

sa durante o último quartel do século passado. São demasiado heterogéneos os três «factores» que para isso o autor entendeu dever «distinguir e comparar» — «as doutrinas, os factos e a educação». De modo que, tal como de resto S. C. M. escreve na introdução, cada um dos oito capítulos pode ser lido como um ensaio autónomo. No nono, que serve de conclusão, vêm «condensadas» as «ilações» que se podem tirar da excursão empreendida por tão variadas matérias e que simultaneamente permitem ao autor «extrair a fórmula» de uma «biblioteca» em cinco volumes que ele projectou (mas nunca realizou) para lançar as bases de um «sistema racional de educação». Isto porque, sem prejuízo de fundas reformas nos domínios administrativo, económico, agrícola, industrial e colonial, do que mais se carece é de «um regime de educação» apropriado a «despertar iniciativas e a coordenar energias numa raça amolecida por três séculos de Inquisição e de monarquismo».

MARIA DE FÁTIMA BONIFÁCIO

Didier Lahon, O Negro no Coração do Império. Uma Memória a Resgatar, Séculos XV-XIX, Ministério da Educação, Lisboa, 1999, 103 páginas, ilustrações.

800 Escrito em estilo simples, o pequeno livro de Didier Lahon está

estruturado quase como um manual escolar, ou como um texto jornalístico, com certos parágrafos a surgirem destacados do corpo do texto. Não constitui propriamente uma análise sistemática sobre a presença dos africanos no Portugal dos séculos xv a xix, mas antes — ou sobretudo — um conjunto de referências, curiosidades e transcrições documentais que, quando tomadas no seu todo, possibilitam uma visão de relance sobre a escravidão do negro na metrópole portuguesa. Como o próprio autor nos diz, «mais do que a análise propriamente dita, que todavia não será negligenciada, privilegiaremos os factos, deixando ao leitor o cuidado de extrair por si mesmo as lições do texto» (p. 21). Claro que uma opção deste género está longe de ser asséptica e suscita sempre uma reserva de fundo: porquê certos factos e não outros? Contudo, importa dizer que Lahon procurou escapar às armadilhas de uma factualidade selectiva demasiado unilateral e, no geral, fê-lo com sucesso.

O texto está dividido em quatro capítulos, enquadrados por uma introdução e uma breve conclusão. Os capítulos 2, 3 e 4 constituem a parte mais interessante do livro e parecem corresponder àquilo que o autor domina melhor. No capítulo 2, Lahon recorre aos registos paroquiais para nos informar sobre a história demográfica e a vida quotidiana dos escravos, procurando desse modo dar algum contorno humano à massa anónima que durante três séculos foi passando de África a Portugal.

O capítulo seguinte, dedicado à religião e à cultura, estuda sobretudo a forma de inserção dos africanos em confrarias religiosas e o peso dessas confrarias na vida lisboeta; de certa forma, o capítulo permite relativizar uma passagem inicial na qual o apressado baptismo dos escravos na costa de África é desvalorizado com o argumento de que os negros «não compreendiam o sentido atribuído ao acto» (p. 54); na verdade, esse baptismo interessava não apenas no quadro ideológico europeu que justificava a escravidão, mas também enquanto primeira alavanca de um mecanismo de integração social da escravaria nas sociedades de acolhimento, mecanismo que actuava depois de várias formas, nomeadamente através das confrarias religiosas. Tratava-se, pois, de um acto duplamente importante. Por fim, o capítulo 4 aborda o fim do estado de escravidão e as modalidades de alforria. A esse propósito, Lahon sublinha a dimensão afectiva na relação senhor-escravo, recusando-se a resumi-la num estereótipo negativo, «porque, apesar da relação de dominante-dominado que rege o sistema escravagista, este introduz as dimensões da afectividade humana, que se manifesta sob as suas formas extremas de ódio ou amor. Entre estes dois sentimentos há lugar para matizes subtis que o investigador deve reconhecer sem se deixar cegar por ideias preconcebidas» (p. 19). O autor segue aqui, com boa razão, a posição assumida há cerca de 150 anos por Harriet B. Stowe, que, no universalmente famoso *Uncle Tom's Cabin*, demonstrou melhor do que

ninguém como os afectos positivos na relação senhor-escravo podiam (e deviam) ser realçados e valorizados sem que isso implicasse uma qualquer apologia do sistema escravista.

Diga-se que, já no início do livro, Lahon procura escapar a perspectivas maniqueístas a respeito do sistema escravista, se bem que aí o faça de uma maneira algo ambígua. É certo que «confessa» que a Europa nunca poderia «ter praticado o tráfico com tal amplitude sem a ajuda activa dos soberanos africanos que se encarregavam de fornecer os cativos» (p. 18). É igualmente verdade que assinala que, no que respeita à situação na Europa — nas Américas seria diferente —, haveria que relativizar a violência e a exploração a que os africanos foram sujeitos, pois «a violência permeava as relações sociais quotidianas» e os escravos estariam expostos a ela, como todos os outros (pp. 20-21). Esta visão é correcta e poderíamos acrescentar que, dentro de certos limites, pode aplicar-se ao próprio tráfico de escravos¹. Mas, não obstante um claro

¹ O transporte de condenados para as colónias penais nas Américas — e, para todos os efeitos, os escravos eram juridicamente condenados — era igualmente duríssimo, efectuado em condições infra-humanas. Precisamente por isso, Roger Anstey (*The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*, Londres, The MacMillan Press, 1975, pp. 31-32) propôs uma distinção conceptual entre «brutalidade» e «atrocidade» que nos ajuda a distinguir melhor aquilo que no tráfico de escravos seria culturalmente tolerável segundo os padrões da época.

esforço de objectividade, ainda perpassa pela obra de Lahon, e em particular pelo capítulo 1, dedicado ao tráfico negreiro e às circunstâncias em que os escravos negros chegavam à metrópole, um discurso moral que faz da África a mártir de uma história relacional. A Europa moderna teria engendrado o comércio negreiro, o conseqüente martírio dos negros e uma ideologia de cariz religioso que, cinicamente, justificava ambos: «Entre 12 e 14 milhões de homens vão empreender esse maravilhoso caminho inventado pelo homem branco para a salvação espiritual particular do homem negro» (p. 28). Acresce que, na perspectiva do autor, uma consequência desse «maravilhoso caminho» estaria ainda hoje presente no mundo inteiro: «O olhar negativo sobre o conjunto do continente africano, assim como sobre os homens e mulheres cujos antepassados não tiveram outra culpa senão a de serem arrancados de terras e culturas ainda hoje frequentemente desprezadas» (p. 14). Aparentemente, o autor — que nesta passagem quebra a sua promessa inicial, privilegiando a interpretação, em vez do facto — não estará inteiramente imune a uma visão culpabilizada e culpabilizadora, que, entre outras coisas, tende a:

- Atribuir ao sistema escravista desenvolvido a partir da era dos Descobrimentos um carácter único, que faz dele o paroxismo da desumanidade e da exploração humana e que o responsabiliza pelos aspectos

negativos da África dos nossos dias;

- Ignorar o papel desempenhado pelo Ocidente (e em particular pela Grã-Bretanha) na ilegalização e estrangulamento do sistema escravista em todo o mundo.

Ora, importa dizer que, numa perspectiva abrangente, o sistema escravista transatlântico desenvolvido a partir de meados do século xv não foi senão uma variante dramática de formas de comércio e de exploração do homem muito antigas e universalmente toleradas. Não era sequer a primeira vez que se faziam transposições sistemáticas e continuadas de escravos africanos a grande distância: desde o século viii que o mundo muçulmano importava escravos negros a um ritmo aparentemente constante. Se, por uma questão de concisão, quisermos raciocinar em termos estritamente europeus, há que assinalar que a escravidão tocou diversos povos autóctones, como, por exemplo, os eslavos — e daí deriva a palavra «escravo» —, sem que isso tivesse implicado um anátema inapagável sobre essas nações. Em história, a causalidade é um terreno complexo e é muito duvidoso que o olhar negativo sobre os negros decorra apenas e tão-só do escravismo; aliás, não devemos esquecer que a par desse olhar houve também uma visão positiva, benévola e optimista sobre África e os africanos.

Tal como acontecia com o sistema escravista desencadeado pelos

portugueses, também a ideologia que o suportava estava longe de ser inédita. Quem ler o livro de Lahon poderá ficar com a ideia de que seria em Zurara que estavam as raízes dessa ideologia (p. 24-5). O facto de, adiante, se afirmar que, «contrariamente à ideia difundida, a escravatura não tinha desaparecido dos costumes ocidentais cristãos» (p. 35) não dissipa a nebulosidade nem esclarece a questão. Talvez fosse útil acrescentar que, na verdade, a ideologia justificativa do sistema escravista vinha muito de trás. Forçados a conciliar o cristianismo com as realidades do mundo romano, os primeiros padres da Igreja foram embebendo dogmas religiosos centrais nas concepções aristotélica e estóica da escravidão, acabando por produzir um cimento ideológico sólido e fortemente sacralizado. Sem surpresas, esse edifício permaneceu quase intocado durante a Idade Média e grande parte da idade moderna. É por essa razão que em pleno século xvii vemos António Vieira justificar a escravidão do negro recorrendo, por exemplo, a Séneca².

Não é, pois, de estranhar que fossem muito raros os que na Europa quinhentista ou seiscentista se sentiam chocados com a existência do tráfico e da escravidão, como Lahon, aliás,

² Para o desenvolvimento deste ponto, v. João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, pp. 65-73.

assinala, recusando projectar os nossos valores actuais sobre o passado. No entanto, essa acertada recusa não o leva a desmontar um mal-entendido que tem persistentemente parasitado a história do sistema escravista. É que, de um ponto de vista histórico, e não moral, o que surpreende, o que é verdadeiramente inédito, não é tanto a escravidão, mas o seu desaparecimento no decurso do século xix, uma transformação sem precedentes que alguns países do Ocidente impuseram ao mundo. E, nesse sentido, não deixa de ser surpreendente que Lahon estranhe «a revitalização do sistema escravocrata» ocorrida a partir do século xv (p. 35), sem se questionar sobre a sua abolição, como se essa abolição fosse qualquer coisa de inevitável ou até de normal.

Não abandonemos a apreciação crítica ao capítulo 1 sem referir que, subsidiariamente, ele procura também situar Portugal face aos seus rivais coloniais, a Grã-Bretanha e a França. Porém, fá-lo de uma forma demasiado superficial para ser útil. Algumas passagens serão até eventualmente enganadoras, podendo contribuir para perpetuar confusões e distorções num país como Portugal, onde o conhecimento sobre este tema é escasso e a aspiração à prioridade abolicionista é uma tentação antiga. Esta e outras superficialidades poderiam ter-se evitado com um maior recurso à bibliografia específica. Nos últimos trinta anos a temática do tráfico e da escravidão deu azo a uma verdadeira torrente bibliográfica-

ca, sobretudo nos Estados Unidos. O livro de Lahon não inclui uma bibliografia, mas pelo tipo de obras citadas fica a ideia de que o autor desconhece ou desvaloriza essa torrente e até mesmo obras importantes que a precederam. É verdade que nos diz que os estudos sobre as condições dos escravos nas Américas são secundários numa investigação sobre a escravidão na Península Ibérica (p. 19). Mas trata-se de uma opinião muito discutível. A meu ver, o domínio da bibliografia é muito importante numa óptica de história comparada — um dos métodos mais férteis da historiografia — e é imprescindível sempre que estão em causa obras com incidência directa no problema em estudo. Não teria sido útil poder contar com os ensinamentos de Verlinden, de Davis ou de Miller, para referir apenas estes três³?

Ainda uma nota de natureza bibliográfica. Na p. 24 falta a referência que deveria acompanhar a seguinte citação: «12 a 14 milhões de africanos foram deportados para tra-

³ Charles Verlinden, *L'Esclavage dans l'Europe médiévale*, Bruges, De Tempel, 1955, e *The Beginnings of Modern Colonization. Eleven Essays with an Introduction*, Ithaca (Nova Iorque), Cornell University Press, 1970; David B. Davis, *The Problem of Slavery in Western Culture*, Ithaca (Nova Iorque), Cornell University Press, 1966, e *Slavery and Human Progress*, Oxford, Oxford University Press, 1984; Joseph C. Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, The University of Wisconsin Press, 1988.

balhar nas plantações e nas minas do Novo Mundo.» É, sem dúvida, um lapso — e, apesar de a edição ser muito cuidada, alguns passaram —, mas é pena que assim seja, porque a estimativa é demasiado alta e seria importante saber donde foi extraída. Trinta anos de investigações e de acesos debates confirmaram *grosso modo* as projecções elaboradas por Curtin em 1969: a exportação total de escravos de África para as metrópoles e colónias europeias foi da ordem dos 11 milhões, dos quais cerca de 9 milhões teriam sobrevivido à travessia marítima⁴.

Não obstante estes reparos, Lahon produziu um trabalho interessante e útil que não se dirige apenas ao ensino secundário. E daí que se lastime o seu carácter autolimitado. À medida que percorre as páginas, o leitor — este leitor, pelo menos — vai reforçando a ideia de estar perante uma abordagem constantemente espartilhada. O livro tem poucas páginas, em parte preenchidas por gravuras, e não oferece uma dimensão suficiente para responder a todas as metas que se propõe atingir. Se resultou da compressão de uma tese de doutoramento, tratou-se de uma compressão excessiva que trouxe consigo uma espécie de anticlímax estrutural. Isso explica o lamento re-

⁴ Para uma avaliação recente das questões quantitativas, v. David Eltis e David Richardson (eds.), *Routes to Slavery. Direction, Ethnicity and Mortality in the Atlantic Slave Trade*, Londres e Portland (Oregon), Frank Cass, 1997, p. 2.

corrente do autor sobre a impossibilidade de desenvolver certos pontos (pp. 25, 44, 64, 74, 81-82 e 98). Não restam dúvidas de que a obra seria mais estimulante se Lahon tivesse tido possibilidade de explanar mais livremente o seu pensamento e, nesse sentido, haveria vantagem em evitar várias transcrições documentais muito longas, em favor de uma análise mais pormenorizada.

JOÃO PEDRO MARQUES

Maria de Lurdes Rodrigues, Os Engenheiros em Portugal, Profissionalização e Protagonismo, Oeiras, Celta Editora, 1999, 280 + XII páginas.

Muita gente conhece alguns engenheiros, sem ter muita ideia do que fazem neste mundo «os engenheiros». Pouco se indagou ou escreveu sobre eles, de resto. Mas, nas últimas décadas, historiadores e economistas, ao analisarem as questões do desenvolvimento no período salazarista, depararam-se com eles nos nossos anos 30 e 40, então arautos (uma «vanguarda», é certo) da electrificação e da industrialização. É agora a vez de a sociologia meter mãos à obra e perscrutar-lhes, enquanto grupo, o percurso de uma «construção da profissionalidade».

Este excelente trabalho de Maria de Lurdes Rodrigues, ao afastar-se deliberadamente das abordagens

funcionalistas, que tendem a não reconhecer aos engenheiros o estatuto de «profissão» (segundo o padrão dos «médicos» ou dos «advogados»), propõe-nos um conceito de «profissão» mais alargado e complexo. Na verdade, os engenheiros são, no essencial, assalariados em organizações, públicas ou privadas, e essa mesma especificidade poderá, segundo a autora, conduzir ao «reconhecimento do papel das organizações no processo de configuração» da profissão. As metodologias utilizadas são diversas e entendidas como complementares, a elas correspondendo três sucessivas etapas na apresentação do trabalho. Na primeira acompanhamos os resultados de uma investigação histórica que nos mostra a evolução da afirmação do «grupo» desde os primórdios da engenharia militar, no século passado, até aos nossos dias. Depois, temos o aprofundado tratamento de um vasto inquérito sócio-profissional aos diplomados de Engenharia efectuado em 1994. Por fim, são-nos apresentados os resultados de um inquérito por entrevista a centena e meia de engenheiros «em situação de trabalho» em organizações, nomeadamente três grandes empresas privadas.

Está fora do âmbito deste texto determo-nos nas múltiplas pistas sugeridas pela valiosíssima informação produzida. Refiramos apenas, no plano histórico, as sucessivas batalhas para a conquista de um espaço e de um título próprios: primeiro, engenheiros civis *vs.* militares, até à primeira década do século; depois, a