associado à conquista colonial desencadeada no último terço do século XIX. Todavia, na sua óptica, a associação das metas abolicionistas e colonialistas teria resultado de um conjunto de circunstâncias imprevisíveis e nem sempre lógicas (p. 311). Ora importa assinalar que este diagnóstico feito por Pétré-Grenouilleau é demasiado categórico e não se adequa a todos os casos. No caso português, por exemplo, o desejo abolicionista esteve muitas vezes ligado, e logo desde o início, ao impulso para construir um novo império em África.

Na terceira parte do livro o autor define o lugar do tráfico na história mundial — ou melhor, nas histórias do Ocidente, da África e do mundo muçulmano — e debruça-se sobre os problemas de fundo que o olhar sobre a actualidade costuma colocar à historiografia especializada. Um exemplo apenas: terá o tráfico negreiro sido o principal responsável pela acumulação capitalista e pelo desenvolvimento económico do Ocidente? Depois de desmontar os pressupostos ideológicos deste tipo de interrogação e de problemática, Pétré-Grenouilleau procura responder-lhe através da análise da rentabilidade do tráfico e do trajecto dos lucros que dele se extraíam. Como conclusão dessa análise

se fica a certeza de uma rentabilidade aleatória e a noção de que os investidores não eram atraídos pela ideia de ganharem regularmente um pouco mais relativamente ao que seria previsível em investimentos tradicionais, mas pela esperança de conseguirem «un gros coup et de réaliser ainsi de fortes plus-values». O tráfico permitia, portanto, a manifestação daquilo a que o autor chama «capitalismo aventureiro» (pp. 326-327). De qualquer forma, os lucros provenientes dessa forma de capitalismo não seriam suficientes para sustentar o desenvolvimento económico e social que levaria à revolução industrial e ao reforço do domínio do Ocidente sobre o mundo. Afirmção que está globalmente de acordo com os dados da mais recente historiografia. Como diz Miller, a respeito do comércio negreiro em Angola, «o tráfico de escravos era um muito pequeno apêndice, arriscado e não especialmente lucrativo, para comerciantes que tivessem capital e alternativas»². Só os que esbracejavam pela sobrevivência ou que optavam por jogos de sorte podiam encontrar uma saída na compra e venda de negros.

Les traites négrières não está isento de pequenas lacunas (a ausência de mapas, por exemplo) ou erros (os apelidos portugueses aparecem em forma castelhana: Lopez, Rodriguez).

² Joseph C. Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, University of Wisconsin Press, Madison, 1988, p. 457.

São, todavia, detalhes quase microscópicos. Numa avaliação global, trata-se de um livro bem escrito, que veicula uma informação correcta e actual e que será muito útil a quem pretenda ter uma visão de conjunto sobre o que foi o comércio de negros ao longo do tempo.

JOÃO PEDRO MARQUES