

Leonardo Bruno da Silva

**O Tráfico de Escravos nas
Relações Externas de Brasil e de Portugal
1822 a 1850**

ASSIS

2014

Leonardo Bruno da Silva

**O Tráfico de Escravos nas
Relações Externas de Brasil e de Portugal
1822 a 1850**

Tese apresentada à Faculdade de
Ciências e Letras de Assis – UNESP –
Universidade Estadual Paulista para a
obtenção do título de Doutor em História
(Área de Conhecimento: História e
Sociedade)

Orientador: Dr. Clodoaldo Bueno

ASSIS

2014

S586t

SILVA, Leonardo Bruno

O Tráfico de Escravos nas Relações Externas de Brasil e de Portugal - 1822 a 1850 / Leonardo Bruno da Silva - Assis-SP: [s.n.], 2014.

207f.

Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Ciências e Letras de Assis - Universidade Estadual de São Paulo. UNESP.

Bibliografia:

1. Escravos - Tráfico - Brasil - História, 1800-1850. 2. Escravidão - Brasil. 3. Portugal Colônias - Administração. 4. Brasil Império. 5. Relações Internacionais

CDD 22

981.04

À Márcia Bruno da Silva (*in memoriam*) e Miguel Angelo da Silva, pais, à João Miguel e Maria Eduarda, filhos, e à Gleide, esposa, pelo tempo, paciência e apoio.

Agradecimentos

Há tempos fui instruído a escrever meus textos acadêmicos na primeira pessoa do plural. Faltava-me uma compreensão estrita do motivo deste axioma da escrita científica e universitária. Mas ao escrever os primeiros artigos, ainda nos tempos da graduação, sobreveio-me o arguto entendimento da incapacidade de se escrever uma obra histórica sem a colaboração consciente ou inconsciente de muitas pessoas. Logo, agradecer é muito mais que um protocolo, é uma necessidade de externar o quanto as contribuições foram fundamentais para o resultado final.

Sem fugir do lugar comum, iniciamos estes agradecimentos à UNESP de Assis e ao Programa de Pós-Graduação de História, que acolheram o projeto de pesquisa que apresentamos. Estendemos os agradecimentos institucionais à CAPES, que apoiou esta pesquisa, possibilitando que pudéssemos dedicar mais tempo a encontrar documentos e bibliografias para fundamentar nossas convicções.

Aproveito para agradecer o empenho e a dedicação dos funcionários do *campus* de Assis da Unesp. Sempre tiveram muita paciência e atenção com as dúvidas e dificuldades que tivemos. Esta atenção foi ainda mais especial porque estávamos a mais de 1000 km de distância e qualquer problema era resolvido por mensagens eletrônicas ou correspondências. Nominalmente cito as servidoras Zélia Maria de Souza Barros e Lucilene Franco, que sempre foram muito atenciosas com as nossas demandas.

Agradeço, em especial, ao professor Dr. Clodoaldo Bueno, orientador singular, que permitiu o uso da liberdade acadêmica, mas cobrou qualidade, dedicação prioritária aos documentos e atenção aos clássicos. Professor, as nossas conversas foram de grande contribuição para o meu amadurecimento como historiador e tenho muito orgulho de dizer o seu nome quando perguntam quem orientou esta tese.

Estendo esta gratidão aos professores Dr. Wilton Carlos Lima da Silva, Dra. Lucia Helena Oliveira Silva, Dr. Áureo Busetto e o Dr. José Luis Bendicho Beired, com os quais tive o prazer de compartilhar conhecimentos em sala de aula. Aos dois últimos agradeço em especial as críticas e sugestões oferecidas durante a nossa qualificação. Foram importantes para dar segurança no caminho a ser trilhado até este texto final.

Outros importantes incentivadores e contribuintes a quem agradeço são a professora Dra. Lucia Maria Bastos Pereira das Neves e o professor Dr. Francisco Carlos Palomanes Martinho, que contribuíram com ideias e sugestões para nossa

abordagem. As aulas sobre intelectuais ibéricos do professor Martinho deram-nos a dimensão do contexto político de Portugal no século XIX.

Mas, além de agradecer aos importantes contributos dos professores, necessitamos agradecer a alguns colegas do programa que foram importantes nesta caminhada, principalmente pelo fato de estarmos longe de Assis. Deixo meu obrigado a Giane Maria, Rafael Zanatto, André Matos, Talita Sauer, Fernanda Martins, Rafael Antunes, Fernando Mattioli, Paulo Divino e Vanessa Zandonade, que tornaram a minha estada na Unesp de Assis uma experiência agradável, com compartilhamento de ideias, debates acalorados, além dos necessários momentos lúdicos.

Ao Guilherme Queiroz de Souza agradeço a amizade, o companheirismo, a lucidez de um intelectual talhado ao ofício de historiador. Os auxílios pontuais e o dialogo permanente, ao longo de todo o processo de construção da tese, foram animadores e contribuíram para que mantivesse o espírito da pesquisa acadêmica em nível alto. Agradeço seu altruísmo intelectual.

Na mesma linha, agradeço ao meu aluno, amigo e companheiro de profissão Rogério Oliveira. Ao permitir o acesso a sua biblioteca estrangeira me assegurou a possibilidade de ler textos que seriam muito difíceis conseguir. Além disso, nos acompanhou nos arquivos e manteve-se sempre atento a novas contribuições referentes ao tema da tese. Sou grato também ao Dr. Paulo Miguel da Fonseca, que ajudou em momentos importantes, contribuindo com a tradução de textos mais complexos.

Agradeço aos meus amigos e chefes imediatos Eliane Carvalho, Denise Soares, Edmilson Freire, Eduardo Duque, Rodrigo Rainha e Talita Cerqueira pela compreensão que tiveram ao longo deste processo. As necessárias viagens para apresentar comunicações e participar de eventos acadêmicos foram compreendidas e apoiadas por eles.

Por fim agradeço aos meus familiares, que são tantos e tão importantes neste processo, que gostaria de nomeá-los um por um, mas me pautarei pelo bom senso e indicarei apenas alguns que simbolizam os tios, tias, primos, primas e amigos que torceram por este resultado positivo.

Aos meus pais agradeço o estímulo a topar o desafio de fazer um doutorado tão longe, o apoio emocional, intelectual e as vezes financeiro foram fundamentais. A perda da minha mãe em meio ao processo de qualificação foi o maior obstáculo que tive, mas a lembrança das suas ordens, para que eu não desistisse por nenhum motivo foi o que assegurou que continuasse.

À minha esposa, Gleide Banus Bruno, agradeço por estar sempre ao meu lado e ser, por assim dizer, a minha musa inspiradora. Mesmo nos momentos de solidão da escrita, a sua imagem era a garantia para não esmorecer e manter o foco no objetivo principal, que era produzir um trabalho de qualidade.

Mas o que falar para duas crianças que dos 5 aos 9 anos e de 1 aos 5 só viram o pai envolto em livros, textos, documentos, trancado em um escritório e com pouquíssimo tempo para os momentos de convívio familiar. Maria Eduarda e João Miguel, vocês são os meus mais importantes frutos, nenhum escrito que tenha ou venha a produzir será comparado a dedicação que devoto a vocês em atos e pensamentos, se por ventura estive ausente em alguns momentos foi pela necessidade de deixa-los o bom exemplo do trabalho e do estudo. A vocês meus filhos agradeço pela paciência incomum que tiveram, pela sensibilidade e pelo carinho que demonstraram.

Sou grato a Tatiana Bruno da Silva Rocha e Eduardo Rocha, Leandro Bruno da Silva e Daniela André meus irmãos e cunhados, que estiveram juntos cobrando e apoiando. Aos meus tios José Carlos da Silva e Élide Bruno, que além de todo o apoio, cederam-me o escritório onde tive a tranquilidade para escrever e pesquisar. A Devanil Barbosa, meu sogro, que fez a leitura revisora deste trabalho, cumprindo uma exaustiva missão, que viabilizou a apresentação desta tese, e a Keila Banus, um apoio incondicional. Agradeço a Maria da Conceição Andrade Bruno, importante esteio de avó, com lucidez, racionalidade e esperança.

Sinto-me honrado por ter sido merecedor de tantos apoios ao longo desta caminhada, que demandou planejamento, perseverança, dedicação, abnegação, mas, que estas pessoas e outras que por ventura não nomeamos, tornaram mais fácil e mais prazerosa.

SILVA, Leonardo Bruno. **O Tráfico de Escravos nas Relações Externas de Brasil e de Portugal - 1822 - 1850**. 2014. 207 f. (Doutorado em História). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Assis, 2014.

Resumo

A presente tese aborda o tráfico de escravos para o Brasil, a partir das colônias portuguesas na África, pela ótica das relações internacionais empreendidas por Portugal e Brasil entre os anos de 1822 a 1850. Busca compreender como as dinâmicas políticas internas destas duas nações foram determinantes para o estabelecimento de suas políticas externas em relação ao comércio de africanos. As relações empreendidas entre o Brasil e Portugal e destes com a Inglaterra formam o eixo estrutural da análise, que conclui a importância fundamental das ações políticas locais para a supressão do tráfico de escravos.

Palavras chaves: Tráfico - Brasil - História, 1800-1850; Escravidão - Brasil; Portugal Colônias; Relações Internacionais

SILVA, Leonardo Bruno. **O Tráfico de Escravos nas Relações Externas de Brasil e de Portugal - 1822 - 1850**. 2014. 207 f. (Doutorado em História). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Assis, 2014.

Abstract

The present thesis is focused on the traffic of slaves to Brazil, from the Portuguese colonies in Africa, seen here by the international relations undertaken by Portugal and Brazil from 1822 to 1850. It tries to understand how the internal political dynamics of these two nations were essential for the establishment of their foreign policies in regard of the africans slave trade. The relations undertaken between Brazil, Portugal and England form the structural axis of analysis, which concludes the fundamental importance of local political actions for the suppression of the slave traffic.

Keyword: Slave Trade - Brazil - History, 1800-1850; Slave - Brazil; Portugal; International Relation

Sumário

Agradecimentos.....	4
Resumo.....	6
Abstract	7
Introdução	9
I - A Independência e os acordos de reconhecimento	17
A raiz da questão e a consequência na estrutura das relações externas.....	20
O reconhecimento e a difícil relação.....	26
Casos concretos.....	33
Questões internas determinam a política externa.....	40
Os Tratados com a Grã-Bretanha.....	46
As "elites" e o tráfico.....	54
II - As relações entre Brasil e Portugal em tempos de guerra sucessória.....	61
Abdicação e o papel do Imperador em Portugal.....	61
O Impacto da crise sucessória nas relações entre os dois países.....	68
A Lei de 7 de novembro de 1831.....	76
O tráfico de escravos e as relações entre Brasil e Portugal.....	80
O Acordo de 1836 e o tráfico de escravos.....	98
III - Liberais, conservadores e o tráfico.....	109
A lei portuguesa e a Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha.....	111
O Regresso conservador no Brasil e o Liberalismo em Portugal.....	127
As prioridades portuguesas.....	140
As negociações com a Inglaterra em 1840.....	145
IV - O tráfico a caminho do fim: impactos comerciais e consequências políticas, sociais e econômicas.....	151
Acordos de ajuste de contas.....	154
A questão da Imigração Portuguesa.....	157
As questões comerciais.....	162
O tráfico crescente.....	166
<i>Bill Aberdeen</i> e a resistência às ações inglesas.....	171
A construção da lei Eusébio de Queirós.....	180
As consequências do fim do tráfico.....	189
Conclusão.....	194
Fontes	199
Bibliografia.....	200

Introdução

A sala de aula é o espaço da descoberta, do questionamento, da dúvida e da aprendizagem e foi ali, tentando explicar aos alunos como se desenvolveu o processo de esgotamento do tráfico de escravos para o Brasil, que fomos tomados por dúvidas e questionamentos sobre aquele processo.

Os livros didáticos, de maneira geral, contemplam a abordagem consolidada na historiografia, que sugere uma superioridade inglesa sobre o Brasil neste quesito. Quando muito narram algumas atitudes e posturas do governo imperial, que indicavam uma preocupação com o assunto para evitar perdas econômicas no comércio com a terra dos lordes. Sempre apresentam a lei de 7 de novembro de 1831, como a "lei pra inglês ver", pasteurizam o universo político como se todos defendessem as mesmas propostas políticas e os mesmos projetos para o Brasil. Não oferecem uma linha sequer ao papel de Portugal neste processo.

Foi a partir destas observações que estabelecemos o questionamento sobre este processo histórico. Será que os ingleses foram assim tão determinantes? Será que todos no Brasil, ou pelo menos, toda a elite brasileira era a favor do tráfico? E Portugal como entra nesta história? Afinal era das suas províncias na África que vinham os escravos, para abastecer de mão de obra para as atividades produtivas no Brasil.¹

Na busca por respostas, fomos atrás dos especialistas no assunto. Em Jayme Rodrigues encontramos elementos sobre a estrutura e funcionamento do tráfico, que demonstraram que os interesses econômicos destes operadores do comércio de escravos e a sua própria organização permitiu a eles se tornarem um importante grupo de pressão política com ramificações no Brasil, em Angola e Moçambique, em Portugal e até na Inglaterra.²

Manolo Florentino nos conduziu a conhecer a interface deste vigoroso comércio com as dinâmicas fundamentais do seu funcionamento, além de oferecer dados importantes para compreender os valores que envolviam estas operações comerciais e o

¹ Cf. GORENDER, Jacob. *Escravidão Colonial*. São Paulo: Ed. Ática, 1978.

² RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa – escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia das Letras, 2005.

universo de interesses dos que se beneficiavam da mão de obra escrava, em suas áreas produtivas.³

Continuamos a nossa jornada por autores como Edgar Conrad, Leslie Bethell, Tâmis Parron, que nos foram imprescindíveis porque incluíram nas suas leituras uma vertente pouco presente na historiografia. Abordaram a dimensão política interna e as diferenças entre os diversos agentes políticos que atuavam no contexto imperial e nas Câmaras dos lordes e dos comuns na Inglaterra.⁴

Mas ainda faltava-nos saber o que foi importante para Portugal nesta jornada que pôs fim ao tráfico de escravos. Algumas leituras de autores portugueses como João Pedro Marques e Valentim Alexandre só nos davam as impressões internas da política portuguesa. Não compreendiam o papel dos portugueses na distensão internacional daquele comércio em que foram os maiores operadores.⁵

O contato com documentos que tratavam do tráfico de escravos, em decorrência de uma pesquisa desenvolvida na Biblioteca Nacional, foi o mote para tentar compreender como as políticas externas realizadas por portugueses e brasileiros implicaram no processo de crescimento e ocaso do tráfico de escravo naquele período, entre 1822 e 1850.

Inicialmente, definimos que as relações externas entre Brasil e Portugal só ocorreram, naquele tempo, após a independência, porque os dois países tinham forte interesse na manutenção do tráfico de escravos. O primeiro para abastecer suas lavouras de mão de obra e o segundo para garantir um mercado lucrativo para suas colônias. Entendíamos o Brasil como principal interessado neste acordo, pois, o grande temor de setores produtores era exatamente o desabastecimento de escravos.

A partir destas leituras, optamos por buscar o conhecimento de forma mais aprofundado através dos documentos. Iniciamos a pesquisa que originaria o projeto de doutoramento e a própria tese. Os Arquivos Histórico Nacional e Histórico do

³ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras* -Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Cia das Letras, 1997.

⁴ CONRAD, Robert E.. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. Trad. Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975; CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros* - O tráfico de Escravos para o Brasil. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985; BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976; PARRON, Tamis , *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

⁵ MARQUES, João Pedro. Uma revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos português. in Penépole nº 14. Lisboa, 1994; ALEXANDRE, Valentim. Crimes and Misunderstandings - Réplica a João Pedro Marques. In Penélope, nº 15, ano 1995.

Itamaraty, além da própria Biblioteca Nacional foram nossas bases físicas de pesquisa. Além destes espaços, os documentos encontrados em sítios rede mundial de computadores, como do Sistema de Atos Internacionais do Itamaraty, do *Center for Research Libraries*, ou ainda biblioteca do IBGE, só para citar alguns, nos quais encontramos os tratados e convenções internacionais do Brasil, os relatórios da Secretaria de Negócios Estrangeiros e os dados sobre a balança comercial brasileira, foram recursos fundamentais. Muitos documentos disponibilizados por outros pesquisadores, por universidades e por Instituições arquivísticas nos serviram de subsídios para as nossas conclusões.

Para traçar as linhas de conduta teórica e metodológica da construção da tese, tomamos por referência Pierre Milza, com sua concepção de que os interesses internos orientam as políticas externas, base primordial do nosso entendimento, e Amado Cervo e Clodoaldo Bueno, que nos orientaram acerca da prioridade a fonte primária e o tratamento que elas devem ter em uma pesquisa sobre a história das relações internacionais.⁶

A partir destas ideias iniciais foi construído o texto que ora apresentamos. Ele se compõe de uma narrativa histórica, que buscou analisar as influências da atividade comercial do tráfico nas políticas externas de Portugal e Brasil, partindo do pressuposto que as conjunturas e estruturas das políticas internas destas nações foram a base do seu relacionamento com os atores internacionais. Principalmente, nas relações entre as duas nações e delas com a Inglaterra.

O texto se apresenta dividido em quatro capítulos de corpo, cada qual com sua delimitação temporal demarcada por fatos importantes relacionados às relações externas entre Brasil e Portugal. Os recortes procuram demarcar mudanças conjunturais nas estruturas políticas internas das nações, que influenciaram na dinâmica das suas ações externas.

No primeiro capítulo são abordados os aspectos primordiais que envolveram o processo que separou o Brasil de Portugal e as consequências deste fato nas relações externas do Brasil e no tráfico de escravos. O foco se desdobra também sobre o impacto da intervenção inglesa no contexto das relações externas. Analisamos o processo de

⁶ MILZA. *Política Interna e Política Externa* in RÉMOND, René (org). *Por uma história política*. (trad. Dora Rocha). Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, Ed. FGV, 1996; CERVO e BUENO. *História da Política Exterior do Brasil*. 3ªed. Brasília: EDUNB, 2008.

inserção da temática estão do tráfico de escravos na pauta interna da política brasileira e como este tópico se transforme em um objeto da sua diplomacia.

Iniciamos o capítulo fazendo uma abordagem sobre a origem dos problemas entre Brasil e Portugal, demonstrando como o processo de separação, definido pela construção de um sentimento de autonomia pela elite produtora do Brasil, a partir dos interesses econômicos, gerou conflitos e ressentimentos, que se projetaram nos contatos iniciais e tiveram graus variados de permanências, observados no antilusitanismo que ganhou muitos partidários no Brasil.

Em seguida abordamos os tratados que reconheceram a independência do Brasil. Fizemos uma análise contextual destes documentos, apontando a sua importância nas relações exteriores do Brasil e suas consequências futuras. Indicamos que os princípios do legalismo, que caracterizava as monarquias naquele tempo, determinando a aceitação de condições que não eram interessantes ao Brasil.

Dedicamo-nos de forma mais atenta o tratado que determinou o fim do tráfico legal de escravos, assinado com a Inglaterra em fins de 1826. As negociações que envolveram esta questão estavam na pauta inglesa desde 1807 e ganhou importância internacional em 1815, nas conferências ocorridas em Viena. No caso específico do Brasil, desde os primeiros contatos de Felisberto Caldeira Brant com Cannig, secretário de negócios estrangeiros britânico, que o assunto era posto em pauta como condição para o reconhecimento da independência.

A abolição do tráfico determinada pelo tratado com a Inglaterra foi, de todos os acordos feitos naquela ocasião, o que mais gerou controvérsias políticas e mereceu longas considerações e debates no parlamento. Entendemos que este fato trouxe a questão do combate ao tráfico de escravos para o contexto das discussões políticas das elites brasileira e portuguesa, como já acontecia com as elites inglesas.⁷

Por este motivo dedicamos um espaço deste capítulo para analisar a composição dos núcleos políticos de Brasil, Portugal e Inglaterra avaliando suas divisões internas, principalmente, no que se refere as suas posições sobre o tráfico de escravos. As divisões entre liberais e conservadores no Brasil e em Portugal e entre *whigs* e *tories* na Inglaterra (ou entre *blacks* e *greens*, na conceituação de Werneck da Silva e Willians

⁷ Utilizamos o termo "elites" para identificar os grupos que constituíam o poder político nas três nações citadas, conforme elencamos ao final do primeiro capítulo, quando tomamos por base as leituras de Werneck da Silva e William Gonçalves, Irene Maria Vaquinhas e Rui Cascão e Caio Prado Jr.

Gonçalves)⁸ são importantes para o entendimento sobre como as questões internas influenciam na política externa.

Os principais documentos utilizados na abordagem deste primeiro capítulo foram os tratados assinados separadamente entre Brasil e Portugal e Brasil e Inglaterra. São eles que dão os primeiros dados para a nossa argumentação sobre a relação entre a política externa e o tráfico de escravos. Além deles, nos valem de alguns periódicos e de documentos que retratam as consequências imediatas dos compromissos assumidos naqueles tratados.

No segundo capítulo, por sua vez, abordamos o período que se circunscreve entre a crise sucessória portuguesa e as negociações do tratado malogrado de 1836 entre Brasil e Portugal. Este foi um momento muito singular na relação entre os dois países, em decorrência das guerras empreendidas por D. Pedro e D. Miguel pela sucessão do trono português. Apesar da guerra as relações comerciais foram mantidas com Portugal, mesmo sem que houvesse o reconhecimento de D. Miguel como rei. No campo político, o Brasil reconhecia a rainha, D. Maria II, que não ocupava efetivamente o trono e que não tinha qualquer ascendência sobre as estruturas estatais portuguesas, pelo menos até a rendição do rei "usurpador" em Évora Monte.

Um dos principais impactos trazidos pelas disputas sucessórias lusitana foi a abdicação de D. Pedro I ao trono do Brasil e a consequente ascensão dos setores liberais às estruturas do poder regencial. Esta mudança conjuntural provocou impactos sobre a questão do tráfico com o surgimento da lei de 7 de novembro de 1831. Esta lei, apresentada historicamente como "para inglês ver", foi, por certo, fruto dos cálculos do governo brasileiro para ter o controle do combate ao tráfico de escravos que já vinha sendo feito pela marinha britânica, desde março de 1830, na costa brasileira.

A lei de 1831 e as apreensões que eram realizadas pelas embarcações britânicas e brasileiras provocou realmente um impacto sobre o tráfico de escravos. Houve a diminuição do número de traficados e um aumento significativo número de navios apreendidos e julgados nas Comissões Mistas do Rio de Janeiro e de Serra Leoa. Estas ocorrências trouxeram consequências para as relações entre Brasil e Portugal, a maioria dos navios apreendidos era português e como aquele país não tinha tratados nem com o Império brasileiro e nem com a Grã-Bretanha sobre o tráfico da escravatura, as reclamações se multiplicavam.

⁸ SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)* - A política externa do sistema agroexportador. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

A solução para tal problema seria a negociação de um tratado, que ocorreu em 1836. Mas como os portugueses tinham interesses em um acordo comercial com o Brasil, usaram o combate ao tráfico como moeda de troca. O tratado nunca chegou a ser ratificado.

No terceiro capítulo avançamos sobre as consequências no Brasil, em Portugal e nas relações bilaterais da recusa brasileira em estabelecer o tratado de comércio e de combate ao tráfico com o portugueses. Analisamos também a ofensiva britânica sobre o tráfico e sobre a soberania portuguesa através do *Act Palmerston*.

No Brasil, a rejeição ao tratado eleva a disputa entre liberais e conservadores. A insistência do primeiro grupo em fazer aprovar um novo acordo bilateral, depois da construção do consenso sobre os "acordos de reconhecimento" como tratados nocivos aos interesses do Brasil, não foi muito bem recebido e este fato somado aos acontecimentos internos, como as revoltas ocorridas em diversas províncias, determinou a mudança de rumos da regência. Os conservadores chegavam ao poder com um ministério liderado por Vasconcelos e a regência nas mãos de Araújo Lima.

A mudança impactou nas políticas de combate ao tráfico. Os conservadores faziam discursos abertamente contrários às políticas repressivas. Mas como existiam contratos e leis, procuraram manter as aparências.

Em Portugal, a frustração com a não ratificação do tratado negociado, gerou o que entendemos como plano alternativo ao comércio com o Brasil. O governo de Sá da Bandeira lançou mão de um Decreto que estabelecia novos planos para a África, dentre eles a proibição do tráfico da escravidão a partir daquelas terras. Esta construção autônoma dos liberais portugueses visava converter as suas províncias africanas em um novo pólo colonial em substituição ao Brasil.

As dificuldades internas de se colocar em prática aquela lei, que nas palavras de Maria Manoela Lucas, "acabariam por tornar-se letra morta"⁹, faziam com que o governo português insistisse no estabelecimento de um acordo comercial com o Brasil. Mas o aumento de capturas de navios portugueses pela Comissão Mista Brasil-Inglaterra dificultava uma negociação mais profícua.

Os documentos sobre as atividades da Comissão Mista Brasil- Inglaterra, peças processuais, ou autos sobre os processos sofridos pelos navios apreendidos sobre

⁹ LUCAS, Maria Manoela. *Organização do Império*. In TORGAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: História de Portugal, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p. 254.

suspeita de tráfico de escravos nas águas territoriais brasileiras, constituíram as mais importantes referências documentais da tese, nos permitiram perceber de forma bastante eloquente as dificuldades que iam se estabelecendo para que as relações diplomáticas ocorressem dentro dos princípios fundamentais da boa inteligência e harmonia entre os países.

Era o tempo da defesa dos interesses nacionais, do nacionalismo que se distanciava daquele tipo de relação externa realizada pelas monarquias. Não era mais a aristocracia que determinava a relação entre os países, por isso o fato de o Imperador do Brasil ser irmão da Rainha de Portugal pouco ou nada contava, prevalecia os interesses das elites agrárias, que se aburguesavam. Esta percepção vale também na relação a Inglaterra, que apesar do seu poder político, econômico e militar não consegue ter a mesma força de tempos anteriores nas negociações, como veremos no último trecho deste terceiro capítulo.

No último capítulo, nos dedicamos aos derradeiros anos do tráfico de escravos para o Brasil. Neste tempo as relações diretas entre o Brasil e Portugal não se pautam mais pelas negociações de acordos comerciais. Ao contrário, houve o afastamento entre as nações, principalmente depois da ratificação do tratado entre Portugal e Estados Unidos da América. Mas a questão do tráfico ainda exigia grande empenho dos ministérios de estrangeiros dos dois países, menos relação entre eles do que na relação dos dois países com a Inglaterra.

O período de 1842 a 1850 foi marcado pelo crescimento exponencial do tráfico de escravos. A demanda brasileira e a fragilidade da fiscalização empreendida pelos ingleses, portugueses, franceses e, também, brasileiros permitiu que os traficantes ampliassem aquele comércio a números comparáveis ao período que antecede a entrada em vigor do tratado entre Inglaterra e Brasil.

A resposta britânica, no entanto, foi proporcional ao crescimento dos números de africanos transportados. Estabeleceram um acordo com os portugueses em 1842, apontado por Palmerston como uma grande vitória britânica, e impuseram ao Brasil a famosa *bill Aberdeen*.

Estas ações são entendidas como fundamentais ao fim do comércio de escravos entre as colônias portuguesas na África e Brasil. Mas o que procuramos mostrar é que elas somente foram catalisadoras de um movimento que já se construía, tanto em Portugal, quanto no Brasil, que compreendia a necessidade de por fim ao tráfico da escravatura.

Por fim, dedicamos o último trecho do texto a estabelecer o contraponto entre a conflituosa relação bilateral entre Brasil e Portugal nos anos do tráfico, com a forma como vieram a se relacionar depois. O tom mais amistoso, das relações posteriores a 1850, denotam o quão potencialmente conflituosa era a questão do tráfico.

A vontade de estabelecer o diálogo entre a história das relações internacionais e a história política com a questão do tráfico de escravos foi o que nos guiou na pesquisa e na construção desta tese. A necessidade de avançar em novas linhas de pesquisa para melhor compreender aquele fenômeno, que impactou e ainda impacta a formação social do Brasil, foi um estímulo a mais. Esperamos termos contribuído para o desenvolvimento do conhecimento histórico.

Capítulo 1

A Independência e os acordos de reconhecimento

O processo de independência do Brasil é de conhecimento de todos que passaram pelos bancos escolares e muitos foram os autores que se dedicaram à temática na busca de elementos que contribuíssem efetivamente para compreensão dos fatos e consequências do momento fundador do Estado e da nação brasileira.¹⁰ Coube a independência determinar a responsabilidade de inserção do país no cenário internacional, foco primeiro da nossa investigação.

As relações externas brasileira depois do grito do Ipiranga foram dominadas pela necessidade do reconhecimento da independência. Pois, no mundo legalista das monarquias, principalmente com o recrudescimento do absolutismo, havia sempre o temor de uma ação em represália a um processo de independência. Neste caso em particular, o temor era de uma reação portuguesa apoiada pelos Estados que formavam a Santa Aliança.¹¹

Esta preocupação fundava-se na convicção sobre o poder internacional exercido por Metternich, poderoso Chanceler austríaco e suas posições absolutistas e legalistas.¹² Mas também existia a dúvida sobre o papel que desempenharia a Grã-Bretanha. A política externa britânica estava orientada a reconhecer as independências na América ocorridas após a independência dos Estados Unidos, mas os casos anteriores de emancipação estavam vinculados à Espanha, país que tinha uma tradição de aliança com a França. A situação do Brasil era diferente, éramos uma colônia de Portugal, tradicional aliado britânico.

¹⁰ Ver: PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*. 2ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1957; OLIVEIRA, L. V. e RICUPERO, R. (orgs). *A Abertura dos Portos*. São Paulo: Ed. Senac SP, 2007; NEVES, Lúcia & MACHADO, Humberto. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999; SILVA, Alberto da Costa (coord.). *Crise Colonial e Independência - 1808-1830*. (Coleção: História do Brasil Nação, direção: Lilia Moritz Schwarcz.) Rio de Janeiro: Objetiva; Madri: Fundación Mapfre, 2011; HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

¹¹ "Ao reconhecimento diplomático do Brasil interpunha-se, em primeiro lugar a intransigência de Portugal quanto aos inícios das negociações, e a Política da Santa Aliança, sempre receosa de movimentos inspirados no ideário liberal, como por certo foi encarada a independência do brasileira." NEVES, Lúcia & MACHADO, Humberto. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999. p. 101

¹² "Quanto à Áustria e à Santa Aliança os fatos eram muito complicados do que pensavam os americanos, tanto na sua primitiva e fagueira ingenuidade, quando acreditavam que o parentesco entre D. Pedro I e Francisco de Habsburg tudo aplanaria, como quando, levados por informações londrinas, julgavam que a Santa Aliança se ostentaria inimiga impopular. CALÓGERAS, Pandiá. *O Marquês de Barbacena*. (Coleção Temas Brasileiros, 19). Brasília: EDUNB, 1982. p. 17

O quadro geral das relações internacionais naquela conjuntura era, sem embargo, contaminado pelas questões mais gerais das disputas das grandes potências europeias. De um lado a Grã-Bretanha com a sua força militar e política, com uma lógica externa que já apontava para uma ação de caráter imperialista. Do outro as grandes monarquias absolutistas da Europa, Áustria, Prússia e Rússia, que se esmeravam em manter o status do seu sistema político.¹³ Apesar das variantes determinadas pelas ações das personagens históricas, como, por exemplo, se à frente do *Foreign Office* estava Castlereagh ou Canning. No contexto geral as linhas de ação e de defesa dos interesses nacionais eram claras.

O papel do Ministério dos Negócios Estrangeiros brasileiro era interpretar para qual lado deveria pender a sua ação. Deveria confiar no fato de ser a única monarquia nas Américas e buscar o apoio da Santa Aliança? Ou garantir-se no tradicional apoio inglês às independências recentes?

A diplomacia imperial optou, a princípio, pela estratégia de buscar o apoio da Áustria de Metternich; no entanto, determinou a Caldeira Brant que estabelecesse contatos com Canning, poderoso Ministro Inglês, para atrasar qualquer possível ação inglesa em favor de Portugal.¹⁴ A escolha caracterizou-se equivocada e foi corrigida durante o processo. A indecisão austríaca demonstrou-se pouco interessante às necessidades brasileiras. O que fez com que a estratégia fosse alterada, principalmente, depois das informações passadas pelos representantes do Brasil em Londres e Viena.¹⁵

Com efeito, a situação mais delicada para a incipiente diplomacia brasileira, liderada na Europa por Caldeira Brant e Gameiro¹⁶, era a de estabelecer relações com a nossa antiga metrópole. O reino português não aceitava a independência do Brasil e acreditava no apoio da Santa Aliança para reverter a situação. A disputa no campo diplomático tinha um foco específico, a Áustria. Inicialmente os dois lados da contenda davam como certo o apoio britânico aos portugueses. O que não se sabia é que no lado dos reinos aliancistas não havia uma posição monolítica sobre o Brasil, que diferentemente de outros países americanos se tornara uma monarquia. A Áustria tendia para uma solução negociada, que envolvesse o reconhecimento em troca de alguma

¹³ CALÓGERAS, Pandiá. O Marquês de Barbacena. (Coleção Temas Brasileiros, 19). Brasília: EDUNB, 1982.

¹⁴ CALÓGERAS, Pandiá. O Marquês de Barbacena. (Coleção Temas Brasileiros, 19). Brasília: EDUNB, 1982.

¹⁵ Idem. p.21

¹⁶ Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta - Marechal, político e diplomata, teve os títulos de Visconde e Marquês de Barbacena; Manoel Rodrigues Gameiro Pessoa - Político e diplomata recebeu os títulos de Barão e Visconde de Itabaiana

compensação, mas a Prússia e, principalmente, a Rússia não admitiam a independência brasileira.

D. Pedro I optou claramente pelos princípios da negociação, determinou que todos os esforços fossem evidenciados para não colocar o Império do Brasil em conflito com os poderosos reinos europeus. Os representantes brasileiros foram em busca da mediação das grandes potências para garantir que Portugal reconhecesse a independência. Caldeira Brant foi à Inglaterra e abriu negociações com os ingleses envolvendo um acordo comercial e a suspensão do tráfico de escravos em prazo que seria determinado. Gameiro foi à Áustria e acenou com um vantajoso acordo comercial. As duas monarquias se dispuseram a intermediar as negociações com o irredutível reino português.

Pandiá Calógeras, afirma que a situação entre Brasil e Portugal beirou o conflito. O Império do Brasil estava disposto a conquistar o reconhecimento através do uso das suas forças militares. Dois elementos fizeram com que o Brasil protelasse esta ação: o andamento das conversas com os britânicos e a assinatura do tratado com os EUA, que reconhecia a independência brasileira.¹⁷ A partir destes fatos, a posição de resistência de Portugal em relação ao reconhecimento se tornou irrelevante.

A afirmação sobre a irrelevância da posição portuguesa não denota nenhuma arrogância ou presunção do historiador, está calcada no pragmatismo necessariamente decorrente das relações internacionais. O reconhecimento era uma necessidade para que o Brasil pudesse participar do jogo internacional. Era fundamental para que as exportações de produtos tropicais não cessassem, para que não houvesse prejuízos à elite produtora que apoiava o movimento de separação. Logo, a partir da perspectiva de reconhecimento de outras nações, o reconhecimento português perdeu importância, uma vez que o comércio de produtos brasileiros com Portugal poderia ser substituído pela ampliação do comércio com outros países como os EUA.

O processo de separação do Brasil em relação a Portugal foi, evidentemente, mais traumático aos interesses portugueses. A perspectiva da burguesia lusa de retomar a lógica comercial que prevalecia antes da abertura dos portos, se esvaia com a separação definitiva do Brasil. A explicação está no fato de que até 1808 “a produção nacional

¹⁷ Cf. CALÓGERAS, Pandiá. *O Marquês de Barbacena*. Brasília: EDUNB, 1982.

representava $\frac{1}{4}$ das exportações portuguesas a outras nações e menos da metade das que se destinavam ao Brasil”¹⁸.

Com efeito, podemos ser ainda mais específicos, os produtos portugueses que atendiam o Brasil se restringiam basicamente ao azeite e ao vinho, com algumas poucas exceções, ou seja, a origem destes produtos eram plenamente substituíveis dentro do panorama do livre mercado estabelecidos pelas novas regras do sistema capitalista. No entanto, outro “produto” do império português atraía o interesse dos brasileiros, o escravo africano e, neste caso, dado as proibições já existentes e a base consolidada dos operadores brasileiros do tráfico tanto no Brasil como nos territórios portugueses na África, não havia muitas alternativas.

Em suma, a separação era um duro golpe para a estrutura econômica portuguesa, fundada na exploração do seu vasto império, principalmente da sua maior colônia, pois, os “produtos originários do Brasil representavam 60%”¹⁹ do que era exportado por Portugal à outras nações. De modo que os portugueses não poderiam aceitar a separação, sob pena de perder um grande mercado para os seus produtos e um grande fornecedor de gêneros para a reexportação.

A raiz da questão e a consequência na estrutura das relações externas

A origem do processo de independência do Brasil pode ser marcado em diversos momentos históricos, mas foi a Revolução do Porto e suas consequências, que constituíram as condições factuais para que ela ocorresse. Com proclamação do documento com as justificativas da revolução, em 24 de agosto de 1820, se iniciou a ação política que mudou os rumos da história portuguesa e também brasileira. O movimento liberal deixou de ser um discurso das sombras e passou a ser o próprio signo do Estado português. As manifestações do Porto, se seguiram atos em Lisboa e na Ilha da Madeira; estava assim determinado o movimento vintista, que tinha a ambição de tornar Portugal uma monarquia moderna.²⁰

¹⁸ CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000. Brasília: EdUNB, 2000. P.15

¹⁹ Idem. Ibidem.

²⁰ Cf. VARGUES, Isabel Nobre. *Da Revolução à Contra-revolução: Vintismo, Cartismo, Absolutismo. O Exílio Político*. In: TORRAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

A historiografia brasileira e portuguesa costumam fazer ilações diretas entre os fatos decorrentes das medidas políticas do governo joanino no Brasil e a revolução de 1820. Em Caio Prado, por exemplo, está a leitura de que o movimento do Porto estava diretamente ligado às perdas econômicas impostas aos portugueses pela abertura dos portos, pelo acordo de comércio de 1810 com a Inglaterra, e pelo influxo de recursos originários do Brasil na forma de impostos (estes ficavam retidos no Rio de Janeiro com a mudança da Corte). Conclui que "é contra tal ordem de coisas que em grande parte se dirige o movimento constitucional do Porto"²¹, ainda afirma que "uma das suas preocupações máximas consistirá em reconduzir o Brasil ao antigo regime de colônia".²²

Valentim Alexandre, por sua vez, atribui ao processo político e econômico inaugurado pela abertura dos portos, o processo de interrupção da modernização política portuguesa. Entende o historiador português, que os impactos destas medidas provocaram a retração do processo de industrialização da economia portuguesa.²³ Consequente a esta retração houve o recrudescimento de posições mais conservadoras na relação de investimentos e incontáveis prejuízos à economia lusa. Alexandre não afirma categoricamente, como fez Caio Prado, a relação direta entre a crise econômica e a ação política mas, aponta o pensamento liberal português como uma resposta ao abandono do rei aos seus súditos²⁴.

Posição um pouco distinta das já citadas aparece com Lúcia Neves e Humberto Machado. Embora, mantenham a perspectiva econômica do processo, não deixam de perceber, que do ponto de vista político a Europa estava convulsionada. Os ideais liberais, mesmo em Portugal, já apareciam antes da invasão francesa. A partir desta perspectiva, os autores propõem outra abordagem para o processo revolucionário. Sugerem uma perspectiva nacionalista, que incorporamos à nossa compreensão, e afirmam que este processo não tinha um caráter recolonizador atribuído por Caio Prado.

²¹ PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*. 2ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1957. p. 46

²² Idem. *Ib*

²³ "Confrontada com a mutação brusca e dramática do quadro imperial, a grande burguesia portuguesa dá-se conta da vulnerabilidade da sua posição relativamente ao Estado absolutista, levando-os a procurar soluções institucionais alternativas que lhes dessem maior segurança". ALEXANDRE, *op. cit.* p. 399.

²⁴ Cf ALEXANDRE, *op cit.*

As Cortes eram liberais e pretendiam a união entre os reinos na condição de unidade territorial e política, cujas leis seriam as mesmas e os princípios norteadores também.²⁵

Dentro do princípio de que o reino é um só e que Lisboa, pela sua localização europeia deveria ser a sede do reino, os revolucionários exigem o retorno do rei. Fato que acontece quase um ano depois. A Família Real retorna a Portugal, entrando no Tejo em três de julho de 1821, ficando o filho mais velho de D. João como Príncipe Regente do reino do Brasil. No seio do poder real, a concepção de reino unido permanecia como pensada em 1815 e a presença do Príncipe no Brasil foi uma estratégia para evitar a exacerbação de focos revolucionários.

Esta situação temporária, como o próprio decreto real assegurava²⁶, foi por pouco tempo aceita pelas Cortes. Os deputados portugueses assegurados das suas convicções, quanto ao modelo de reino que queriam e, principalmente, percebendo a urgente necessidade de se recuperar a economia lusitana, passam a ver a presença de D. Pedro no Brasil como um obstáculo ao processo de unidade territorial do império.

A primeira ação das Cortes portuguesas foi a de enviar ao Rio de Janeiro o "navio Infante D. Sebastião" que "atracou no Rio de Janeiro com as notícias de que as repartições governamentais no Brasil seriam fechadas e que D. Pedro deveria embarcar para Lisboa".²⁷ Subsequentemente veio a intimação para que D. Pedro fosse a bordo da Fragata União e a consequente negativa de retornar a Portugal, que no Brasil ficou conhecida como "dia do fico".

A mudança de humor de D. Pedro, que nas primeiras cartas ao pai, aos amigos e às Cortes revelava o caráter provisório de sua regência e a vontade de retornar a Lisboa²⁸, desagradou muito aos representantes do legislativo português. Os deputados

²⁵ "Era a ideia de uma política integradora, em que o Reino Unido deixasse de significar a união de dois reinos distintos, para compreender uma só unidade política, da qual o Congresso se tornava o símbolo, substituindo a figura do rei." NEVES & MACHADO, *op cit.* p. 76.

²⁶ "E deixando nesta Côrte ao meu muito amado e prezado filho, o Principe real do Reyno Unido, encarregado do Governo Provisório deste Reyno do Brazil, em quanto nelle se não achar estabelecida a Constituição geral da Nação". *Decreto de S.M. annunciando a sua aprovação da Constituição, e mudança para Lisboa*. Rio de Janeiro, 02 de março de 1821. In *Correio Braziliense*, Londres, Julho de 1821. sítio: objdigital.bn.br/acervo/div_periodicos/correio_braziliense/volume27.pdf, Consultado em 25 de maio de 2013.

²⁷ GOMES, Laurentino. 1822 - Como um homem sábio, uma princesa triste e um holandês louco por dinheiro ajudaram D. Pedro a criar o Brasil - um país que tinha tudo para dar errado. São Paulo: Ediouro, 2010.

²⁸ "Chegou finalmente o grande dia 26 de fevereiro, em que tive a felicidade de servir de medianeiro entre meu Pay, e a Nação, e de me constituírem regenerador da Patria, cargo que para im merecerá eterna lembrança, e me obrigará sempre a concorrer directamente para felicitar a Nação de heroes, á qual tenho a gloria de pertencer; (...) Eu aqui fico até por a Constituição em marcha, e em exacta observância, depois terei a gloria de ir para lá entregar-me nos braços da minha amiga Nação... PEDRO, D. *Carta a um amigo confidencial*. Rio de Janeiro, 18 de março de 1821. In *Correio Braziliense*, Londres, Julho de 1821. sítio:

vociferavam contra o príncipe, contra os representantes do reino do Brasil nas Cortes, contra os paulistas e, especialmente, contra José Bonifácio a quem atribuíam a mudança de humor do príncipe.

Na sessão das Cortes de 27 de junho de 1822, o seu presidente José Joaquim Ribeiro de Moura tomou a palavra para rebater o parlatório do representante da província de São Paulo, Antônio Manuel da Silva Bueno. Diante das críticas violentas à representação feita pela Junta de São Paulo, tratou de defendê-la exortando o direito que qualquer junta governativa tem de redigir petições às Cortes. O deputado Moura contradisse de imediato a defesa propalada, afirmando que o príncipe regente e as juntas provinciais do Brasil juraram sobre as Bases da Constituição Portuguesa, construída naquele parlamento, à qual, portanto, deveriam obedecer.²⁹

O *Correio Braziliense* reproduz os debates parlamentares afirmando que o Deputado Moura "sustentou com a mais energica eloquencia, que outra cousa não fizeram senão oppor a mais decidida resistencia aos decretos e ordens dos supremos poderes, que haviam já reconhecido, e as ordens dos quaes tinham jurado obedecer".³⁰ O deputado ainda definiu como sediciosos a Junta paulista e o ministro José Bonifácio e propôs o uso da força repressiva contra os que se colocavam à margem das resoluções das Cortes.

A animosidade entre portugueses e brasileiros era evidente. A necessidade dos comerciantes portugueses retomar o antigo tráfico de produtos brasileiros ficava muito clara. Deputados falavam da necessidade de o Brasil e Portugal priorizarem seus comércios mútuos, mas as resoluções que saíam das Cortes em Lisboa chegavam ao Brasil como verdadeiros artefatos incendiários. A "ordem de retirada do príncipe regente do Brasil; a adoção de um governador de Armas, independente do Rio de Janeiro, em cada província; a criação de governos fantasmas e destituídos de força, constituídos pelas Juntas diretamente ligadas a Lisboa", não eram medidas que atendessem os anseios e às expectativas de liberdade pretendidas pelos grandes comerciantes e pelos intelectuais liberais.³¹

objdigital.bn.br/acervo/div_periodicos/correio_braziliense/volume27.pdf, Consultado em 25 de maio de 2013.

²⁹ Cf. *Correio Braziliense*, Londres, Julho de 1821. sítio: objdigital.bn.br/acervo/div_periodicos/correio_braziliense/volume27.pdf, Consultado em 25 de maio de 2013.

³⁰ *Correio Braziliense*, Londres, Julho de 1821. sítio: objdigital.bn.br/acervo/div_periodicos/correio_braziliense/volume27.pdf, Consultado em 25 de maio de 2013. p. 84

³¹ NEVES & MACHADO, *op cit.* p. 82

Nestas circunstâncias, a separação definitiva do Brasil em relação ao Império português foi inevitável. A última ordem das Côrtes chega às mãos de D. Pedro no dia 07 de setembro de 1822, acompanhada de duas cartas, uma de José Bonifácio e outra da sua esposa Leopoldina, ambas exortando o príncipe a declarar o Brasil livre do jugo das Côrtes. Motivaram D. Pedro a proclamar as palavras que tornam o Brasil independente de Portugal e se preparar para a guerra.

Os burgueses do Porto exigiram a volta do rei porque queriam restabelecer a conexão entre a economia produtiva do Brasil e a sua. Usaram de toda sua força política no parlamento para construir uma legalidade, que recolocava o Brasil atrelado à economia portuguesa, mesmo depois da abertura dos Portos. Constituíram uma interpretação bastante própria da ideia de Reino Unido para justificar o processo de reenquadramento do Brasil aos interesses lusitanos.³² Mas foram vencidos pela dinâmica histórica.

Sem embargo, a construção histórica recente de Portugal demonstra que esta sequência de acontecimentos foram determinados pela dialética própria do período transacional entre o Antigo Regime e o liberalismo. A Revolução do Porto, apenas cinco anos depois do Congresso de Viena e, por consequência, do estabelecimento da Santa Aliança, demonstra que os liberais portugueses se pautavam mais pela perspectiva dos seus próprios problemas diante do mundo do que pelas interferências determinadas pelos países que dominavam a cena política europeia.

Pode-se afirmar que essa revolução está no contexto das revoluções liberais ou que veio tardiamente, mas podemos entendê-la ainda de outra forma. A Revolução do Porto pode ser compreendida como o início da retomada política do liberalismo na Europa. Depois do duro golpe da restauração em França, Espanha, Áustria, etc., os portugueses, determinados pelas dinâmicas internas, reacendem o pavio revolucionário da Europa. O princípio do liberalismo é retomado e afirmado nas palavras de Almeida Garrett:

“Os Homens são iguais, porque, são livres; e são livres, porque são iguais: eis aqui um círculo vicioso à primeira vista, mas uma demonstração verdadeira; e exacta, para quem a quiser aprofundar. A natureza, que nos doou estes dous preciosos bens, que os ligou intimamente com a nossa essência, lhes de uma tal

³² Cf. NEVES & MACHADO. *op. cit.*

correlação, uma afinidade, e união tão recíproca, que, um sem outro, não podem existir; que, um sem outro, não podem cabalmente demonstrar-se” (GARRET in NEVES (et al)(orgs): 2007, 27)

No entanto, este quadro demonstra que Portugal mantinha suas idiossincrasias. Em plena revolução liberal, o espírito das conquistas, símbolo maior do absolutismo português, foi reativado. Através de argumentos em defesa da construção de um único reino que reunisse os territórios de Portugal e Brasil, os liberais do Porto buscavam garantir a retomada do fluxo econômico proveniente das terras americanas. A aparente contradição é fruto da indisfarçável incapacidade competitiva da economia portuguesa, que não priorizou a produção, pois, garantia-se nas suas extensas áreas fora do continente europeu para isso.

Esta tese foi inclusive objeto de análise da professora Lucia Neves e do professor Humberto Machado em seu livro. Argumentaram, através dos folhetos e documentos liberais, que o anseio dos liberais era ter um reino forte, que atendesse seus interesses comerciais, mas em momento algum aludiram a um espírito empreendedor e industrial.³³

Neste mesmo espírito, Antonio Sérgio interpreta que os liberais portugueses não foram tão liberais assim quando se tratava das colônias, e o caso do Brasil foi mais grave. O fato de ser politicamente um reino distinto de Portugal, desde a formação do Reino Unido, em 1815, gerava nos brasileiros expectativas que não eram mais respondidas pela burguesia portuguesa. Seu texto nos permite interpretar que esta compreensão passou ao largo das principais análises liberais, o que determinou a separação, em definitivo, dos dois territórios em 1822.

“Os radicais, muito liberais para consigo, mas pouco para com o Brasil, provocaram neste uma reação que levou o príncipe D. Pedro a proclamar-lhe a independência, ficando seu imperador (setembro de 1822).”³⁴

Não existia mais condições conjunturais ou estruturais para a manutenção do modelo de união econômica e política entre Brasil e Portugal nos moldes pretendidos

³³ Cf NEVES, Lúcia & MACHADO, Humberto. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

³⁴ SÉRGIO, Antonio. *As duas políticas nacionais. Ensaio*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1972. p.129

pelos vintistas. O controle do comércio e das relações externas como propunham no texto constitucional seria um retrocesso no quadro econômico brasileiro.

A dura realidade histórica estabeleceu, ao contrário do que preferiam os revolucionários, o processo de rompimento definitivo da sua principal colônia. As opções colocadas para os lusitanos após o 7 de setembro de 1822 eram a de reconhecer a perda territorial e econômica considerável, tentando minimizá-las com um possível acordo amistoso; ou partir para o enfrentamento e, através do conflito, retomar o controle sobre seu antigo celeiro.

Por outro lado, a independência do Brasil era uma condição fundamental aos interesses de sua elite econômica. Ser reconhecido como país independente passou a ser a prioridade do Império após a separação. Embora a intermediação diplomática de Inglaterra e Áustria tenham demorado a surtir efeito na posição portuguesa, o bloqueio comercial imposto pelo Brasil e segundo Pandiá Calógeras, a derrota dos confederados do Equador fez com que D. João VI revisse sua posição e iniciasse as negociações.³⁵

O reconhecimento e a difícil relação

As negociações entre Brasil e Portugal, intermediadas por Grã-Bretanha e Áustria já foram tratadas por diversos historiadores como Calvet de Magalhães e Amado Cervo, Pandiá Calógeras, José Luiz Werneck da Silva e Williams Gonçalves, mas cabe-nos pontuar algumas questões deste processo que são elementares na construção da nossa tese:

As abordagens de Amado Cervo e Calvet de Magalhães questionam a ideia construída por uma historiografia mais tradicional, de uma independência pacífica e sem lutas. Para os historiadores, que se debruçam sobre as relações externas entre Brasil e Portugal, esta tese não passa de um mito consagrado por leituras, que procuram justificar o pacifismo da nossa formação.³⁶ Os conflitos ocorridos na Bahia e no Rio de Janeiro já seriam suficientes para corroborar a leitura que apresentam, mas o signo maior do discurso destes especialistas em história das relações internacionais está nas consequências externas ao fato. O conflito é aparente, como já apontamos

³⁵ Cf. CALÓGERAS, Pandiá. *O Marquês de Barbacena*. Brasília: EDUNB, 1982.

³⁶ Cf. CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000, p.108

anteriormente, no cenário externo ao território brasileiro e envolve todas as negociações empreendidas para o reconhecimento da independência do Brasil.

Pelo lado português observamos uma inicial pretensão de que aquele movimento não passasse de um levante sem maiores consequências. Todos os passos, inicialmente, eram dados rumo ao desconhecido. Este é o caso do fato envolvendo a "Missão Rio Maior", logo após as primeiras tentativas de diálogo travada entre as partes. A decisão de enviar ao Rio de Janeiro uma missão de afogadilho, sem obter informações mais precisas das circunstâncias e do contexto que acontecia no Brasil naquele instante, gerou problemas posteriores. Acreditando que a guerra ainda era travada em algumas províncias do norte, em especial na Bahia onde o general Madeira comandava 10.000 homens³⁷, o governo conservador português enviou ao Brasil uma missão para negociar a manutenção do elo de ligação entre os dois reinos. O Marechal Luís Paulino e, principalmente, o Conde Rio Maior tinham a expectativa de reverter o quadro conflituoso que esperavam encontrar por aqui. Contavam com esta situação para restabelecer os antigos laços característicos do Reino Unido, que antes de setembro de 1822 ligava as duas partes do império português.

A situação, no entanto, era diversa. A elite brasileira que propusera esta solução para as Cortes de Lisboa alguns meses antes, não estava mais disposta a se submeter aos ditames de Lisboa. As condições de negociação se alteraram e o resultado foi a expulsão dos representantes portugueses do Brasil, que ainda foram expropriados da Charrua de guerra na qual tinham chegado em águas brasileiras.³⁸

Esta circunstância colocou a bom termo, aos portugueses, verdadeira posição do Brasil frente à contenda estabelecida. Ficou claro que não existia mais disposição no governo brasileiro para uma negociação que não reconhecesse a independência. Mas se por um lado a expulsão de Rio Maior serviu para dar este recado diplomático, por outro, podemos dizer que o tratamento dispensado aos representantes brasileiros nas Cortes de Lisboa, quando foram vilipendiados e cassados, foi respondido de forma eloquente.³⁹

O fracasso da missão de Rio Maior e a hostilidade diplomática dispensada aos representantes portugueses, ampliou o tensionamento entre as duas nações. Mas outros fatores foram também importantes para alimentar o conflito. No Brasil o sentimento

³⁷ "Portugal contava com 10.000 homens e um marinha organizada no início da guerra e chegou a sua maior concentração das tropas na Bahia, onde Madeira esteve no comando de 11.000 homens". CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000, p.103

³⁸ Cf. CALÓGERAS, Pandiá. *O Marquês de Barbacena*. Brasília: EDUNB, 1982. p.16

³⁹ *Correio Braziliense ou Armazem Literario*, Londres, Julho de 1822. Volume XXIX. pp 31-182.

antilusitano, decorrente das divergências de interesses entre os brasileiros e os portugueses aqui residentes, além das questões envolvendo os representantes nas cortes, podem explicar a animosidade. No lado português, o sentimento de ingratidão e, por óbvio, as perdas econômicas consideráveis justificavam qualquer ação de guerra para retomada do território.

Mas este fato vai além das questões políticas entre as duas nações. Amado Cervo e Calvet de Magalhães analisam as suas consequências a partir da ótica das relações internacionais mais amplas, expressas no contexto conjuntural. Afirmam que o fracasso da Missão Rio Maior "jogou os dois países nos braços dos ingleses"⁴⁰. E é este ponto que nos interessa em especial, pois, uma das prerrogativas para o reconhecimento da independência pelos ingleses, que já havia sido exposto por Canning ao Marechal Felisberto Caldeira Brant, antes mesmo da missão portuguesa, era a cessação do tráfico de escravos entre a África e o Brasil.

Partindo desta premissa, qualquer negociação empreendida afetaria aos interesses portugueses e brasileiros. No Brasil duas eram as preocupações. A falta de braços para produzir e a reação política da classe produtora, que queria a independência, mas não admitia a descontinuidade do tráfico. O contexto político era tão avesso a esta possibilidade, que mesmo tendo negociado previamente com o governo inglês a finalização do tráfico, as ordens dadas aos diplomatas brasileiros que participaram das conferências com Charles Stuart, revelam a preocupação do governo brasileiro com a possível escassez de mão de obra advinda da suspensão do *odioso comércio*.⁴¹

Pelo lado português, a questão econômica também pesava significativamente. O tráfico era a maior fonte de receitas das colônias africanas, além disso, uma parte significativa dos navios utilizados no comércio escravista eram fabricados em Portugal.⁴² Com efeito, a intervenção inglesa colocava em risco o próprio propósito do comércio português com o Brasil, pois, sem o tráfico de escravos o interesse da ex-colônia na economia portuguesa e nas relações comerciais com Portugal se esvaziava. Não é sem sentido a defesa ardorosa dos lusitanos sobre a obrigação de cumprir somente o acordo de 1815.⁴³ Mas ainda assim, são os ingleses que capitaneiam as

⁴⁰ CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000, 107

⁴¹ "Conferências para o Tratado Anti-trafco". Arquivo do Itamaraty, localização P10 M31 pasta C.

⁴² Ver: KLEIN, Herbert. *Trafico de Escravos no Atlântico*.Ribeirão Preto, SP: Funpec, 2004.

⁴³ Nos documentos da Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha observamos diversas teses de defesa apresentadas que alegam que os navios portugueses só estavam a mercê dos acordos de 1815 e 1817. Ver nos capítulos 2 e 3.

negociações para o reconhecimento da independência e a questão do tráfico é um dos principais pontos da pauta.

A missão de Stuart para o reconhecimento da independência já foi relatada por muitos historiadores. Sabemos nós, que o diplomata inglês, conservador por convicção, veio também a defender os interesses portugueses, de acordo com as orientações do rei de Portugal e do Duque de Palmela, que liderava o Ministério dos Negócios Estrangeiros daquele país.

As conferências para o Tratado de Paz, Amizade e Aliança foram conduzidas pelo então Ministro dos Negócios Estrangeiros, Luis José de Carvalho e Melo, futuro Visconde da Cachoeira; pelo Barão de Santo Amaro, José Egídio Alves de Almeida, mais tarde Visconde e Marquês e também sucessor de Carvalho e Melo no posto de ministro do estrangeiro, e pelo Almirante Francisco Vilela Barbosa, agraciado posteriormente com o título de Marquês de Paranaguá. Os plenipotenciários brasileiros tiveram a dura tarefa de negociar com o britânico Stuart, que representava os interesses portugueses.

Para Portugal a alternativa a interrupção do comércio perpetrada unilateralmente pelo Brasil, foi estabelecer um acordo bilateral que garantisse o fluxo de produtos brasileiros para Portugal e que estabelecesse as melhores condições para entrada de produtos portugueses nos portos brasileiros. Um acordo que assegurasse a cláusula de “nação mais favorecida”⁴⁴.

No entanto, o reconhecimento veio recheado de outras condicionantes. As orientações seguidas por Stuart exigiam o título de Imperador a D. João VI; que o Brasil assumisse uma dívida no valor de 2 milhões de libras esterlinas; além do acordo comercial que garantisse, como já posto, o fluxo de produtos entre as nações.

Os artigos definidos e assinados no Tratado de Paz, Amizade e Aliança revelaram a fragilidade da diplomacia brasileira durante as negociações. Garantiu-se com o tratado todas as prerrogativas auferidas pela Coroa portuguesa, mesmo estando em posição frágil diante da conquista política brasileira. Prevaleceu, como afirmaram Cervo e Calvet de Magalhães, a maior envergadura do plenipotenciário inglês que negociava por Portugal.

Não nos cabe discutir as razões das concessões dadas aos portugueses e também aos ingleses, nos tratados que se seguem aos do dia 29 de agosto de 1825. Chama-nos a

⁴⁴ A condição de “nação mais favorecida” era um princípio diplomático objetivando garantir, que em tratados posteriores, nenhuma outra nação teria condições melhores no relação comercial com as partes.

atenção, no entanto, o artigo III do dito documento. Nele está exposto de forma bem direta e sem muitas conexões, o seguinte: "Art III - Sua Majestade Imperial promete não aceitar proposições de quaisquer colônias portuguesas para se reunirem ao Império do Brasil."⁴⁵ Este ponto do acordo revela toda preocupação portuguesa com possíveis adesões à causa brasileira que já vinham sendo negociadas entre as elites produtoras brasileira e traficante angolana.⁴⁶

Existia o temor evidente que as atividades econômicas dos dois lados ficassem comprometidas diante da incapacidade diplomática portuguesa e brasileira em solucionar o impasse decorrente da independência. Logo, para evitar perdas, traçaram plano de união. Que visava garantir o abastecimento de escravos para o Brasil e as rotas comerciais para Angola, que seria beneficiada por se associar a economia mais forte do fragmentado império português.⁴⁷

Observamos este artigo como uma dupla defesa portuguesa. Defendiam o controle do território e defendiam os interesses econômicos vinculados a ele, ou seja, o comércio de almas destinadas à escravidão na América. Os portos de Luanda e Cabinda eram os maiores fornecedores de pretos para o Brasil naquele momento, apesar da forte repressão inglesa nestes pontos tradicionais de comércio de escravos.⁴⁸ Preservando o domínio e, principalmente, garantindo que os brasileiros não dominariam o comércio escravista nas duas pontas, Portugal mantinha o controle sobre o fluxo comercial de escravos e sobre um importante veio comercial com a antiga colônia, garantindo também um excelente instrumento para pressão diplomática.

O foco da burguesia e do governo português, no acordo com o Brasil, eram os produtos tropicais de grande valor comercial por aquelas bandas. Para o Brasil, ou pelo menos para a elite produtora, o grande interesse era a manutenção do fluxo de escravos. o que estava posto, portanto, eram as condicionantes que mantinham de forma peculiar, elementos que balizavam o Antigo Regime e a sua correspondente estrutura econômica.

⁴⁵ Tratado de Paz, Amizade e Aliança entre Portugal e Brasil. Arquivo do Itamaraty, localização P17 M25.

⁴⁶ CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000,

⁴⁷ Cf. CALVET DE MAGALHÃES. *Breve História das relações diplomáticas entre Brasil e Portugal*. São Paulo: Paz e Terra, 1999

⁴⁸ Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. p. 129

. Procurar a página

Contraditoriamente, os países que tinham feitos suas revoluções de cunho liberalizante, esforçavam-se para garantir a conservação das velhas práticas.

Apesar de tal constatação, podemos observar que, o Tratado de Paz, Amizade e Aliança⁴⁹ atendeu a interesses objetivos e também subjetivos. Objetivamente o tratado reconhece a independência, estabelece a normalidade das relações entre os dois países, além de garantir os interesses de portugueses que por aqui habitavam e de brasileiros que por lá viviam⁵⁰. Subjetivamente deu segurança relativa aos grandes proprietários de terra e aos traficantes de escravos.

Neste ponto reforçamos a base da nossa análise contextual do processo das relações externas entre Brasil e sua antiga metrópole. Portugal, como já posto, tinha muitos interesses na manutenção de vínculos econômicos com o Brasil. Os dados relatados acima que expõem as porcentagens das relações comerciais entre estes territórios, comprovam esta observação. Mas, para o Brasil, o vínculo de interesse com a economia portuguesa se configurava principalmente pelo abastecimento regular de escravos, oriundos das terras africanas portuguesas. A elite agroexportadora brasileira estava com os olhos nos porões dos navios que atravessavam o Atlântico trazendo a mão de obra necessária a manutenção do modelo econômico que vigorava desde o início da colonização.

Mas houve outras nuances nas negociações, que iam além da configuração objetiva dos interesses mútuos. Entre os pontos mais questionáveis da lista de exigências financeiras entregue pelo plenipotenciário português para constar no anexo secreto do Tratado de Paz, Amizade e Aliança, aparece a exigência de "recrutamento de alemães para o exército do Brasil"⁵¹.

Esta exigência citada, não foi atendida pelo governo brasileiro, assim como não foram atendidas: a "Amortização atrasada" do empréstimo assumido pelo Brasil a partir daquele tratado; os "Sacrifícios feitos por Portugal para haver os dinheiros necessários

⁴⁹ Em algumas obras o nome do tratado entre Brasil e Portugal aparece de forma diferente ao que usamos. Nossa referência é o documento original do Tratado encontrado no Arquivo do Itamaraty, com a localização P17 M25. Em CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000, p.115, o termo usado é "Tratado de Paz e Aliança".

⁵⁰ ART. I – Sua Majestade Fidelíssima reconhece o Brasil na categoria de Império independente e separado dos Reinos de Portugal e Algarves; e a seu sobre todos muito amado e prezado filho D. Pedro por Imperador, cedendo e transferindo de sua livre vontade a soberania do dito Império ao mesmo seu filho e a seus legítimos sucessores. Sua Majestade Fidelíssima toma sômente e reserva para a sua pessoa o mesmo título. *Apud* CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000*. Brasília: EdUNB, 2000.

⁵¹ *Reclamações de Portugal*. Documento oficial das conferências secretas para definição da convenção anexa ao Tratado de Paz, Amizade e Aliança. Arquivo do Itamaraty. Localização em arquivo: P 18 M 3

ao pagamento dos juros e amortizações"; e a "Diferença nominal e o custo das apólices amortizadas por Portugal"⁵². Todos estes elementos arrolados no documentos fazem parte do primeiro rol de reclamações portuguesas em relação ao Estado do Brasil. Esta lista refere-se apenas às questões de Estado excluindo exigências de cunho privadas, que foram tratadas no âmbito da Comissão Mista Brasil-Portugal.

Do ponto de vista político esta lista foi muito questionada, quando veio a público. Afirmavam, os seus críticos, que a independência não poderia ter condicionante, pois, não foi uma concessão e sim uma conquista, logo, não se poderia botar preço nos bens deixados por Portugal, porque estes, a partir do 7 de setembro de 1822, pertenciam ao Brasil.⁵³

Mas, observando friamente a sequência dos acontecimentos, podemos afirmar que o Tratado de Paz, Amizade e Aliança inaugurou o relacionamento complicado e tenso entre as duas monarquias lusofônicas. Ele foi apenas o primeiro passo de uma relação, que pelo menos durante o século XIX, foi marcada por uma série de elementos que ultrapassavam a lógica pragmática, princípio fundamental que deve nortear as relações internacionais. O básico deste documento era reconhecer a independência e abrir caminho para o acordo comercial desejado pela burguesia portuguesa, mas elementos outros como a imposição do título de Imperador do Brasil ao rei de Portugal e a transferência para o Brasil da imensa dívida portuguesa para com a Inglaterra deram outro encaminhamento ao relacionamento, por conseguinte, estabelecendo uma lógica menos amistosa.⁵⁴

No entanto, observando o contexto mais global, é perceptível que este acordo foi assinado em tempos de transformações rápidas. Quando Charles Stuart chegou ao Brasil em março de 1825 e apresentou os títulos de plenipotenciários em nome de Sua Majestade Fidelíssima de Portugal e também do Rei Jorge da Grã-Bretanha, ficou claro que a estrutura do poder internacional havia se alterado de forma permanente. O capitalismo na sua fase imperialista se impunha.

Com efeito, a presença de um plenipotenciário britânico nas negociações representava o interesse da política externa britânica em interceder como mediadora no

⁵² idem.

⁵³ Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff & GONÇALVES, Márcia de Almeida. *A consolidação do Estado imperial brasileiro*. 14ªed. São Paulo: Atual, 1991. pp. 31-34.

⁵⁴ Convenção Adicional ao Tratado de Amizade e Aliança de 19 de agosto de 1825. Esta convenção adicional estabelece que o Império do Brasil assumiria uma dívida de 2 milhões de libras esterlinas como compensação às reclamações portuguesas diante dos bens deixados por D. João VI quando partiu do Brasil. Arquivo do Itamaraty, localização P17 M25.

processo de formação dos Estados americanos. Seguindo a compreensão de Perdigão Malheiros, a disputa política entre a Inglaterra e as monarquias da Santa Aliança exigia uma ação rápida da coroa britânica. Principalmente porque se tratava da monarquia brasileira, com forte inclinação absolutista, cujo imperador era genro do rei da Áustria.⁵⁵

Para o ingleses, era preciso garantir a continuidade do seu projeto expansionista, gerado pelas independências e definir a linha da política internacional de forma que o projeto de ampliação para áreas com a África e Ásia fossem contemplados. Por isso as questões referentes ao tráfico de escravos, o tema mais sensível aos interesses de Portugal e Brasil, não foi sequer mencionado durante as conferências.

Esta ausência, consequência da mediação inglesa, gerou conflitos entre as duas nações, principalmente depois da instalação da Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha. A apreensão de navios de bandeira portuguesa foi um dos principais pontos de conflito entre as nações e a alegação de ausência de tratados específicos entre Brasil e Portugal sobre a questão do tráfico era justificativa recorrente na defesa dos navios lusitanos apreendidos.⁵⁶

Com efeito, para referenciar nossa afirmação citamos o caso da *Brigue-escuna Feliz*, de bandeira portuguesa. Seu proprietário, Manoel José de Carvalho, questiona a própria soberania brasileira, alegando que não poderia ser julgado por leis que precediam a independência, como os tratados de 1815 e 1817.⁵⁷

Estes elementos demonstram como que a não inclusão do tráfico nas conferências para tratado de 1825 ou, ainda, a ausência de uma conferência específica para tratar do tema estava limitada pelas demandas internacionais. Qualquer negociação sobre o hediondo comércio de almas, entre as possessões portuguesas na África e o Brasil, deveria apontar para o fim do tráfico, o que não era de interesse dos portugueses e nem da elite agroexportadora e escravista brasileira.

Casos concretos

⁵⁵ MALHEIROS, Perdigão. *A Escravidão no Brasil* - Ensaio Histórico, Jurídico e Social. 3ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes; Brasília: INL, 1976.

⁵⁶ São vários os exemplos de navios apreendidos que alegam a incompetência da Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha para julgá-los, que questionam a ausência de um tratado específico com o Império do Brasil ou com o Reino da Grã-Bretanha. Dentre tantos, citamos a defesa da *Escuna Duqueza de Bragança*: "...cuja detenção e apreçamento foi feita com offensa dos tratados entre o Governo Britânico e o Governo Português feito em 22 de janeiro de 1815 e a Convenção Adicional de 28 de julho de 1817, que permite aos navios portugueses exportarem africanos de todo e qualquer porto ao sul do Equador."

⁵⁷ *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Brigue Escuna Feliz*. Rio de Janeiro. Arquivo do Itamaraty. Localização: Lata 20 Maço 3

As relações entre Brasil e Portugal não foram tranquilas, já afirmamos isso acima, fica claro que em relação ao tráfico de escravos, pelo menos até 1831, não houve grandes exigências ou qualquer tipo de restrição comercial. As medidas políticas de controle alfandegário ficavam delimitadas aos produtos comerciais oriundos da Ásia e até mesmo da Europa.

Um caso emblemático que encontramos na documentação investigada foi o do "Bergatim Cassador". Este navio português fazia transporte exclusivo de mercadorias, oriundas de Portugal e de suas possessões na Ásia. Nos seus porões estavam barricas de vinho e azeite, tecidos, especiarias que se destinavam a abastecer as casas comerciais do Rio de Janeiro. A maior parte dos produtos eram de origem asiática, de terras sob o domínio da Coroa portuguesa. Mas quando o Bergatim aportou no Rio de Janeiro com a expectativa de pagar 15% *ad valorem* como taxa alfandegária, recebeu a notícia de que os produtos asiáticos não poderiam ser desembarcados porque existia uma lei que dava a exclusividade aos navios brasileiros no transporte de mercadorias com origem daqueles continente.⁵⁸

O capitão do "Bergatim", em sua defesa, expôs um ponto crucial para o Brasil naquele momento de afirmação do Estado independente. Ao questionar a proibição da entrada de produtos oriundos de Goa, afirma que a lei de 1811, que afirmava a exclusividade de navios nacionais no transporte de mercadorias da Ásia, deveria ter sido invalidada como todas as outras leis portuguesas ainda em vigor no Brasil.⁵⁹

A defesa expressa pelo capitão português expôs o Estado brasileiro a uma situação de conflito interno. A Secretaria dos Negócios Estrangeiros se viu obrigada a reconhecer que existia conflito entre as leis em vigor. Enquanto a lei de 1811 citada pelo capitão, impedia o tráfico de mercadorias asiáticas por navio estrangeiro, o tratado de 1825 falava em seu artigo 10º, no restabelecimento da relações entre Portugal e Brasil.⁶⁰ Neste ponto ficava subentendido que o tratado falava também das colônias e possessões portuguesas.

Houve, neste caso, o conflito de interpretação do tratado. A defesa do Cassador, quanto à proibição parece ter funcionado, houve a compreensão de que o navio poderia

⁵⁸ *Solicitação de entrada do Bergatim Cassador*. Arquivo Nacional. Localização: Fundo 7X caixa 387

⁵⁹ *Idem*.

⁶⁰ Tratado de Paz, Amizade e Aliança entre Portugal e Brasil. Arquivo do Itamaraty, localização P17 M25.

aportar, mas ficou ainda a questão do valor de alfândega a ser pago pelos produtos asiáticos.

O capitão do Cassador, então apela para entendimento mais amplo sobre o tratado de 1825, alegando o seguinte:

"O artigo 10 do mencionado tratado, que restabelecia as relações de commercio entre ambas as nações no mesmo pé em que dantes se praticarão, nenhum embarço poderia offerecer a navegação de vazos portuguezes dos portos da índia ingeitos aos Domínios Portuguezes."⁶¹

Este caso levou comerciantes portugueses sediados no Rio de Janeiro a escreverem uma carta ao Marquês de Queluz para reclamar aos embarços causados aos navios portugueses, que desembarcavam mercadorias naquele porto. Os autores da carta, Bernardo Joze dos Santos Gusmão, Joze Caetano Gomez, Ignácio A. Pinto, Leonardo Pinheiro de Vasconcellos, Joze Antonio Lisboa e Manoel Carneiro de Campos, reivindicavam uma posição do marquês em defesa do tratado com Portugal, garantindo o pagamento de 15% pelos produtos. O marquês, então, ordenou ao juiz desembargador da alfândega para que obedecesse o tratado; quanto aos comerciantes determinou que deveriam apresentar a documentação que comprovasse a origem dos produtos.⁶²

Como forma de encerrar a questão envolvendo o "Bergatim Cassador" sem, no entanto, admitir por completo o erro do Estado brasileiro, a Junta Comercial permitiu a entrada dos produtos com pagamento de 24% sobre os gêneros não processados nos domínios portugueses. No despacho o Visconde de Inhambupe se pronuncia da seguinte forma:

Como parecer a Junta quanto a admissão e despacho para o consumo dos gêneros importados no Bergatim Cassador; quanto porém aos direitos d'Alfândega devem somente pagar quinze por cento os que forem de origem, produção e manufatura portugueza, pagando os que não forem vinte e quatro por cento como os demais estrangeiros. Palácio do Rio de Janeiro, 12 de setembro de 1826.

⁶¹ *Solicitação de entrada do Bergatim Cassador*. Arquivo Nacional. Localização: Fundo 7X caixa 387

⁶² *Carta ao Marquês de Queluz relatando problemas com navios portugueses no porto do Rio de Janeiro*. Arquivo Nacional. Localização: Fundo 7X caixa 418 pct 02.

Este caso é ilustrativo das dificuldades encontradas nas relações comerciais bilaterais entre as duas nações. Mas quando falamos do tráfico de escravos estas dificuldades tendem a ser bem menores. Ao contrário de todo conflito gerado pela entrada de mercadorias oriundas de outras possessões portuguesas, aquelas que vinham da África encontravam respaldo e proteção do Estado, pelo menos até 1830.

Em dezembro de 1823, por exemplo, os representantes da Companhia João Joze de Mello deram entrada na Junta Commercial em um requerimento que solicitava os direitos de entrada e saída de escravos oriundos de Angola. Instava pela observância da Portaria de 23 de novembro daquele ano, que permitia o trânsito de escravos e compensava o importador pelas taxas pagas na origem do carregamento.⁶³ O pedido foi atendido sem qualquer embaraço como reposta ao despacho arrolado no mesmo conjunto documental. Sabiam que os produtores imediatamente se colocariam contrários a qualquer iniciativa com propósito de suprimir o tráfico e se postariam em oposição ao próprio governo do imperador.⁶⁴

Mas, por este prisma, também podemos observar o quão vantajosa para as economias brasileira e portuguesa era o comércio de escravos. Mesmo com a interrupção do comércio com Portugal a entrada de escravos manteve-se sem descontinuidades. Segundo dados apresentados na *Tabela de escravos importados nesta Côrte desde janeiro de 1820 até 26 de março do corrente no ano*, de 1824 entraram 29.503 escravos comprados em África e como o único tráfico permitido era de colônias portuguesas, foram destas áreas que vieram estes indivíduos tratados como peças comerciais.⁶⁵ Mesmo sem os dados de desembarque dos navios podemos indicar que entre 35 e 50 embarcações foram necessárias para promover este tráfico.

Em contraposição, ainda no ano de 1824 apenas um navio mercante, proveniente de Lisboa, aportou no Rio de Janeiro. O navio "Arbulator"⁶⁶, carregado de produtos portugueses, ostentava a bandeira dinamarquesa, já que o comércio entre o Brasil e

⁶³ *Junta do Commercio, Consulado comerciais...* Arquivo Nacional. Localização: Fundo 7X caixa 387.

⁶⁴ Cf. BETHELL, Leslie. *A Abolição do tráfico no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. (trad. Vera Nunes Pedroso). Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: EDUSP, 1976.

⁶⁵ *Tabela de escravos importados nesta Côrte desde janeiro de 1820 até 26 de março do corrente*. Biblioteca Nacional. Localização

⁶⁶ *Auto das visitas da polícia a bordo dos navios entrados no porto do Rio de Janeiro, 1824 in RODRIGUES, Jaime, De Costa a Costa -Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

Portugal estava interrompido em decorrência do impasse nas negociações para o reconhecimento da independência.

A hegemonia política no Brasil era favorável ao tráfico, mas a questão era um objeto em disputa no seio da sociedade brasileira e o era antes mesmo da pressão inglesa para a supressão total nos tratado de 1825 e 1826. É só lembrarmos da *Representação à Assembleia Constituinte e geral do Império do Brasil*⁶⁷ de José Bonifácio, que colocou em discussão o tema na Assembleia Constituinte de 1823. Leslie Bethell afirma, inclusive, que durante a constituinte, depois de ter deixado o governo, Bonifácio teria atuado fortemente na Assembleia para fazer aprovar leis que poriam fim ao tráfico e preparariam o caminho para o fim da escravidão.⁶⁸

Havia também, na imprensa política da época, os que defendiam o fim do tráfico. Os periódicos eram importantes instrumentos de verbalização destas ideias. Apontamos como exemplo o "*Aurora Fluminense: Jornal Político e Litterario*", um dos principais veículos de informações e manifestações políticas da época⁶⁹. O periódico tinha uma linha editorial em defesa do fim do comércio externo de escravos e também pelo fim da escravidão. Seu editor, Evaristo Ferreira da Veiga, era um reconhecido liberal, que teve importância no processo de independência e atuou no parlamento brasileiro em defesa da legislação antiescravista.

Além do "*Aurora Fluminense*", outro periódico brasileiro demonstrava forte apoio às medidas antitráfico. O *Jornal do Commercio*, em pelo menos duas oportunidades emitiu a sua opinião sobre a questão do fim do tráfico. No primeiro artigo que encontramos, está explícita a preocupação do jornal com o uso dos navios empregados no tráfico após a sua proibição. O articulista fala sobre o uso na navegação de

⁶⁷ SILVA, José Bonifácio de Andrada e. *Representação à Assembleia Constituinte e geral do Império do Brasil*. Paris: Typographia Firmin Didot, 1825. Consultada no sítio: <http://www.brasiliana.usp.br/bbd/handle/1918/01688900#page/5/mode/1up>, no dia 12 de janeiro de 2013.

⁶⁸ "Em sessão secreta, os abolicionistas, chefiados por José Bonifácio, seus dois irmãos (Antonio e Martim Francisco) e o general Brant, conseguiram garantir a maioria favorável à abolição e a negociação de um tratado antitráfico negreiro com a Grã-Bretanha". BETHELL, Leslie. *A Abolição do tráfico no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. (trad. Vera Nunes Pedroso). Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: EDUSP, 1976. p. 56

⁶⁹ "Se o trafico he odioso, ainda são muito mais odiosos os pretextos, que a cobiça inventou para reduzir estas victimas a dureza de hum trabalho o mais incomportavel - A necessidade (dizem os plantadores do Brasil) he que nos obriga a fazer uso dos escravos; esta terra não se pode cultivar se não for por escravos (...)

Quantas maldades, e quantos flagícios se não pretextão no Mundo com esta palavra necessidade." In: *Aurora Fluminense: Jornal Politico e Litterario*. Fasc. 361. 14 de julho de 1830. p. 1

cabotagem ou no comércio externo, mas demonstra preocupação com a concorrência estrangeira.⁷⁰

Um segundo artigo sobre o tema foi escrito dois anos depois, às vésperas da entrada em vigor da proibição total do tráfico, que pelo tratado deveria ocorrer em 13 de março de 1830. Neste artigo o tom é mais ufanista, o autor disse acreditar "espírito emprehendedor" dos comerciantes de escravos brasileiros, que encontrariam alternativas lucrativas àquele ilegal comércio⁷¹. A análise mais aguçada do texto nos permite inferir um apoio incondicional ao tratado de 1826.

Apontamos os exemplos dos dois periódicos para reforçar a tese de que havia um debate interno que não ocorria necessariamente pelas pressões britânicas. Havia liberais que defendiam o processo de modernização da economia brasileira e viam na escravidão uma contradição com este objetivo almejado. A disputa pela a opinião pública era franca nestes espaços editoriais e se amplificavam em temas polêmicos como o tráfico de escravos.

Com efeito, apesar dos embates e das manifestações públicas a favor da modernização econômica, havia algo fundamental à manutenção daquele comércio combatido: a atividade era muito lucrativa aos traficantes, interessante economicamente aos grandes proprietários de terra e financeiramente aos Estados português e brasileiro, pois, o recolhimento fiscal sobre escravos importados alimentava as fazendas das duas nações.⁷²

Deste modo, mesmo com a pressão interna exercida pelos abolicionistas convictos ou interessados e, com as pressões inglesas, o tráfico de escravos era uma atividade importante aos objetivos das administrações portuguesa e brasileira. O interesse comum neste condenável comércio acabou por balizar as iniciativas legais ou ilegais para a manutenção da estrutura que contemplava a lógica do comércio de escravos e a utilização destas "pobres almas sob toda forma de tortura".⁷³

Nestes primeiros anos após a independência o tráfico ainda era tratado como legal, em decorrência de não estar o Brasil enquadrado em nenhum tratado, ou ainda sob

⁷⁰ Jornal do Commercio: Folha commercial e politica. V. IV. Rio de Janeiro, 13 de agosto de 1828. p 1. Localização em arquivo Biblioteca Nacional CPR SPR 01 (03).

⁷¹ Jornal do Commercio - Folha Comercial e Política. Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1830. p. 1. Biblioteca Nacional: PRC SPR 1.

⁷² Cf. CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravidão no Brasil*. Trad. Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975.

⁷³ *Correspondências*. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 17 de agosto de 1828. p2. Localização em arquivo Biblioteca Nacional CPR SPR 01 (04)

tratado, mas com prazos a cumprir, as ações das autoridades no Brasil, em Portugal e na África expunham toda a complacência e até o interesse em manter a prática comercial.

Com efeito, desde as assinaturas dos tratados de 1810, 1815 e 1817 entre a Grã-Bretanha e Portugal, a marinha britânica recebeu a autorização para capturar navios portugueses que comercializassem escravos para áreas que não fossem possessões portuguesas e praticassem o tráfico de escravos acima da linha do Equador. Muitos dos navios aprisionados não apresentavam escravos a bordo, ou alegavam apenas um desvio de rota em decorrência do mal tempo, das marés ou avarias. Como consequência, houve solicitações de indenizações, conforme estava previsto nas negociações diplomáticas entre Brasil, Portugal e Grã-Bretanha.

Este foi o caso das Brigues "Desengano" e "Desforço", do senhor Jozé Tavares França. Ambas foram apreendidas na costa africana por cruzadores ingleses sob suspeita de tráfico ilegal, ainda no período de D. João no Brasil. O dono das embarcações também representava outros traficantes que estavam na mesma situação e exigiam uma indenização pelas perdas provocadas pelas ações consideradas injustas.⁷⁴

Estes casos são representativos, pois, demonstram o empenho das autoridades em garantir que estes empreendedores não fossem prejudicados. As autoridades de Brasil e Portugal negociam com a Grã-Bretanha indenizações a serem pagas a estes traficantes. O governo inglês aceitou as exigências, que foram postas em meio às conferências para o reconhecimento da independência e da proibição do tráfico. Os britânicos estabeleceram uma cota de indenizações, que foram pagas em três etapas. Na última destas etapas, o Brasil já pressionado a ampliar a sua ação contra o tráfico, precisou se empenhar para receber e repassar ao proprietários.⁷⁵

Este processo demonstra-nos o empenho dos gestores do Estado na defesa dos traficantes. Empenho que faltou no combate ao tráfico. O Marquês de Queluz, defensor do fim do tráfico, ficou à mercê da dinâmica política do Império escravista. Foi ele quem autorizou a quitação dos débitos com as indenizações.⁷⁶ Mesmo sendo, como José Bonifácio e seus irmãos e Brant, defensor do fim do tráfico, o Marquês se via preso ao enredo característico daqueles tempos, uma luta surda entre a elite produtora escravista,

⁷⁴ *Solicitação de Indenização por captura*. Arquivo Nacional, Fundo 7X caixa 369 pct 03.

⁷⁵ *Ato de autorização de pagamento de indenizações*. Arquivo Nacional, Fundo 7X caixa 369 pct 03.

⁷⁶ "Manda Sua Majestade o Imperador pela Secretaria de estado e Negocios da Fazenda que a dita Junta a vista dos inclusos requerimentos e mais papeis promova com efficacia a dita liquidação, passando aos suplicantes o competente título da quantia a que tiver direito. Palácio do Rio de Janeiro, 05 de setembro de 1827. Marquês de Queluz. *Ato de autorização de pagamento de indenizações*. Arquivo Nacional, Fundo 7X caixa 369 pct 03.

associada aos comerciantes portugueses das praças do Rio, Salvador e Recife que comercializavam escravos, contra a intelectualidade e alguns membros do corpo político que defendiam o fim deste comércio.⁷⁷

O que podemos observar com os casos citados é que existia uma grande preocupação e um grande apelo pelo tráfico de escravos, que, segundo Herbert Klein, estava na base da manutenção do modelo escravista brasileiro.⁷⁸ E por outro lado, atendia a interesses da burguesia de nacionalidade portuguesa sediada em Lisboa ou na cidade do Porto; nos portos da costa africana e também no Rio de Janeiro e Salvador. O elo comercial do tráfico de escravos estava acima das divergências entre as nações, pelo simples motivo de interessar às suas elites, concomitantemente. Os únicos prejudicados por estes eventos não tinham forças para impedi-los, o máximo que conseguiam era promover algumas rebeliões.

Segundo Edgar Conrad, referenciado em uma carta de Canning ao Duque de Wellington, os artifícios usados para escapar da ilegalidade do tráfico, alcançada com os tratados, perpassavam pelas hostes governamentais. O historiador afirma categoricamente, baseado na indiscriminada concessão de passaportes, que mesmo depois de 1822 "o governo português continuou determinado a fomentar o tráfico legal ao sul do Equador" e também de "violar a proibição do tráfico ao norte dessa linha e em todas as oportunidades".⁷⁹

Estas afirmações reforçam a tese da essencialidade deste comércio na economia portuguesa, principalmente, na conjuntura da separação do Brasil. As citações de Conrad sobre o Congresso de Verona demonstram a pouca vontade do governo português em cumprir a promessa expressa no Tratado de 1817⁸⁰ que ampliava a proibição do tráfico de escravos, também, às suas possessões ao sul do Equador.⁸¹ Isto somado ao papel exercido por autoridades brasileiras que concediam documentos para

⁷⁷ Em 1821 o Marquês de Queluz escreveu um manifesto no qual expunha sua convicção pessoal contra o tráfico de escravos e a própria escravidão. Este manifesto explicava os princípios da razoabilidade social, humana, política e econômica para o fim do tráfico. Somava-se a outros documentos do mesmo período como o já citado de autoria de José Bonifácio de Andrada e Silva. QUELUZ, João Severiano Maciel da Costa, Marquês. Memória sobre a necessidade de abolir a introdução de africanos no Brasil - sobre o medo e condições com que esta abolição se deve fazer; e sobre os meios de remediar a falta de braços que ela pode ocasionar. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1821. Biblioteca Nacional, OR 36,4,9

⁷⁸ KLEIN, Herbert. *Trafico de Escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: Funpec, 2004. p. 191.

⁷⁹ CONRAD, Robert E. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p.75

⁸⁰ *Convenção Adicional ao Tratado de 1815*. Rio de Janeiro, 28 de julho de 1817. Arquivo do Itamaraty. P10 M29

⁸¹ Cf CONRAD, Robert E. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

que navios negreiros fossem às ilhas de Príncipe e São Tomé quando, na verdade, iam buscar os escravos em áreas acima da linha de proibição, reforçando a compreensão de que havia uma relação tácita determinada pelos interesses e que suplantava qualquer eventual rivalidade.

Questões internas determinam a política externa

Como vimos o Brasil como receptor e Portugal como fornecedor eram entes fundamentais no debate antiescravista. A escravidão negra africana ainda era praticada nos EUA, em Cuba e outras partes do continente, mas o país de D. Pedro I era o maior escravagista entre as "nações civilizadas" e, naquele momento, era em seus portos que se dava o maior número de entradas de escravos em todo o mundo "civilizado". A lógica da reposição de "peças" do escravismo brasileiro fazia com que a demanda pelo tráfico de escravos fosse mais intensa aqui do que em qualquer outro lugar.⁸²

A elite agroexportadora do Brasil afirmava a desvantagem brasileira no comércio internacional sem a escravidão e o tráfico. O governo imperial, por sua vez, sensível às variações da economia e aos humores dos seus congêneres nas relações internacionais flutuava entre uma política antitráfico severa e "uma certa" condescendência com este hediondo comércio. A necessidade do apoio dos grandes proprietários de terras era fundamental ao Imperador, pois, o seu reinado era visto com desconfiança por grande parte da elite brasileira. Esta inconsistência na ação política governamental pode ser observada nas palavras de Paulino José Soares de Souza, Ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, em nota de 22 de janeiro de 1851.

"Por vezes tentou o governo imperial estender a sua repressão, mas as dificuldades internas e as complicações das épocas, a heroicidade dos remédios indispensáveis para extirpar um cancro tão inveterado e medonho, e cuja aplicação poderia complicar mais o estado interno do país, a pouca duração de alguns ministérios, que mal podiam conceber a pressão, a opinião muito geral de que a agricultura, único gênero de indústria no Brasil, pereceria à minguagem de braços, extinto o tráfico, foram certamente as principais causas porque até o ano de 1850 nunca teve ele uma repressão seguida,

⁸² Cf. KLEIN, Herbert. *Trafico de Escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: Funpec, 2004.

completa, permanente e sistemática, mas apenas fraca e intermitente.”⁸³

Diante destas observações, cabe-nos estabelecer um diálogo com a historiografia produzida sobre o tema. De modo geral duas concepções sobre o papel do Brasil na questão do tráfico prevaleceram: A primeira ideia coloca o país como subserviente aos interesses ingleses e, pressionado por suas ameaças, atende às imposições daquela nação, proibindo o tráfico em 1850; por outro lado existe uma linha de análise que reivindica um protagonismo do Brasil nas ações antitráfico, pois, considera que houve um amadurecimento da compreensão nacional sobre a importância do fim do tráfico.

Dentre os que apoiam a primeira concepção destacamos o brasilianista inglês Herbert Klein, que tem uma posição firme e convicta quanto ao papel fundamental dos ingleses na decisão do Brasil de interromper o tráfico a partir de 1850. Para ele, “até mesmo essa nova legislação [a lei de 7 de novembro de 1831] foi ignorada e o tráfico negreiro foi realizado abertamente até que houvesse uma intervenção britânica direta em 1850”⁸⁴. Ou seja, atribui o fim do tráfico de escravos exclusivamente às ações de repressão da Marinha britânica. Considera ainda que, o alto custo econômico gerado pelas apreensões e afundamentos de navios tornou aquele comércio inviável economicamente.

Esta concepção do historiador inglês é referenciada em fatos ocorridos após a *bill Aberdeen*. Com a invasão de cruzadores ingleses em portos brasileiros. Emília Viotti da Costa faz referência a estes episódios conflituosos afirmando, que “de 1849 a 1851 foram tomadas, condenadas e destruídas pelo cruzeiro inglês, na forma do citado *Bill*, 90 embarcações suspeitas de tráfico” e que, além destas, até mesmo algumas embarcações mercantis foram vítimas dos ingleses e teria forçado o império a tomar posição.⁸⁵

Em contraposição à visão de Klein, evocamos Tamis Parron, Sidney Chalhoub (embora este autor não trate especificamente sobre o tráfico), Jaime Rodrigues e tantos outros historiadores, em sua grande maioria brasileiros. No entanto, utilizaremos a análise presente em Amado Cervo e Clodoaldo Bueno, que sobre o assunto resumiram:

⁸³ Souza apud CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000. Brasília: EdUNB, 2000. P. 49

⁸⁴ Klein, Herbert. *op. cit.* p.189

⁸⁵ Costa, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3ª ed. São Paulo: Editora da Unesp, 1998. p. 82

“A decisão brasileira de extinguir o tráfico em 1850 explica-se por razões internas e por cálculos de política externa. A repressão inglesa, após o deslocamento da esquadra que viera do Prata e a autorização para penetrar em águas territoriais e portos brasileiros, atingia o seu paroxismo. Paulino José Soares, ministro de Estrangeiros, foi o principal responsável pela decisão que Eusébio de Queirós, ministro da Justiça, executou. Nos cálculos de Paulino, convinha extinguir o tráfico por razões sociais e humanitárias, mas igualmente por razões estratégicas.”⁸⁶

Nossa posição se coaduna com os historiadores do segundo grupo citado, na qual incluímos Emília Viotti da Costa, Leslie Bethell e Robert Conrad. Entendemos que perceber a intervenção britânica contra o tráfico como determinante à sua extinção, é não compreender a dinâmica do processo histórico relativo ao tema. Por maior que fossem as pressões inglesas, se elas não encontrassem ressonância nos cálculos de interesses das elites econômicas, políticas e intelectuais brasileiras e na perspectiva de modernização liberal do reino português, seria inócua.⁸⁷

O pleno funcionamento da Comissão Mista, que apreendeu e julgou os navios brasileiros e portugueses empregados no tráfico ilegal de escravos a partir de 1831 é, por si só, uma demonstração de que existiam elementos de conflito, com relação ao tráfico, no seio do comando político brasileiro, que implicava necessariamente nas relações políticas com Portugal.

Mas, com efeito, ignorar as pressões britânicas como elementos poderosos na dinâmica das relações comerciais entre Brasil e Portugal, inclusive na questão do tráfico é colocar em risco qualquer análise que se pretenda séria, sobre a temática sugerida. A utilização da força política inglesa, já citada no início deste capítulo, foi parte dos fatos que compõem este processo histórico.

Isto posto, temos como certo que construção hegemônica da corrente antitráfico foi um processo dialético, para os quais contribuíram uma série de fatores, desde as pressões inglesas, passando pela formação de uma corrente antitráfico na intelectualidade brasileira da época e pelas medidas tomadas pelo governo português,

⁸⁶ CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000.p.82

⁸⁷ O projeto de reestruturação das relações entre a metrópole portuguesa e suas colônias na África, apresentado durante o primeiro governo de Sá da Bandeira, exemplifica o processo de adaptação de Portugal a nova realidade econômica mundial.

em 1836, desaguando nos cálculos governamentais de perdas e ganhos diante de questões internas e da necessidade de se manter relações econômicas com outros países que assumiam o fim do tráfico como uma necessidade humana e econômica.⁸⁸

O conflito presente nas sociedades envolvidas no tráfico estava entre: a necessidade de manter uma economia agrícola vantajosa com mão de obra escrava e garantir uma atividade comercial lucrativa, que gerava dividendos ao Estado; ou a necessidade de inserção na economia capitalista internacionalizada, com a qual o tráfico e a própria escravidão eram elementos incompatíveis. Ou seja, entre o arcaísmo e a modernização.⁸⁹

No caso específico do Brasil, a questão da inserção no capitalismo internacional já foi levantada por Tâmis Parron para debater a problemática do tráfico na organização econômica brasileira. O historiador coloca que o crescimento da industrialização no mundo europeu bem sucedido, por óbvio, pelo crescimento populacional e pela urbanização, projetou uma necessidade crescente de fornecimento de matérias-primas e alimentos por parte dos países fornecedores. Acrescenta que o papel de provedor de matéria-prima e alimentos foi tão importante à dinâmica econômica das sociedades escravistas americanas, que foi por aí que se “inscreveram na ordem mundial do livre mercado, onde a concorrência e a alta competitividade as induziam a hiperespecialização produtiva”.⁹⁰

Evidenciamos, nesta citação, o vínculo entre os fatos e as questões estruturais. Pois, não dava para se inserir nesta nova ordem econômica capitalista e, ainda sim, manter o modelo escravocrata. O motivo para essa interpretação é simples. A escravidão limitava o crescimento da demanda de consumo e o sistema de produção industrial exige crescimento constante.

Contudo, mesmo nas áreas controladas pelos britânicos, a escravidão ainda encontrava abrigo. O equilíbrio entre a formação de um mercado consumidor, com mão

⁸⁸ “A soberania brasileira não pode ser concebida como efeito abrupto da proclamação da Independência, em 7 de setembro, imediatamente aplicável ao exterior. Seu exercício estava condicionado interna e externamente e requeria toda habilidade para vir a conformar-se com os interesses da nação. Assim, pelo menos quatro variáveis, de natureza estrutural e histórica, iriam condicionar a elaboração e a execução da política externa brasileira nesse período inicial: o jogo das forças que compunham o sistema internacional no início do século XIX e os objetivos dos Estados dominantes, a inserção do continente americano nesse sistema, a herança colonial brasileira tanto socioeconômica quanto jurídico-política e, finalmente, o precoce enquadramento luso-brasileiro no sistema internacional vigente, por meio da “aliança inglesa”. CERVO e BUENO. *História da Política Exterior do Brasil*. 3ªed. Brasília: EDUNB, 2008. P.17.

⁸⁹ Cf FRAGOSO, João & FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto - Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro c.1790 - c1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

⁹⁰ PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p 27

de obra livre e assalariada, que fizesse girar o capital e a necessidade de se manter competitivo, principalmente com a abertura do mercado com o fim do sistema colonial, era uma equação difícil de solucionar.

A escravidão, neste panorama, era muito interessante aos seus beneficiários tanto do prisma da produção, quanto da economia. No livre mercado prevalece o menor preço e como áreas produtivas do sul dos Estados Unidos, possessões espanholas no Caribe e, até 1833, as colônias britânicas, ainda, mantinham escravos, era vital aos produtores brasileiros garantirem o provimento de escravos para o seu sistema produtivo.⁹¹

Parece elementar, que a partir desta assertiva, afirmemos que nenhum interesse tinha o Brasil no processo de abolição do tráfico e da escravatura e que qualquer iniciativa neste sentido somente ocorreu por pressão das potências europeias, que já realizavam em suas áreas de domínio, políticas cuja finalidade era acabar com aquele comércio e suas consequências, principalmente, a Inglaterra.

Esta ideia parece recorrente. Analisamos, pontuamos, fizemos a narrativa dos fatos e voltamos a apontar as pressões externas como instrumento do fim do tráfico. Mas se é verdade que, como disse Adam Smith, “o comércio de exportação deveria ser o principal cuidado da política externa de uma economia capitalista”⁹², os interesses internos eram e são fundamentais à qualquer decisão política referentes às opções externas adotadas por uma nação. Com o neófito Brasil não seria diferente.

Logo, baseado nas informações iniciais que disponibilizamos, podemos afirmar que tanto Portugal, quanto o Brasil tinham fortes interesses na manutenção do tráfico. Enquanto o primeiro mantinha uma atividade altamente lucrativa para suas colônias africanas e se beneficiava dos impostos recolhidos sobre este comércio, o segundo garantia uma produção a custos baixos para competir com a produção tecnicamente mais qualificada das Antilhas. Esta situação mudaria rapidamente diante das questões internas e pressões externas, mas não podem ser ignoradas principalmente no período o qual elegemos como foco, sob pena de parecerem anacrônicas.

Mas isso não significa que a questão era pacífica tanto lá quanto aqui. Os agentes da modernização, os liberais convictos e fiéis aos princípios, entendiam o fim do tráfico

⁹¹ “C’est donc ici une nouvelle phase de la question d’affranchissement. L’Angleterre qui s’est donnée en exemple aux autres nations, commence une difficile épreuve dont la prudence la plus vulgaire veut qui nous attendions les résultats, mais dont la prévoyance la plus commune avait d’avance indiqué tout les périls.” Documento catalogado no setor de manuscritos da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, sob o título: Recortes de jornais brasileiros e franceses sobre os acordos internacionais para o fim do tráfico. Biblioteca Nacional. II-32,10,004 nº 14 Col. Elemento Servil.

⁹² CERVO e BUENO. História da Política Exterior do Brasil. 3ªed. Brasília: EDUNB, 2008. P.18.

como uma necessidade e uma condição para o desenvolvimento. Eram vozes dissonantes do pensamento hegemônico, mas, ainda sim, tinham presença nos debates e se aproveitavam das circunstâncias favoráveis para estabelecer conquistas pontuais. Como pontuamos com as citações de José Bonifácio, do Marquês de Queluz e de Bandeira de Sá.

Os Tratados com a Grã-Bretanha

A historiografia brasileira, britânica e portuguesa são concordantes em colocar a Grã-Bretanha como agente fundamental para o reatamento das relações entre Brasil e Portugal. A mediação inglesa durante todo o processo de reconhecimento, talvez, tenha impedido o conflito entre os antigos pólos principais do Império português.

Mesmo entendendo que a má interpretação do ambiente diplomático tenha deslocado as duas nações na direção dos interesses britânicos, como define Cervo e Calvet de Magalhães, já citados, como não cabível conceber a dinâmica dos fatos posteriores à independência do Brasil no campo da diplomacia, sem compreender a dimensão política da Inglaterra naquele momento histórico.

A ação inglesa interferiu em todas as etapas das questões diplomáticas que envolveram Brasil e Portugal. O foco da Grã-Bretanha em expandir a sua economia em direção à América e também a África gerou o ímpeto diplomático que colocou o Brasil definitivamente no rol das nações independentes do mundo.⁹³ No entanto, a gestão internacional do país do rei Jorge IV, implicou em algumas mudanças paradigmáticas na estrutura econômica das duas nações, bem vinda pelos que queriam a modernização e hostilizadas por aqueles que se locupletavam da estrutura até então existente.

O primeiro passo para que estas mudanças ocorressem foi o reconhecimento da independência do Brasil. A missão de Charles Stuart enviada ao Brasil com o propósito de negociar em nome de Sua Majestade Britânica o reconhecimento da nação brasileira, acabou por agregar o reconhecimento também de Portugal. O plenipotenciário britânico recebeu de Lisboa, como exposto acima, as orientações para proceder o reconhecimento.

⁹³ "A conversão da América Latina em área privilegiada para a expansão econômica, pela via do liberalismo econômico imposto pela Grã-Bretanha, que logo foi seguida pelas demais potências europeias, teve importância fundamental para as relações internacionais da primeira metade do século XIX." LESSA, Antônio Carlos. *História das relações internacionais I - A Pax Britânica e o mundo do século XIX*. 4ªed. Petrópolis: Ed. Vozes, 2011. p.81.

Esta missão diplomática, no entanto, implicou em um conflito de interesses entre Portugal e Inglaterra, que ficou exposto no segundo tratado entre Brasil e Grã-Bretanha negociado por Stuart. A supressão do tráfico de escravos no prazo de quatro anos, conforme negociado, afetava diretamente o projeto português de exploração das suas colônias africanas e a sua relação comercial com o Brasil.⁹⁴

Logo, após ter negociado reconhecimento da independência do Brasil pelo reino português, Chales Stuart passou a negociar com o Marquês de Santo Amaro e de Inhambupe as cláusulas que reconhecessem a independência do Brasil, estabelecessem o acordo de comércio entre a Inglaterra e o Brasil e determinassem o fim do tráfico de escravos como condicionante a este processo. Estas eram as orientações recebidas pelo plenipotenciário inglês.

Há de se ressaltar que a carta de plenos poderes dada a Charles Stuart tinha uma preocupação diplomática importante para Portugal. O documento cita o "Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves" para se referir ao país e exorta que as diferenças entre os dois países se "ajustem de maneira mais vantajosa tanto para Portugal como para o Brasil."⁹⁵ A deferência a Portugal se devia à antiga aliança entre as duas nações, mas tendo em vista que outras nações já promoviam o reconhecimento da independência e já negociavam acordos comerciais, os ingleses não abririam mão de um acordo vantajoso por causa desta antiga aliança.

A pressão sobre *Foreign Oficce* por parte dos mercadores ingleses aumentou quando, em 1824, os Estados Unidos da América reconheceram a independência. Existia a perspectiva de que o governo estadunidense viesse a negociar um acordo comercial vantajoso com o Brasil, o que diminuiria o potencial lucratividade dos comerciantes da Grã-Bretanha no continente americano, sobre a qual a Inglaterra tinha verdadeiro monopólio comercial desde o acordo de 1810.⁹⁶

O temor não se justificou pelos fatos. O acordo comercial com os EUA só saiu em 1828 e definiu uma relação em igualdade de condições àquelas obtidas pelos ingleses. A

⁹⁴ O primeiro tratado de abolição do tráfico com prazo de quatro anos, conforme o documento *Protocolos das Convenções que negociaram os acordos de comércio entre Brasil e Grã-Bretanha*, foi negociado entre Charles Stuart e os plenipotenciários brasileiros ainda em 1825, mas o governo britânico se recusou a ratificar o tratado, pois, entendeu que o plenipotenciário não tinha autonomia para tratar do assunto nos termos definidos no tratado. Localização do documento: Arquivo do Itamaraty, P 10 M16. Cf CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000

⁹⁵ *Título de Plenipotenciário a Charles Stuart pelo Rei Jorge IV da Grã-Bretanha*. Arquivo do Itamaraty: P10 M16

⁹⁶ Cf. FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. Edição atualizada e ampliada. São Paulo: EdUSP, 2012.

diplomacia brasileira procurou estabelecer um princípio de isonomia entre os acordos assinados. O único país que nos artigos do acordo obteve elementos únicos, em decorrência do grande número cidadãos seus no território brasileiro, foi Portugal. Tanto que os tratados com outras nações, posteriores a 1825, sempre faziam referências aos princípios contratuais que eram específicos dos lusitanos.⁹⁷

As negociações realizadas por Charles Stuart, Santo Amaro e Inhampube derivaram em dois acordos: um de Comércio, que atendia o princípio fundamental de prorrogação daquele de 1810, e outro sobre o tráfico de escravos, que poria fim ao comércio transatlântico de negros africanos para o Brasil no prazo de quatro anos. Os acordos assinados pelos plenipotenciários não foram bem visto nem pelos representantes da elite produtora brasileira e nem por Canning, Ministro dos Negócios Estrangeiros britânico.⁹⁸

A maioria dos grandes proprietários de terras e escravos do Brasil interpretava que qualquer concessão feita em nome do reconhecimento representava a perda da soberania e não condizia com a ideia de conquista da independência. O discurso se apresentava desta forma, poucos eram os que ousavam criticar a medida de abolição do tráfico; mas chicanas oratórias eram efetivamente empregadas na hora de condenar o acordo feito entre as nações.

Pelo lado britânico interpretou-se que o texto do tratado negociado por Stuart abria uma série de brechas para que o Brasil se recusasse a cumprir o acordado. Além de uma certa insatisfação com o prazo de quatro anos estabelecido, por isso *Foreign Office* convocou Stuart a Londres e enviou Robert Gordon para o seu posto para negociar um novo tratado.⁹⁹

Em novembro de 1826, quando começou negociar o tratado antitráfico, Robert Gordon tinha uma avaliação que seria muito difícil conseguir arrancar qualquer compromisso do Brasil naquelas circunstâncias, pois, o país já tinha o que queria, o reconhecimento.¹⁰⁰ O plenipotenciário inglês foi preparado para jogar duro, fazer ameaças e com discurso pronto de que o tráfico já se encontrava totalmente ilegal em

⁹⁷ *Tratado de Paz, Amizade, Comércio e Navegação Brasil e Estados Unidos da América*. Arquivo do Itamaraty: P2 M1 pasta B; *Tratado de Amizade, Navegação e Comércio Brasil e França*. Arquivo do Itamaraty P9 M21 pasta A

⁹⁸ Cf. CONRAD, Robert E. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

⁹⁹ PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p 61

¹⁰⁰ Cf. CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C. (org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000.

decorrência dos acordos de 1815 e 1817 com Portugal, que limitava a área de tráfico entre possessões portuguesas.¹⁰¹

As negociações se iniciaram no dia 21 de novembro e o que estava em pauta era o prazo determinado para a supressão completa do tráfico de escravos. Robert Gordon apresentou o prazo de três anos a partir da data de 26 de outubro de 1826, pois, nesta data se completara um ano da assinatura do primeiro acordo, que havia estipulado o prazo de quatro anos. Por seu lado o Imperador, via plenipotenciários, insistiu no prazo de quatro anos. O ano de incertezas sobre a ratificação do tratado anterior limitou a ação do governo brasileiro nas políticas de substituição do tráfico de escravos.

"O Plenipotenciário Britânico respondeo que o seo Governo, mesmo em respeito aos interesses do Brazil, he que depois do acto de sua separação de Portugal, sido instado com o Governo d'aquelle reino para cumprir os tratados existentes com a Inglaterra, pelos quais o commercio de escravos era proibido às nações estrangeiras, e por isso julgava que o Brazil ganhava com prazo em que elle plenipotenciario convindo, pois do contrario, talvez dentro de seis mezes não teria porto algum onde se fizesse este commercio, a não ser por contrabando."¹⁰²

Os argumentos foram absorvidos pela representação brasileira que ainda solicitou duas alterações no tratado que foram atendidas. A primeira ainda vinculada ao prazo alterava o artigo para que o tratado só tivesse validade a partir da ratificação e não da data sugerida por Gordon e a outra reivindicação dizia respeito ao preâmbulo do tratado, pois, da maneira como havia sido apresentada pelo governo britânico, poderia se entender que o Brasil aceitaria todos os tratados assinados entre Portugal e Grã-Bretanha e não apenas os de 1815 e 1817 referentes ao tráfico de escravos.

A ratificação do tratado ocorreu em 13 de março de 1827 e, a contar desta data, o tráfico de escravos legal teria uma sobrevida de três anos no Brasil. O incremento do tráfico foi perceptível neste período. O temor das ações da marinha britânica fizeram com que o traficantes ampliassem o número de viagens e o número de escravos trazidos

¹⁰¹ *Ratificações do Tratado de 1817*. Arquivo do Itamaraty, P10 M29; *Tratado da abolição do tráfico de escravos em todos os lugares da Costa da África ao Norte do Equador*. Biblioteca Nacional, Obras Raras 37,10,2b

¹⁰² *Protocolos das conferências do Tratado de 1826*. Arquivo do Itamaraty, P10 M16

ao Brasil. Segundo Robert Conrad, a ampliação do tráfico foi na ordem de 76% no porto do Rio de Janeiro, entre os anos de 1825 e 1829.¹⁰³

Mesmo depois de assinado e ratificado o tratado ainda gerou muitas controvérsias. No meio governamental, apesar da inclinação pró tratado, as iniciativas para retardar a entrada em vigor do acordo não podem ser ignoradas. Na própria diplomacia, entre aqueles que participaram das negociações, as dúvidas com caráter protelatório apareciam.

Uma troca de correspondência entre eminentes representantes dos dois governos exemplificam esta situação. O governo brasileiro questionou, através do Ministro dos Negócios Estrangeiros, o Marquês de Queluz, sobre a legitimidade do acordo sem a assinatura do Secretario de Estado de Sua Majestade Britânica. Como resposta recebeu outra missiva que explica que "não é prática que o Secretario dos Negocios Estrangeiros de Sua Majestade Britânica aplique a sua assinatura em Actos de Ratificação".¹⁰⁴

Esta questão chegou a atravessar o Atlântico e chegou a capital inglesa. O Marquês de Itabayana, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário em Londres, solicitou uma audiência com o Principal Secretario de Estado de SMB para os Negócios Estrangeiros, Dudley, afim de recolher a sua assinatura na ratificação do tratado. Em resposta recebeu uma polida carta que explicava aquilo que já havia sido dito ao Marquês de Queluz.¹⁰⁵

Os questionamentos ao tratado não ficaram restritas ao ambiente governamental, nos jornais e panfletos observamos alguns exemplos de argumentos a favor ou contra a medida que seria adotada no dia 13 de março de 1830. Também no parlamento os debates foram acalorados, principalmente depois do parecer expedido pela Comissão de Diplomacia e Estatística sobre a convenção da abolição do comércio de escravos.¹⁰⁶

¹⁰³ "e assim o número de negros presumivelmente chegou ao Rio de Janeiro saltou de pouco mais de 25000 em 1825, ano anterior ao tratado, para 44205 em 1829, ano anterior ao fim legal do tráfico". CONRAD, Robert E. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p.77.

¹⁰⁴ GORDON, R. *Correspondências sobre o tratado para o fim do tráfico de escravos de 1826*. Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1827. Tradução Bento da Silva Lisboa. Biblioteca Nacional I-31,25,5 n3

¹⁰⁵ DUDLEY, Conde. *Correspondências sobre o tratado para o fim do tráfico de escravos de 1826*. Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1827. Tradução Gaspar Jozé Lisboa. Biblioteca Nacional I-31,25,5 n4

¹⁰⁶ *Parecer da Comissão de Diplomacia e Estatística sobre a convenção de abolição do comércio da escravidão*, Paço da Câmara, Rio de Janeiro, 16 de junho de 1827. Biblioteca Nacional, Obras Raras 38,5,1.

A Comissão, que contava com os Deputados Araujo Bastos, Cunha Mattos, D. Marcos Antonio de Sousa¹⁰⁷, D. Romualdo Antonio de Seixas¹⁰⁸ e Luiz Augusto May, assumiu o seu papel de analisar a ratificação do tratado de 1826. Mesmo sendo aprovado pela maioria de três, o relatório recebeu dois votos contrários em separado dos deputados Cunha Mattos e May.

O voto do último citado, não trás elementos substanciais de crítica, mas o de Cunha Mattos é eloquente e demonstra uma posição bastante radicalizada em defesa da manutenção do tráfico da escravidão. Ele afirma que a proposição feita pelos ingleses "he derogatoria da honra, interesse, dignidade, independência e Soberania da Nação brasileira".¹⁰⁹ Além desta assertiva, o deputado enumera os motivos que o levam a crer o quão nocivo era este acordo para o Brasil.

"1º Porque attaca a Lei fundamental do Império do Brasil. 2º Porque prejudica enormemente ao Commercio Nacional. 3º Porque arruina a agricultura, principio vital da existencia do povo. 4º Porque aniquila a navegação, 5º Porque he um cruel golpe nas rendas do Estado, 6º porque he prematura. 7º finalmente porque he extemporanea".¹¹⁰

O discurso de Cunha Mattos se transformou em uma referência dos que se colocavam contrários ao tratado. As questões de soberania, defesa da agricultura e principalmente a relativa ao comércio externo passou a ser uma retórica bem repetida e

¹⁰⁷ "Dom Marcos pertencia à elite religiosa e política do período de constituição do Estado brasileiro, foi um dos deputados eleitos para as Cortes de Lisboa em 1820 e para a Assembleia Geral e Legislativa de 1826, sendo sagrado bispo do Maranhão durante a mesma, se pondo a frente de importantes debates, principalmente os ligados ao tipo de relação que se estabeleceria a partir de então entre o Estado e a Igreja". SILVA, Joelma Santos da. *Por mercê de Deus: igreja e política na trajetória de Dom Marcos Antonio de Sousa (1820 – 1842)*. Mimeo, 2012. (Dissertação, UFMA. orientador: Lyndon de Araújo Santos)

¹⁰⁸ Desta forma foi delegada aos párocos uma série de funções civis que praticamente os integraram ao funcionalismo público, ao mesmo tempo em que lhes dava uma considerável influência política sobre as comunidades em que atuavam, devido, principalmente, à importante função que passaram a desempenhar no processo eleitoral. Tal fato levou a uma intensa participação política do clero e a formação de uma espécie de liberalismo eclesiástico, encabeçado pelo padre Feijó. Este grupo foi fortemente combatido pelo arcebispo da Bahia, D. Romualdo Antônio de Seixas, e pelo bispo do Maranhão, D. Marcos Antônio de Sousa, que também se utilizaram de cargos eletivos para defenderem suas posições. SANTIROCCHI, Ítalo Domingos. *A Igreja e a construção do Estado no Brasil imperial*. In: *Anais do XXVII Simpósio Nacional da Anpuh*. Natal, 2013.

¹⁰⁹ *Parecer da Comissão de Diplomacia e Estatística sobre a convenção de abolição do comércio da escravidão*, Paço da Câmara, Rio de Janeiro, 16 de junho de 1827. p.2. Biblioteca Nacional, Obras Raras 38,5,1.

¹¹⁰ Idem, ibidem.

até mesmo os que defendiam o fim do tráfico se preocupavam com ela. Aqui mesmo já citamos um artigo do *Jornal do Commercio* em que o articulista fala da possível alternativa de utilizar os navios do tráfico no comércio mercantil de produtos brasileiros.

Pela reação aos tratados "o Ministério dos Negócios Estrangeiros logo se tornou, por assim dizer, o telhado de vidro do imperador".¹¹¹ D. Pedro I e seus ministros de Estado buscaram de todas as formas defender as medidas junto ao parlamento, mas a composição da casa legislativa que contava com muitos grandes senhores descontentes com a dissolução da constituinte de 1823, criava algumas adversidades ao Imperador.

Em Portugal ou na África portuguesa os reflexos dos acordos se fizeram sentir. No entanto, só fizeram com que os cuidados para o exercício do tráfico fossem redobrados. Os governos de Portugal e Brasil estavam igualmente imbuídos em acatar as pressões inglesas para o fim do tráfico, mas também percebiam que estas medidas feriam interesses diversos da economia e da paz política interna. Já observamos as reações negativas que estas medidas ocasionaram no Brasil. Em Portugal a resistência é ainda mais evidente, a pressão inglesa só ganhou alguma notoriedade em 1836, quando a gestão de Sá Bandeira proclamou a abolição do tráfico e as novas formas de relacionamento com as colônias africanas, no entanto, mesmo neste episódio destacamos uma iniciativa bem nacionalista, envolta em um projeto de reestruturação das colônias africanas.

Os tratados de 1815¹¹², a complementação de 1817¹¹³ e as medidas negociadas com o Brasil em 1826 encontravam pouco eco nas colônias africanas de Portugal. "Está hoje confirmado que o comércio ilícito fazia enriquecer tanto os comerciantes brancos, negros ou mestiços como os poderosos traficantes [portugueses] radicados no Brasil, mantendo interesses nos domínios portugueses na África."¹¹⁴

Dois elementos desta citação nos remetem a pontos fundamentais da nossa análise. Primeiro o fato de o comércio de escravos ser altamente lucrativo e ter em sua base elementos importantes da estrutura econômica e social de Portugal e Brasil.

¹¹¹ PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 73

¹¹² *Tratado da abolição do tráfico de escravos em todos os lugares da Costa da África ao Norte do Equador*. Biblioteca Nacional, Obras Raras 37,10,2b

¹¹³ *Convenção Adicional ao Tratado de 1815*. Rio de Janeiro, 28 de julho de 1817. Arquivo do Itamaraty. P10 M29.

¹¹⁴ LUCAS, Maria Manoela. *Organização do Império*. in TORRALBA, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p. 254.

Lembro aqui uma outra passagem de Maria Manoela Lucas sobre o tratado de 1825 na qual afirma: que "mesmo depois da abolição do tráfico de escravos no Brasil"¹¹⁵ os mercadores portugueses ainda enviavam remessas de ouro e moeda estrangeira para Portugal, em clara alusão à prática comercial que faziam no Brasil no tempo do tráfico. Isso demonstra que até mesmo para os governos era difícil abrir mão desta lucrativa e rendosa atividade mercantil.

O outro aspecto importante para nossa análise provém da lógica de manter os "interesses nos domínios portugueses na África". Não havia, por parte de Portugal, alternativas ao modelo de exploração do seu território em África. O tráfico de escravos era uma importante fonte de recursos aos colonos e ao próprio Estado português. Mesmo posto na ilegalidade, o comércio de negros ligava os interesses portugueses aos do Brasil, contribuindo para que o diálogo diplomático não cessasse, nem mesmo nos momentos de maior turbulência, como entre os anos de 1822 e 1825, quando entraram somente no porto do Rio de Janeiro algo em torno de 100 mil escravos provenientes da África em navios portugueses e brasileiros.¹¹⁶

Veremos mais a frente que, mesmo durante o reinado de D. Miguel, que lutou contra o seu irmão D. Pedro, o tráfico permanecia e a representação portuguesa no Brasil mantinha o contato com as autoridades defendendo os interesses dos mercadores portugueses de escravos.¹¹⁷

Outro aspecto do referido acordo entre a Brasil e a Grã-Bretanha que afetará diretamente os interesses comerciais portugueses foi a formação da Comissão Mista entre as nações, para julgar os navios apreendidos em tráfico ilegal de escravos para o Brasil. A dita comissão só começou efetivamente a operar em 1830, mas ao longo dos seus treze anos de efetivo funcionamento, julgou de acordo com os documentos que constam no Arquivo do Itamaraty, 26 embarcações com bandeira portuguesa.

A comissão formada por juízes brasileiros e ingleses, em alguns momentos foi obrigada a debater se caberia àquele tribunal especial fazer o julgamento de navios de outras nações, mas como se pautavam também nos acordos de 1815 e 1817 e como só julgavam casos de vasos apreendidos em águas territoriais brasileiras, entenderam que não havia impedimento.

¹¹⁵ Idem, Ibidem, p.250

¹¹⁶ *Tabella de escravos importados nesta Côrte desde janeiro de 1820 até 26 de março do corrente anno, a saber.* Biblioteca Nacional, Obras Raras 102,5,334.

¹¹⁷ Nos documentos da Comissão Mista Brasil-Grã Bretanha observamos situações intrefrência da representação portuguesa no Brasil, mesmo no período de guerra (1831-1834)

A Comissão Mista foi criada respeitando o artigo IV do tratado de abolição do tráfico. Respeitando negociações entre as nações; esta comissão mista ficou sediada no Rio de Janeiro e julgaria todos os casos de navios suspeitos de praticar o ilegal comércio de escravos africanos. A comissão ficou limitada aos princípios definidos nos acordos, não podendo ir além, como por exemplo condenar um navio que, tão somente, apresentava características para ser usado no tráfico.¹¹⁸

As Comissões Mistas luso-brasileiras, previstas no acordo de 1825, deveriam ser formadas de acordo com o artigo VIII da *Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815*, que formalizava a composição da Comissão garantido número igual de membros entre os países contratantes.¹¹⁹

A Comissão Mista sediada no Rio de Janeiro acabou por substituir uma já existente, que decorria da convenção de 1817. Ela era composta por dois juízes de cada um dos países participantes, um titular de cada e um árbitro chamado por sorteio a desempatar julgamentos. Ao longo de todo o seu período de atividade julgou ao menos 118 navios capturados na costa brasileira.¹²⁰ Estavam a serviço deste empreendimento de combate ao tráfico 5 cruzadores de Sua Majestade Britânica e 2 da Marinha Imperial. Dentre os navios capturados, além dos 26 de bandeira portuguesa, foram três de bandeira britânica e 79 de bandeira brasileira.¹²¹

A Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha para o combate ao tráfico de escravos somente teve legitimidade para fazer os julgamentos após a promulgação da lei de 7 de novembro de 1831. Mesmo o tráfico estando proibido desde de 13 de março de 1830, não havia antes, qualquer amparo legal para o julgamento de vasos acusados da prática de tráfico de escravos.

As "elites" e o tráfico

A pressão inglesa e todo peso militar e econômico da maior potência do mundo à época, não podem, como já afirmamos, ser ignorado no processo de embate

¹¹⁸ *Tratado sobre a abolição do tráfico de escravo Brasil-Grã-Bretanha*. Arquivo do Itamaraty, P10 M31 pasta A

¹¹⁹ *Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815 entre os muito altos, e muito poderosos El Rei do Reino Unido de Portugal Brazil e Algarves, El-Rei do Reino Unido da Grande Bretanha, e Irlanda*. Pesquisada no sítio: http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/1866/convencao_adicional.pdf?sequence=1, em 26 de dezembro de 2013.

¹²⁰ Dados sobre estes julgamentos constam em CUNHA, Vasco T. Leitão. *Catálogo parte III 33 - Comissões e Tribunais Misto*. Rio de Janeiro: Arquivo do Itamaraty, 1964.

¹²¹ Idem

internacional em torno da questão do tráfico de escravos. Mas o que poucos historiadores dimensionam é o papel das "elites" inglesas neste processo político e econômico de dimensões globais.

Já citamos aqui neste texto cartas do Conde de Dudley ao Marquês de Queluz, de Robert Gordon à Itabahyana, todas exercendo pressões pela mais rápida implementação dos acordos firmados entre Brasil e Grã-Bretanha. Mas a capacidade de combate real ao tráfico era muito limitada. É possível observar que o esforço maior neste combate, era dos comandantes dos navios ingleses, que tinham benefícios com o apresamento, do que das autoridades inglesas ou brasileiras.¹²² Apesar das trocas de mensagens entre autoridades de ambos os países, a entrada de escravos nos portos ilegais era enorme, chegando a mais de 60000 africanos no auge do tráfico.¹²³

O historiador José Luiz Werneck da Silva atribui esta incapacidade de combater o tráfico à falta de uma unidade política das "elites" britânicas em torno da questão do tráfico. A divisão social das elites entre os que impulsionaram a revolução industrial e os que mantinham suas atividades econômicas na produção agrícola, seja na ilha ou nas colônias, era significativa.¹²⁴

Werneck da Silva divide a elite britânica em dois grupos muito específicos. As nomeia de *Black England* e *Green England*, cores referenciais às suas atividades econômicas. A *Black England*, em suas palavras, era a elite "do carvão, da revolução industrial, que avançava reurbanizando as cidades para acolher bairros industriais e vilas operárias".¹²⁵ Era a elite que acumulava capital ao longo dos séculos XVI e XVII e que já no século XVIII investia na atividade fabril, na inovação tecnológica e na produção

¹²² O Caso da *Brigue Leopoldina* é sintomático para observar a relação de interesses, inclusive econômicos dos capitães de navios, em aprisionar negreiros. Esta Brigue foi perseguida pelo navio de SMB Partridge, no entanto, após escapar a perseguição foi capturada pelo navio da Marinha Imperial o Brigue Três de Maio. A decisão sobre quem capturou e consequentemente, qual comandante teria os direitos sobre a "boa preza". Coube ao Ministro Interino dos Negócios Estrangeiros, Honório Hermeto Carneiro Leão. Na decisão deu a prerrogativa ao navio brasileiro, causando a indignação do comandante inglês diante das perdas econômicas. *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha - Brigue Leopoldina*. Arquivo do Itamaraty: L19 M3. Outro caso que demonstra os benefícios econômicos do comandantes com a apreensão dos navios é da escuna Flor de Luanda, mesmo não sendo condenada, por se tratar de um navio português, os negros que estavam em seus porões ficaram sobre custódia do comandante Preston da marinha de SMB, que estabeleceu contrato com a Santa Casa de Misericórdia para que este africanos lá prestassem serviços. Os proventos do contrato ficavam a seu cargo e parte era repassada aos africanos na forma de "salário". *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha - escuna Flor de Luanda*. Arquivo do Itamaraty: L16 M2

¹²³ Ver BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. p. 366 (Apêndice)

¹²⁴ SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930) - A política externa do sistema agroexportador*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.p. 68

¹²⁵ Idem. Ibidem.

em massa. Um grupo social que dependia da ampliação das demandas para expandir seus negócios, que tinha cultura vinculada ao puritanismo, construíam casas no estilo vitoriano, com o mesmo requinte da nobreza, sem utilizar os caríssimos materiais dos palácios.¹²⁶

Esta classe circunscrevia seu ambiente cotidiano ao convívio de uma família nuclear, com uma forte conotação patriarcal. Apesar da mudança cultural, o papel da mulher ainda se restringia à manutenção da casa e ao cuidado na educação dos filhos.

Os *Black England* eram liberais em relação à economia, defendiam o livre comércio, o que favorecia sobremaneira a ampliação do seu mercado, principalmente, por contar com um desenvolvimento tecnológico capaz de baratear os custos da produção eliminando qualquer concorrência.

Para estes burgueses o tráfico de escravos, além de ser absolutamente desumano de acordo com os princípios do puritanismo, era desinteressante do ponto de vista econômico. Para eles, o comércio de almas africanas alimentava um sistema no qual a terra era o elemento principal da atividade produtiva, um sistema que não vislumbrava a ampliação do mercado consumidor, porque não tinha capacidade de produzir em larga escala.¹²⁷

A *Black England* representava a modernização da qual a Inglaterra se tornou referência; mas "contra ela se levanta a Inglaterra das *farms*, dos *landlords* não aburguesados na *gentry*".¹²⁸ O historiador chama este grupo de *Green England*, eram os grandes proprietários de terras na Inglaterra e nos seus domínios coloniais, eram os que produziam o alimento que nutria o desenvolvimento fabril e o processo de urbanização, mas eram, acima de tudo, os *lords* que mantinham sob controle o poder político.

Esta "*Green England* era defensora do protecionismo"¹²⁹, do legalismo monárquico, do controle do Estado sobre as atividades econômicas e não tinha posição contrária ao tráfico e à própria escravidão. Os *Green*, em última análise, foram os principais prejudicados com a proibição do tráfico aos ingleses e depois com a missão *Wilberforce*, pois, foram obrigados a adaptar sua atividade produtiva ao uso da mão de obra assalariada. Na disputa política interna, percebiam que os acordos comerciais de

¹²⁶ Para compreender o estilo da burguesia inglesa ver THOMPSON, Costumes em Comum. São Paulo, Cia das Letras, 1998. pp.150-202.

¹²⁷ Ver SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)* - A política externa do sistema agroexportador. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. pp 67-76

¹²⁸ Idem. p.69

¹²⁹ Idem. Ibidem.

livre cambismo afetariam sua atividade econômica e o seu poder político, por isso compunham a base dos *tories* e contavam com o apoio do rei Jorge III.

Um dos representantes desta classe, o Lord Dartmouth, proclamou em posição contrária às campanhas abolicionistas: "Não podemos permitir que as colônias paralisem ou desanimem por qualquer forma um comércio tão proveitoso à Inglaterra."¹³⁰ A batalha interna refletiu externamente. No cenário internacional tanto os que defendiam o fim do tráfico ou os que queriam a sua manutenção cobravam da Inglaterra coerência com a sua política, mas como aponta Werneck da Silva, isto estava além de uma mera questão de coerência, estava vinculado a uma disputa no seio das elites inglesas.¹³¹

Em Portugal e no Brasil as divisões políticas das elites também se configuravam. Não era tão evidente a distinção entre as elites nos dois países, mas era notório que os interesses econômicos ou políticos não coadunavam entre comerciantes e produtores, ou entre militares e aristocratas, funcionários públicos e religiosos. A grosso modo inserimos estes grupos na divisão fria do cenário político, identificando-os como liberais ou conservadores.

Mas como podemos explicar um liberal revolucionário e defensor do colonialismo e da escravidão? Esta abordagem só é possível quando distinguimos as elites que compunham as sociedades de Brasil e Portugal.

Para entender a composição da sociedade portuguesa, o que é essencial à compreensão das forças que atuavam no cenário internacional em relação ao tráfico de escravos, tomaremos de empréstimo algumas definições dos historiadores Maria Manoela Lucas¹³², Irene Maria Vaquinhas e Rui Cascão.¹³³

A sociedade portuguesa era, na composição das suas elites, um pouco mais complexa do que a sociedade inglesa. A coexistência de um Portugal praticamente feudal com as modernas cidades do Porto e Lisboa, somado a aristocracia lisboeta e aos

¹³⁰ COCHIN. *L'abolition de l'esclavage apud* GOULART, Mauricio. *op. cit.*

¹³¹ "Ce que faisait la *Sénégambe*, les vaisseaux anglais le feront dorénavant; ils feront davantage même; car d'une part ils pourront transporter librement dans les colonies britanniques les Africains qu'ils auront enlevés à des négriers, en exécution des traités sur le droit de visite; de l'autre les émigrans contracteront, non avec le gouvernement, mais avec les planteurs; et il est permis de prévoir que ce nouveau trafic de noir ne sera pas plus exempt d'abus que le trafic des Indiens pour Ile Maurice". *Recortes de jornais brasileiros e franceses sobre os acordos internacionais para a o fim do tráfico de escravos*. Biblioteca Nacional. Manuscritos II-32,10,004 n 14 Col. Elemento Servil.

¹³² LUCAS, Maria Manoela. *op cit.*

¹³³ VAQUINHAS, Irene Maria & CASCÃO, Rui. *Evolução da Sociedade em Portugal: a Lenta e complexa afirmação de uma civilização burguesa*. In TORRAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

grandes comerciantes e proprietários nas colônias denotava esta composição heterogênea.

A partir da revolução do Porto as dinâmicas de disputa se deram em torno da Burguesia portuguesa, ou nas palavras de Maria Lucas "burguesias metropolitana e colonial".¹³⁴ A historiadora se apropria do conceito na lógica marxista e inclui dentro de seu universo de burguesias todos os que controlavam os meios de produção. Neste sentido, "iremos encontrar a burguesia metropolitana do século XIX representada ... da agricultura à indústria, do setor financeiro ao do grande comércio".¹³⁵

No entanto, ela ressalta que mesmo dentro do contexto deste conjunto havia enormes contrastes. "Os interesses da burguesia mercantil do Porto não eram coincidentes com os da sua congênere de Lisboa"; o maior vínculo do primeiro grupo com a economia do Brasil gerou a eles maiores lucros, mas também maiores problemas quando houve deslocamento da Família Real para o Rio de Janeiro. Logo, não é estranho aos acontecimentos, que a reação à invasão francesa e depois a própria revolução liberal tenham se iniciado naquela região e sob a liderança desta burguesia local.¹³⁶

Mas algo em comum existia entre os burgueses do Porto e de Lisboa. Balizavam as suas atividades comerciais na exploração dos gêneros primários e tropicais das colônias. Esta atividade, no entanto, demandava um mercado consumidor para estes gêneros que não estava apenas em Portugal. A maior parte destes gêneros eram reexportados, principalmente, para a Inglaterra, que em troca fornecia os seus produtos industrializados. Por este motivo, Maria Lucas identifica nesta "burguesia *import-export*" um obstáculo para o desenvolvimento da indústria em Portugal.¹³⁷

Esta burguesia tinha interesses secundários no tráfico, pois, estavam associados à burguesia colonial, como nomeia a historiadora. Mas quem era esta burguesia colonial? "Tratava-se, com efeito, de um conjunto de elites fortemente implantadas nas áreas urbanas marítimas do Brasil e dos domínios portugueses na África e na Ásia, onde, na maior parte dos casos, possuíam importantes bens de raiz, adquiridos a partir do lucro com o tráfico de escravos."¹³⁸

¹³⁴ LUCAS, Maria Manoela. op cit. p. 253

¹³⁵ Idem, Ibidem.

¹³⁶ Ver. ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império* - Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português. Porto: Edições Afrontamento, 1993. e NEVES, Lúcia & MACHADO, Humberto. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

¹³⁷ LUCAS, Maria Manoela. op cit. p. 253

¹³⁸ Idem. p.254.

Esta correlação entre a burguesia *import-export* do Porto e, principalmente, de Lisboa com a burguesia colonial faz-se fundamental para compreender as resistências portuguesas em estabelecer qualquer lei de proibição definitiva do tráfico de escravos. Como a economia do reino português se calcava em grande parte na reexportação dos produtos brasileiros e de suas colônias na África e Ásia, era fundamental não atacar frontalmente o tráfico de escravos, que alimentava estas burguesias tanto no Brasil e na África portuguesa como, indiretamente, em Portugal.

Por outro lado, Vaquinhas e Costa elaboram o conceito a partir de uma contextualização de caráter cultural. Enumeram entre os membros da burguesia não somente os proprietários dos meios de produção, incluem militares, funcionários públicos, o clero, profissionais liberais, além daqueles que classicamente são nomeados burgueses.¹³⁹ Eles afirmam um viés comportamental para definir a burguesia. Defendem que o burguês era o indivíduo de comportamento liberal, que defendia a quebra de vínculo com o antigo regime e com as formas de produção características do período feudal, por isso apontam na direção destes segmentos sociais citados.

A partir da definição que seguem, os historiadores apontam o crescimento quantitativo desta burguesia e o associam ao aumento da influência burguesa no processo decisório das estruturas políticas.¹⁴⁰ No entanto, mais importante que o crescimento quantitativo da burguesia foi o crescimento da influência política e ideológica que ocorreu, mesmo assumindo como próprio esta definição alargada. É difícil mensurar este crescimento da influência burguesa e nem é nossa intenção neste trabalho entrar neste debate, nos interessa apenas perceber que somente com o desenvolvimento desta cultura política burguesa é que houve uma discussão mais definitiva em Portugal sobre a questão do tráfico de escravos.

Somente quando os liberais, ou setembristas¹⁴¹, chegaram ao poder em Portugal as políticas em relação à África colonial passaram a contemplar um projeto alternativo ao tráfico. O movimento setembrista recrutava seus membros no seio da classe média urbana e entre os pequenos burgueses, que não estavam envolvidos com o comércio nas

¹³⁹ VAQUINHAS E CASCÃO. *op cit.* p.382

¹⁴⁰ "Por volta de 1820, os grupos burgueses abrangiam uns 8% da população total, mas dentro deles a grande maioria compunha-se de funcionários públicos[...] professores, estudantes universitários, advogados, médicos, etc, com apenas cerca de 1/10 de mercadores e homens de negócio. Por 1867 a burguesia duplicara talvez a sua percentagem no País, já com os negociantes e industriais a predominarem face ao funcionalismo público e a todos os outros" MARQUES, A. H. Oliveira. *apud* VAQUINHAS E CASCÃO. *op cit.* p.381-382.

¹⁴¹ Grupo de liberais clássicos que chegam ao poder após a revolução de setembro de 1836. Tinham como principais expoentes o Marquês de Sá da Bandeira, Conde de Bonfim e Almeida Garret.

colônias ou com o Brasil. Com efeito, no seu tempo ocorreu o declínio do comércio com o Brasil e houve uma constante negativa da ex-colônia em estabelecer um novo acordo de comércio, o que fez surgir no Reino a necessidade de se estabelecer um projeto para um "Novo Brasil" na África e, em contrapartida, acenar para o Brasil com o fim total do tráfico e se habilitar a um novo tratado. Nos dedicaremos de forma mais efetiva a este processo nos capítulos seguintes.

Capítulo 2

As relações entre Brasil e Portugal em tempos de guerra sucessória

Abdicação e o papel do Imperador em Portugal

O período de 1826 a 1836 foi, de fato, marcante nas relações entre o Brasil e sua ex-metrópole. A morte de D. João VI e a consequente sucessão do reino português, coloca em paralelo a história das duas nações em um tempo tão próximo dos reconhecimentos acontecidos apenas um ano antes.

As recomendações de D. João, em 6 de março de 1826, foram para que se estabelecesse uma regência "composta pela infanta (D. Isabel Maria) e pelo cardeal D. Patrício, pelo Duque de Cadaval, pelo Marquês de Valada e pelo Conde dos Arcos".¹⁴² Esta regência, seguindo as mesmas orientações, deveria governar até que D. Pedro, Imperador do Brasil, pudesse assumir o trono português.

Ao tomar conhecimento da morte do pai e de suas instruções, D. Pedro reuniu seus conselheiros para encontrar uma solução para o problema que se avizinhava. Ao assumir o trono brasileiro, o Imperador tinha tomado o compromisso de nunca unificar as duas coroas em torno de sua pessoa. Ele precisava ser rápido para não abrir espaços para intrigas, que dificultassem a sua ação.

Com efeito, a situação do Imperador no Brasil não era das mais recomendáveis. Desde que destituiu a Assembleia Constituinte, em 1823, o monarca não gozava de muito boa reputação entre os políticos orientação liberal, que compunham o partido brasileiro. Os acordos bilaterais com as potências europeias também foram fontes de desagrado no seio da elite que se proclama "brasileira". A concessão imperial ao interesse abolicionista da Coroa Britânica foi alvo, como já vimos, de inúmeras manifestações.¹⁴³

A questão sucessória aumentou ainda mais a tensão entre o governo e a Assembleia. A simples possibilidade de união das duas Coroas gerou manifestações

¹⁴² VARGUES, Isabel Nobre. *Da Revolução à Contra-revolução: Vintismo, Cartismo, Absolutismo. O Exílio Político. In: TORGAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). O Liberalismo: 1807-1890. Coleção: História de Portugal, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p. 63*

¹⁴³ Ver PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

diversas. D. Pedro I, seguindo a orientação dos seus Conselheiros¹⁴⁴, encaminhou uma série de documentos para Lisboa, dentre eles a carta pela qual renunciava em nome de sua filha, D. Maria da Glória, a Coroa portuguesa. Tentava, assim, aplacar as desconfianças em torno dos seus objetivos dos dois lados do Atlântico¹⁴⁵.

A sucessão de uma Corte europeia era um problema internacional. Existiam muitos interesses em jogo. O império austríaco inclinava-se a apoiar D. Miguel em sua possível ascensão ao poder. Inglaterra e França preferiam a composição legalista, mas não queriam as duas coroas na cabeça de um único monarca.

O governo regencial, liderado por D. Isabel Maria, esperava que as instruções de D. Pedro para proceder à transmissão da Coroa seguissem as orientações de D. João, talvez a última cartada do velho rei para ver novamente unido as duas partes do império. A carta de D. Pedro jurando a Constituição e abdicando ao trono em nome de sua filha, no entanto, sugere uma outra saída legalista, mas longe da intenção do avô de D. Maria. Junto às cartas, que mudavam o rumo da sucessão portuguesa, estava a proposta de perdão para D. Miguel. O Imperador do Brasil, buscando atender ao anseios externos, o que parece ser uma característica sua, propõe a D. Miguel que jure a Constituição e se case e seja tutor da Rainha infanta.¹⁴⁶

A solução diplomática e, até certo ponto interessante ao Imperador, estava posta. Da forma pensada por D. Pedro, ficava Portugal com uma Rainha, seu irmão teria a sua reconciliação com o poder, sua mãe seria readmitida no reino e ainda atendia os anseios legalistas de Grã-Bretanha e França, sem acumular os reinos, e atendia a Áustria, pois, D. Miguel seria o regente.¹⁴⁷ Solução aceita por todos e os procedimentos encaminhados e acompanhados de perto pela diplomacia brasileira.¹⁴⁸

A princesa do Brasil e Rainha de Portugal, D. Maria, embarcou para Áustria, para concluir naquele país os seus estudos, como tutor da rainha foi o Marquês de Barbacena. Suas qualidades diplomáticas e alto conhecimento das Cortes europeias o credenciaram para o cargo. Mas o golpe perpetrado por D. Miguel, em Portugal, o tomou de surpresa. A sua missão ganhou um importante elemento complicador.

¹⁴⁴ CALÓGERAS, Pandiá. O Marquês de Barbacena. (Coleção Temas Brasileiros, 19). Brasília: EDUNB, 1982.

¹⁴⁵ Cf. CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000.

¹⁴⁶ VARGUES. *op. cit*

¹⁴⁷ VARGUES. *op. cit*

¹⁴⁸ CALÓGERAS. *op.cit.*

D. Miguel concordou com as condições de D. Pedro, mas, "logo que chegou a Portugal, reuniu as Cortes e fez-se aclamar rei absoluto".¹⁴⁹ Este fato determinou uma intensa perseguição política aos liberais. As revoltas pontuais ocorridas em Lisboa e em várias partes do país foram massacradas pela política repressiva do rei. Foi "um período de terror político, durante o qual foi muito intensa a emigração e a fuga para França e Inglaterra".¹⁵⁰

O caráter ardiloso dos planos de D. Miguel foram ainda mais perceptíveis se observarmos os passos tomados por ele. O então príncipe consorte, tutor e regente proclamou um decreto a 3 de maio de 1828 no qual convocava as Cortes, pois, não queria assumir o trono sem o consentimento do país representado naquele Conselho.¹⁵¹ Com a assunção determinada pelas Cortes, reunidas dentro das tradições mais absolutistas, D. Miguel pretendia impedir qualquer resistência interna e obter apoios externos, principalmente, de Áustria, França, Prússia e Rússia, sendo a última a única monarquia que mantivera até o fim seu apoio.

As ações de D. Miguel vão desde o estabelecimento das Cortes absolutistas, à destituição da Assembleia, passando pela graduação de militares leais a ele aos altos postos de comando e alcançando os perdões totais aos que lutaram ao seu lado na Abrilada e encontravam-se presos ou banidos.¹⁵² Estas medidas são claras aos olhos da historiografia. Para a maioria dos historiadores do século XX, D. Miguel buscou restabelecer as instituições absolutistas em Portugal, jogando ao vento todos os avanços institucionais obtidos por liberais radicais ou liberais moderados, no período de D. João VI.¹⁵³

¹⁴⁹ SARAIVA, José Hermano. *Breve História de Portugal*- Ilustrada. Lisboa: Bertrand editora, 1989. p. 100.

¹⁵⁰ Idem. Ib.

¹⁵¹ "Convocados os Tres Braços, e reunidos no dia 23 do corrente como já referimos, passarão no dia 25 a tractar do grave objeto, o estado da Nobreza na Igreja de São Roque, o do Clero em Santo Antonio da Sé, e os Povos em S. Francisco da Cidade." *Gazeta de Lisboa*, nº 154, Lisboa, 1 de julho de 1828. p. 857. Pesquisado no sítio da rede mundial: http://books.google.com.br/books?id=J-4vAAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false, em 29 de maio de 2013.

¹⁵² "Achando-se felizmente em perfeita e inteira observancia as Leis fundamentais da Monarquia, e sendo de rigorosa justiça que aquelles fieis Vassallos, que sustentarão e defenderão as mesmas Leis, deixem de soffrer as penas, que por esta causa lhes forão impostas antes da minha chegada a estes Reinos: Hei por bem, que sejam restituídos seus bens, direitos, e empregos, tanto Civís como Militares; e Outrossim Conceder a liberdade de voltarem á patria todos aquelles , que pela mencionada razão se ausentárão della." *Ordem do Dia, Quartel General no Paço da Ajuda, em 29 de Junho de 1828. In Gazeta de Lisboa*, nº 154. *op. cit.*

¹⁵³ Cf. SARAIVA, *op. cit.*; Cf. ALEXANDRE, *op. cit.*; Cf. NEVES & MACHADO, *op. cit.*; Cf. CALVET DE MAGALHÃES, *op. cit.*

Para outros historiadores como Amadeu Carvalho Homem, as ações do rei usurpador, tiveram um caráter ainda mais profundo na configuração futura da política portuguesa. Para o autor os fatos que se sucedem no reinado de D. Miguel contextualizam "a origem bicéfala" do liberalismo português.¹⁵⁴ Afirma isso, dizendo que a Constituição de 1822 inaugurara "uma tradição de radicalismo", enquanto na carta de 1826 "irão se rever os liberais conservadores". Mesmo que os dois grupos fossem perseguidos e unidos sob a mesma pecha de "pedreiros livres" pelo monarca absolutista, os partidos resguardaram suas diferenças durante todo período de lutas, o que se refletiu na política portuguesa após 1834.¹⁵⁵

O apego de D. Miguel às instituições absolutistas remetem, em óbvio, ao próprio desejo de governar Portugal sob os princípios das leis fundamentais do reino. A base da estrutura legal do reino absoluto de Portugal, que remonta, curiosamente, às Ordenações de um Rei estrangeiro, D. Felipe II, são exploradas à exaustão pelo rei para justificar o seu direito à sucessão do trono e os seus atos como rei.

Com efeito, D. Miguel fez editar o *Manifesto de Sua Majestade Fidelíssima o Senhor D. Miguel I*, neste documento sustenta nulidade da transmissão da Coroa de Portugal ao seu "Augusto Irmão" e, por consequência, à sua sobrinha ou a qualquer outro herdeiro do Imperador do Brasil. Sustenta sua afirmação em três elementos fundamentais: ser o Imperador do Brasil estrangeiro, não ter sido aclamado pela Cortes e residir fora do território português, considerando a independência do Brasil.¹⁵⁶

O documento se baseia nas "Leis Fundamentais de Portugal", evoca os princípios sucessórios estabelecidos nas Cortes de Lamego de 1143, na Cortes de Coimbra de 1385, nas Cortes de Almeirina de 1580 e, principalmente, nas Cortes de Lisboa de 1641, quando decidiu-se que um monarca estrangeiro e não residente não poderia reinar em Portugal.¹⁵⁷

"Apezar das insanáveis nullidades daquela declaração, pelas quaes Meu Augusto Irmão, como Imperador do Brasil, não podia herdar a Coroa de Portugal sem huma reunião dos Tres Estados do Reino em Cortes, nem exercer Poder algum no Reino sem o

¹⁵⁴ HOMEM, Amadeu Carvalho. *Jacobinos, Liberais e Democratas na Edificação do Portugal Contemporâneo*. In TENGARRINHA, José (org). *História de Portugal*. 2ª ed. rev. e ampl. Bauru, SP: Edusc; São Paulo: UNESP; Lisboa: Instituto Camões, 2001. p. 343

¹⁵⁵ Idem. Ib.

¹⁵⁶ MIGUEL I, D. *Manifesto de Sua Magestade Fidelíssima El rei Nosso Senhor D. Miguel I*. Lisboa: Imprensa Regia, 1882.

¹⁵⁷ Idem.

consentimento dos estados, conseguiu aquella facção que elle exercesse Actos como Soberano de Portugal em hum Reino Estrangeiro com o determinado fim de subverter as Instituições de Portugal, publicando huma Carta Constitucional em 29 de Abril daquelle anno de 1826."¹⁵⁸

Como podemos observar, os princípios absolutistas estão amplamente referenciados no texto de D. Miguel. A negação à Constituição de 1826, que ele tinha jurado por condição para retornar a Portugal, está na base dos seus argumentos, pois, qualquer referência às cortes seriam injustificadas se garantidas a legitimidade de tal Carta de leis.

A partir deste fato preocupa-se o Imperador do Brasil, as diplomacias inglesa e francesa e também os membros da Santa Aliança. A rainha infanta saiu da Áustria em direção à Inglaterra pelo temor dos partidários do absolutismo. O Marquês de Barbacena demonstrava claramente que, além das questões de ordem política, outras de ordem prática tinham efetiva importância, como a do sustento da rainha deposta.¹⁵⁹

Suas preocupações geraram uma autorização do imperador para que os fundos existentes para quitação da dívida com Portugal, determinada pelo Tratado de 1826, fosse em parte destinado ao sustento de D. Maria II. A quantia de oito mil libras esterlinas ao mês, por lei, deveria ser repassada até o mês de novembro de 1830.¹⁶⁰

Em decorrência desta questão o Marquês envia uma carta ao Secretario do Tesouro brasileiro com instruções sobre o assunto. Na carta ele explica que o pagamento "tem sido de oito mil libras esterlinas, e várias outras despesas por conta de S. M. Fidelíssima tem ocorrido desde aquella epoca"¹⁶¹, mas como o fundo só montava 90 mil libras, havia o temor do Marquês que cessado a quantia a questão entrasse em rol de ilegalidade. Por isso, determina ao destinatário, que aguardasse novas orientações do Imperador.

Este era mais um combustível no já incendiado cenário político brasileiro. Para os representantes liberais, que povoavam a Câmara dos deputados, D. Pedro descumpria o compromisso firmado de não intervir em assuntos internos portugueses e ainda o fazia

¹⁵⁸ Idem. p. 11

¹⁵⁹ Ver CALÓGERAS, Pandiá. *O Marquês de Barbacena*. Brasília: EDUNB, 1982. pp 37-50

¹⁶⁰ *Barbacena à Eustaquio Adolfo de Mello e Mattos*. Rio de Janeiro, 25 de setembro de 1830. Arquivo Nacional. AN RIO Q1.O.MFA 37/1

¹⁶¹ Carta do Marquês de Barbacena sobre fundos para pagamentos a S. M. Fidelíssima. Marquês de Barbacena. Rio de Janeiro, 25 de setembro de 1830.

com recursos do tesouro brasileiro. A situação política do Imperador era muito delicada, se por um lado ele tinha a seu lado os marqueses como conselheiros e apoiadores, por outro estava muito pressionado pelas correntes liberais, que tinham as suas rusgas internas, mas se uniam contra o que entendiam como absolutismo do governo imperial.

A preocupação do Imperador com esta posição da Câmara era tanta que na sua fala na abertura da segunda legislatura, em 1830, fez questão de tocar em alguns pontos particularmente sensíveis aos representantes da elite brasileira. Falou primeiro da chegada da sua segunda esposa, sobre a presença da Rainha de Portugal em solo brasileiro, enquanto não era resolvida a questão sucessória, e falou sobre o combate ao tráfico de escravos.¹⁶²

Em relação ao seu papel frente à questão portuguesa, exclamou: "Eu na qualidade de pai, e de Tutor, Devo Defender a Causa da mesma Soberana todavia Serei Fiel à minha Palavra dada à Assembléa de não comprometter a tranquillidade, e interesses do Brasil em consequencia de Negocios de Portugal."¹⁶³ No entanto, esta manifestação não foi capaz de aplacar as dúvidas sobre a possibilidade do Imperador de usar recursos da fazenda brasileira para combater em Portugal.

Menos de um ano depois deste discurso, impactado pela questão portuguesa, que não encontrava a solução por ele desejada, e também por revoltas populares lideradas pelos liberais no Brasil, D. Pedro I abdicou do trono brasileiro em nome de seu filho D. Pedro II, que contava apenas cinco anos, naquele 7 de abril de 1831.¹⁶⁴

A partir de então D. Pedro se dedicou a preparar sua ação militar para recuperar o trono português para sua filha e "restabelecer a harmonia" entre as nações brasileira e portuguesa. Encaminhou-se para a Inglaterra, onde teve encontros com liberais portugueses asilados naquele país. Dialogou com o governo inglês, do qual conseguiu apoio diplomático, o mesmo ocorreu em França. Organizada uma esquadra se encaminhou para a Ilha Terceira, nos Açores, bastião da resistência liberal. Lá se autoproclamou Regente de Portugal, posto que deveria ser referendado pelas Cortes, "quando fosse possível reuni-las".

A guerra contra o seu irmão durou cerca de três anos. O governo regencial português, tendo D. Pedro à frente, atuava em duas frentes, a dos conflitos em terras

¹⁶² *Jornal do Commercio*: Folha commercial e politica.. Rio de Janeiro, 4 de maio de 1830. pp. 1-2. Biblioteca Nacional. Localização em arquivo CPR SPR 1

¹⁶³ Idem.

¹⁶⁴ Cf. NEVES, Lúcia & MACHADO, Humberto. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

lusitanas e também na diplomática, procurando isolar D. Miguel politicamente. O desafio mais difícil era conseguir uma posição de apoio do governo de Metternich. O caráter conservador do governo austríaco e a pressão diplomática exercida por Carlota Joaquina, exigiu muito da diplomacia regencial.

O reinado de D. Miguel se estende até a sua rendição em Évora Monte, a 26 de maio de 1834, no entanto, desde julho do ano anterior a cidade de Lisboa já estava ocupada pelas forças lideradas pelo Duque da Terceira, sob as ordens do Duque de Bragança, D. Pedro. D. Miguel abandonou Lisboa em 1832. O cerco empreendido pelas forças de D. Pedro determinaram o recuo. Pela *Gazeta de Lisboa*, dia após dia, somos capazes de seguir os seus passos, pois, no intuito de manter o moral das tropas e da sociedade portuguesa, as cartas do rei vindas de Coimbra, Agueda e de Braga, além de outras cidades nas quais o rei passava em revista as tropas, eram reproduzidas pelo periódico.¹⁶⁵

Ao fim, D. Miguel não conquistara os apoios que esperava receber. O seu reinado foi reconhecido apenas pelo Vaticano e pelos Estados Unidos. Outros países se declararam neutros e mantiveram seus interesses comerciais, econômicos, diplomáticos e políticos com Portugal. Isso nada queria dizer. A saída do Duque de Wellington do governo britânico e a indefinição de Metternich foram, talvez, os maiores revezes de D. Miguel. Ambos defensores do absolutismo, não se comprometeram com o regime português, mas fizeram gestões para evitar seu total isolamento.

O isolamento interno e externo de D. Miguel, principalmente após o tratado assinado entre os reis de Inglaterra e França e as Rainhas de Portugal e Espanha, que vivia situação parecida com a de Portugal, no qual se reconhece D. Miguel e D. Carlos da Espanha como usurpadores, a guerra chega ao fim.¹⁶⁶ A Rainha D. Maria II, então, assume o trono, D. Pedro era seu tutor e também regente do reino, mas já se encontrava doente e poucos meses depois faleceu.

A assunção da Rainha naquele mesmo ano de 1834, declarando-se a sua maioridade, após a morte do pai, recoloca em pauta a relação prioritária com o Império do Brasil. Portugal vivia uma grave crise decorrente dos problemas econômicos

¹⁶⁵ *Gazeta de Lisboa*, nº 247 a 309, Lisboa, 18 de outubro a 30 de dezembro de 1832. Pesquisado no sítio da rede mundial: <http://books.google.com.br/books?id=J-4vAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=false>, em 27 de maio de 2013.

¹⁶⁶ SILVA, António Martins da. A vitória definitiva do liberalismo e a instabilidade constitucional: Cartismo, Setembrismo e Cabralismo. In: TORRAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: História de Portugal, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p 80

derivados do processo de esfacelamento do sistema mercantil, que marcou o seu Antigo Sistema Colonial. Estando no poder liberais moderados, liberais radicais, ou até, em algumas circunstâncias, os conservadores, a ideia de uma economia novamente alimentada pelos gêneros brasileiros parecia prevalecer.

O caso português é emblemático na transição europeia do Antigo Regime para os governos constitucionais. A sequência de derrotas que o absolutismo, restaurado pelas decisões do Congresso de Viena, sofre a partir de 1830, são simbólicas e alteram as correlações de forças na Europa. Portugal não está no centro de poder, mas a queda do absolutismo de D. Miguel em 1834 representou uma derrota aos que ainda ambicionavam a manutenção daquela ordem e rechaçavam a "Facção Democrática".¹⁶⁷ Esta mudança no equilíbrio das forças políticas, na concepção de Werneck da Silva, foi o principal motivo pelo aumento da pressão sobre o tráfico de escravos.¹⁶⁸

O Impacto da crise sucessória nas relações entre os dois países

A crise política envolvendo a sucessão portuguesa, definida após a ação perpetrada por D. Miguel, afetou de forma indelével o relacionamento comercial, político e econômico entre as duas nações. De parte a parte foram tomadas medidas que descumpriam os artigos acordados em 1825. Mas este era apenas um dos elementos complicadores para as relações entre Brasil e Portugal naquele momento. Pesou também as coincidências de interesses comerciais de setores específicos da economia, como na questão das bebidas alcoólicas, e a questão do tráfico de escravos, que entrou definitivamente no seu período de ilegalidade com a entrada em vigor em 13 de março de 1830, do acordo entre Brasil e Grã-Bretanha e da lei de 07 de novembro de 1831.¹⁶⁹

Apesar dos conflitos, os dois países mantiveram as suas representações diplomáticas, mas com algumas peculiaridades importantes. Nenhum dos agentes

¹⁶⁷ Termo usado repetidas vezes no Manifesto de D. Miguel.

¹⁶⁸ "... a classe dominante brasileira, através de seus setores dirigentes, resolveu adotar o protecionismo alfandegário, em meados dos anos 1840, contra a vontade da Inglaterra que desejava renovar o Tratado Livre-Cambista. E assim o fez. Tanto fez que a Inglaterra, cada vez mais *Black*, cada vez menos *Green*, iniciou logo assanções, e em cima exatamente do que ela sabia ser essencial para nossa economia primitivo-expotadora, basicamente cafeeira, em expansão: o tráfico de escravos" SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *op cit*.

¹⁶⁹ *Lei de 7 de Novembro de 1831 in Coleção de Leis do Império do Brasil - 1831, Página 182 Vol. 1 pt I. Consultado em http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html. Acesso em 14 de março de 2012.*

representativos tinham título de ministro plenipotenciário, eram Encarregados de Negócios, com a missão de garantir as relações comerciais entre as duas nações.

A Legação brasileira em Lisboa era mantida sem, no entanto, reconhecer o reinado de D. Miguel. Representando os portugueses no Brasil, estava na época em que d. Miguel assumiu o poder, o Encarregado dos Negócios Estrangeiros Carlos Matias Pereira. Ele havia sido nomeado pela regência de D. Isabel e foi o mensageiro de D. Pedro I a D. Miguel, permaneceu neste posto entre 1826 e 1830, quando foi substituído por D. Manoel Lencastre, o Visconde de Sabugal, nomeado em 1830 pelo governo exilado de D. Maria II, este sim com título de Ministro plenipotenciário.¹⁷⁰

O Encarregado de Negócios de Lisboa, ao saber do conflito entre D. Pedro e D. Miguel, preferiu se abrigar em Londres. Seu secretário, Antonio Silva Junior, ficou então encarregado de defender os interesses do império na sua antiga metrópole, garantiu a sua visibilidade perante o governo com inúmeras missivas que relatavam problemas na diplomacia com Portugal. Mas as questões apresentadas, não eram de fácil solução, o próprio Ministro do Estrangeiro brasileiro em seu relatório anual, apresentado em 1830, afirmava a incapacidade de cumprir os artigos 1º e 3º da convenção de 29 de agosto de 1825 e alegando "a pendência da questão portuguesa"¹⁷¹

Mas as questões iam mais além e podemos avaliá-las a partir dos relatos de Silva Junior. Em carta ao imperador, de 10 de fevereiro de 1828, o encarregado apresenta uma série de problemas que demandavam sua atenção. Relata que vinha travando diálogos com as autoridades lisboetas para que os navios brasileiros fossem tratados, naqueles portos, como os navios britânicos, de acordo com as resoluções do tratado de 1825, que determinava o principio de "nação mais favorecida".¹⁷²

Outro ponto chave exposto na carta tratava da questão do aguardente brasileiro, em Portugal. O artigo 10º do tratado de Paz, garantia 15% *ad valorem* aos produtos brasileiro e isso deu vantagem aos exportadores de aguardente em relação a outras bebidas alcoólicas, mas naquele momento em que o encarregado escrevia, Portugal promulgou uma lei que estendia a todas as "bebidas espirituosas" os mesmos patamares

¹⁷⁰ <http://www.cbg.org.br/novo/wp-content/uploads/2012/07/diplomatas-portugueses-I.pdf>. Acesso em 27 de novembro de 2013.

¹⁷¹ CAMPOS, Francisco Carneiro de. *Relatorio da repartição dos negocios estrangeiros apresentado á Assembléa Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1831. Pesquisado no sítio: http://www.crl.edu/brazil/ministerial/rela%C3%A7oes_exteriores, Acesso em 31 de agosto de 2013.

¹⁷² Antonio Silva Junior para d. Pedro I, Imperador. Lisboa, 10 de fevereiro de 1828. Arquivo Nacional, Fundo 7X.

fiscais¹⁷³. Havia, por sua parte, a compreensão de que o compromisso com o Brasil deveria garantir alguma vantagem.

Observamos, no entanto, que estas questões se inseriam no contexto de afirmação de D. Miguel, que precisava do apoio de outras nações a sua iniciativa política. Atender aos objetivos comerciais mais imediatos era forma mais rápida de obter apoio junto aos governos europeus.

Ainda sim, fica demonstrado que os interesses comerciais prevalecem, mesmo depois da chegada de D. Miguel a Lisboa e da rápida iniciativa dos seus apoiadores em aclamá-lo. Corroborando esta afirmação, indicamos o relato de Antonio Silva Junior sobre o esforço que faz para emitir os certificados de origem de nacionalidade dos produtos portugueses com destino ao Brasil. Esta certificação era necessária para que os exportadores não fossem obrigados a pagar taxas maiores do que as definidas pelo artigo 10 do tratado de reconhecimento.¹⁷⁴

Fica claro que, apesar da queda substancial das exportações portuguesas para o Brasil com a Abertura do Portos, com o Tratado de Comércio com a Grã-Bretanha de 1810 e com a própria independência do Brasil, havia um interesse particular dos comerciantes portugueses em manter as relações mercantis com o Brasil.¹⁷⁵ As exportações e importações da ex-colônia representavam cerca de 50% das movimentações portuguesas até 1830, a partir desta data há o arrefecimento das trocas entre os países, em decorrência de uma série de políticas protecionistas da regência no Brasil e da ausência de um acordo comercial mais abrangente, pleiteado pelos portugueses, mas rejeitado pelos brasileiros.¹⁷⁶

O envolvimento da diplomacia brasileira e do próprio imperador com a questão sucessória de Portugal não determinou a cessação do comércio bilateral e nem impediu que disputas ou divergências envolvendo o comércio entre as duas nações ocorressem. Em 1828, por exemplo, foi expedido um decreto, em nome de D. Maria, igualando os direitos de alfândega dos produtos brasileiros aos de outras nações.

O cônsul do Brasil em Portugal, Antonio Silva Junior, protestou junto ao governo português, pois, entendeu que o dito decreto feria os princípios fundamentais do Tratado

¹⁷³ Idem.

¹⁷⁴ Idem.

¹⁷⁵ "Entre 1822-1830, as exportações portuguesas para o Brasil situaram-se em cerca de 50% dos valores registrados entre 1815 e 1821..." CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000. Brasília: EdUNB, 2000. p. 126

¹⁷⁶ Ver: TORRALBA, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

de Paz, Aliança e Amizade. O cônsul se referia ao artigo 10º do tratado, que conferia a taxa de 15% de direito de alfândega a ambas as nações.¹⁷⁷

Esta contenda se manteve durante todo o período da disputa sucessória portuguesa. Apesar das cartas e protestos do Cônsul, o governo brasileiro manteve a sua posição de não negociar com o rei usurpador, portanto, mesmo com a continuação do comércio entre os portos do Brasil e de Portugal, ficava determinado que o Império do Brasil não reconhecia o reinado de D. Miguel, o verdadeiro autor do decreto.

Ainda neste período de turbulência sucessória, um outro caso demandou atenção da diplomacia brasileira. O Brigue mercantil brasileiro P. Manoel Augusto, chegou ao porto de Lisboa junto com uma Escuna portuguesa "Eliza", carregados de milho oriundo do Ceará. Foi encaminhado um requerimento de desembarque da carga pela taxa de alfândega acordada em tratado mas, segundo o encarregado do consulado, Vicente Ferreira da Silva, o documento foi indeferido, o que feria, mais uma vez o artigo dez do tratado.¹⁷⁸

Mesmo considerando que a guerra sucessória "provocou a quase paralisação das relações bilaterais"¹⁷⁹ de dimensão política, observamos, por estes documentos que o tráfego de mercadorias entre Brasil e Portugal e, principalmente, entre as colônias portuguesas na África e o Brasil mantinha-se determinado, apenas pelas demandas comerciais característicos do tipo de mercado existente na época. As demandas consulares envolvendo problemas com mercadorias ou navios demonstram a necessidade de se observar este período de forma diferenciada pelas questões econômicas e políticas.

Ilustrando esta percepção, citamos a carta de Silva Junior relata que navios brasileiros estavam sendo despachados de Portugal com a bandeira e o passaporte daquele país. Silva Junior culpa a guerra pelo ataque de vasos brasileiros por corsários. Naquela data não era ainda a guerra pela sucessão, mas os liberais já organizavam pequenas iniciativas contra os conservadores que chegavam ao poder junto com D. Miguel.

O encarregado dizia:

¹⁷⁷ Conjunto documental sobre disputas entre Brasil e Portugal. Arquivo do Itamaraty. P3M17

¹⁷⁸ Silva, Vicente Ferreira da. *Carta sobre a relações comerciais entre Brasil e Portugal*. Lisboa, 18 de junho de 1830. Arquivo Nacional. Fundo 7X pct 368

¹⁷⁹ CALVET DE MAGALHÃES E CERVO *op. cit.* p. 130

"Como as ocorrências tem feito que o nosso commercio tenha padecido excessivamente com o aprisionamento e roubo por Corsário, não tenho hesitado em assentir que os navios brasileiros, a saber: As Galeras Prazeres e Alegria, Dom Affonso, Gratidão, Sacramento; e os Bergatins Harmonia, Aurora, Coallisão, Fama do Tejo e Triunfo do Brasil = tenham saído deste porto com bandeira e Passaporte Português, visto que seus donos ou cosignatarios julgam que as propriedades brasileiras vão mais ... a de serem capturadas."¹⁸⁰

Esta situação guardou similaridades com o momento posterior a entrada em vigor da lei de proibição ao tráfico de escravos, de 7 de novembro de 1831. Depois da lei, vários navios brasileiros navegaram com a bandeira lusitana. No entanto, ao contrário do que foi descrito por Silva Junior, não havia oficialmente qualquer ação de autoridades brasileiras em emitir passaporte português aos negreiros que saíam da África rumo ao Brasil depois da proibição.¹⁸¹ O que não dissolve as suspeitas inglesas de que esta relação entre autoridades brasileiras e portuguesas com traficantes ocorresse.¹⁸²

As correspondências nos ajudam a corroborar a manutenção das relações comerciais entre as duas nações, o que demonstra o conflito entre o Estado monárquico absoluto e o Estado moderno, no qual os interesses econômicos e até mesmo políticos ultrapassam as rivalidades familiares constituída na tradição e legitimismo das sucessões reais. Tanto Portugal quanto o Brasil passam por este fenômeno, que Tâmis Parron indicou como um inserção ao mercado capitalista.¹⁸³

Em paralelo, também demonstram que este vínculo comercial entre as duas nações era, em larga medida, mantido porque tanto em terras brasileiras com nas lusitanas os agentes do mercantilismo perpetuado e transformado pela lógica capitalista, eram portugueses. Por outro aspecto, este vínculo era um elemento facilitador para a substituição da bandeira brasileira pela lusitana tanto em navios mercantes, quanto

¹⁸⁰ Antonio Silva Junior para d. Pedro I, Imperador. Lisboa, 10 de fevereiro de 1828. Arquivo Nacional, Fundo 7X.

¹⁸¹ "Estas circunstâncias só por si, combinada com os mais que são hoje publicos e notórios, pelos quais os empreendedores de tais negociações conseguem facilmente cobrir com a Bandeira Portuguesa as embarcações destinadas a este do humano tráfico, para se subtraírem as disposições dos tratados existentes entre este império e a Grã Bretanha". *Despacho condenatório - Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha - Brigue Portuguesa Aventura*. Arquivo do Itamaraty. Lata 3 Maço 3.

¹⁸² Ver: KLEIN, Herbert. *Trafico de Escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: Funpec, 2004.

¹⁸³ PARRON. *op cit* p. 25

naqueles empregados no tráfico, pois, sendo o proprietário nascido português mesmo morando no Brasil poderia requerer o passaporte de sua nação de origem.

O uso de bandeiras portuguesas, confirmados pelos documentos citados, expõe a relação próxima entre os comerciantes, principalmente os de *grosso trato*, com as autoridades de Brasil e Portugal e afirma a importância da manutenção das relações de comércio. No entanto, a dinâmica histórica impôs uma drástica diminuição nas trocas efetuadas, que ocorria desde 1810 e ficando ainda mais clara a partir de 1830.¹⁸⁴

Ainda que o comércio entre as nações tenha sobrevivido, as tensões entre os brasileiros e portugueses se tornou mais evidente com a disputa política e torno da coroa lusa. E neste caso, qualquer vestígio de ilegalidade era usado para justificar denúncias e protestos.

Ainda antes da entrada em vigor do tratado de proibição do tráfico, foi denunciado um caso de tráfico ilegal de escravos praticado por um navio português. O *Jornal do Commercio* de 21 de fevereiro de 1829 trouxe a denúncia de uma Charrua de Guerra Portuguesa que fazia tráfico de escravos. O governo brasileiro preferiu emitir apenas um protesto frente à Legação portuguesa no Rio de Janeiro para evitar maiores tensões entre as nações, lembrando que naquele momento existiam dois governos em Portugal, o de D. Miguel e a regência da Ilha Terceira, este último reconhecido pelo Brasil.

O caso foi relatado em uma carta ao *Jornal do Commercio* por um missivista com a alcunha de "O conseqüente". No texto, ele insta as autoridades imperiais a tomar providências contra a Charrua de guerra D. Affonso de Albuquerque, que aportou no Rio de Janeiro com 280 escravos. Segundo o autor da carta, dois crimes estavam sendo cometidos: O primeiro de contrabando, pois, que segundo ele: "sendo o tráfico de escravatura permitido a cidadãos somente" qualquer navios estrangeiro que adentrassem nos portos do Brasil com escravos deveria ser impedido; o segundo crime remete ao fato de ser um navio de guerra e estar praticando atividade comercial.¹⁸⁵

O articulista sugere ao Império do Brasil reter a embarcação em seu porto por estes motivos, aproveitando o estado iminente de guerra com Portugal, evitando assim que uma nau militar possa compor as fileiras contra o Império em momento posterior.

No entanto, a situação política era delicada. D. Pedro I agia no intuito de garantir a posse do trono português para sua filha e promover a apreensão de um navio de

¹⁸⁴ ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império - Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*. Porto: Edições Afrontamento, 1993.

¹⁸⁵ *Jornal do Commercio*: Folha commercial e politica.. Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1829. pp. 1-2. Biblioteca Nacional. Localização em arquivo CPR SPR 01 (4).

bandeira portuguesa, sendo ele tutor da futura rainha, poderia causar animosidade com seus apoiadores. Por isso, apesar dos protestos do missivista, o governo imperial preferiu não atuar frente à questão trazida pelo influente periódico.

Apesar da manutenção do comércio entre Portugal e o Brasil, já explicitado através dos documentos, é notório, no entanto, que os valores do comércio entre as duas nações sofreram significativas quedas. O conflito pela sucessão limitou a entrada de navios mercantes, gerou incertezas nos próprios comerciantes sobre a oportunidade de alimentar uma economia em guerra contra a sua. O historiador português Valentim Alexandre dedicou algumas páginas do seu volumoso trabalho a compreender este período.¹⁸⁶

Sem entrar no mérito da responsabilidade do Brasil no processo de subdesenvolvimento de Portugal, tese defendida por Alexandre, nos apropriaremos dos dados que o autor apresenta para obter maior esclarecimento sobre o processo de decadência das exportações portuguesas para o Brasil e o esfriamento do comércio bilateral.

Alexandre aponta 1831 como o ponto de inflexão mais importante na relação comercial entre Portugal e Brasil. Através de dados da balança comercial portuguesa afirma que entre 1827-1830 seu país exportou para o Brasil, em valores, 1.026 contos em média e que no ano de 1831 este numerário caiu para 456 contos.¹⁸⁷ Com efeito, não há nos cálculos citados a incorporação dos dados referentes aos tráfico de escravos. Embora tenha havido também uma queda sensível no comércio de pessoas, os valores atribuídos à prática, se somados ao comércio de gênero industriais e agrícolas, talvez fizesse acrescentar de 5 até 10% mais a estes valores.¹⁸⁸

A escolha de Valentim Alexandre é justificada pelo seu objeto, mas, para o nosso objetivo, é crucial entender a importância que o tráfico de escravos originários em áreas portuguesas na África teve para a economia daquele país, na sua relação com o Brasil. A diminuição dos números de exportação de gêneros mercantis e a manutenção dos valores auferidos no tráfico aumentam a participação percentual dos "negreiros" portugueses de Lisboa, Rio de Janeiro, Moçambique e Angola nas trocas comerciais

¹⁸⁶ ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império - Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*. Porto: Edições Afrontamento, 1993.

¹⁸⁷ Idem, p. 780

¹⁸⁸ Tomando por base dados relatados por Klein (op. cit), Bethell (op. cit) e CAPELA, José. *O tráfico nos porto de Moçambique*. Porto: Edições Afrontamento, 2002. A entrada de escravos entre 1831 e 1840 foi de 334300, em uma média de cerca de 33400 por ano a um preço crescente em decorrência das proibições e das capturas, por estas variações com escravos podendo atingir 600\$000 a 1:000\$000 o somatório do comércio com a África portuguesa escravista atingiria valores significativos para a economia portuguesa.

com o Brasil, fazendo também aumentar o seu poder de pressão sobre a execução das ações antitráfico.¹⁸⁹

Esta é uma verdade, principalmente, nos anos de conflito pela Coroa portuguesa. O tráfico mercante entre os dois países estava dificultado pelas ações dos que apoiavam D. Miguel ou D. Pedro, os navios corriam riscos, como nos descreve Vicente Ferreira da Silva, encarregado em Lisboa, no ano de 1832. Em carta de 11 de fevereiro daquele ano, o encarregado relatou um acidente com o "Bergatim Silvano", mas fez questão de frisar, que o navio foi saqueado e que dinheiro do império havia sido roubado e, em parte, recuperado.¹⁹⁰

As duas cartas dos encarregados que citamos, relatam as preocupações com os ataques sofridos por navios brasileiros no período de conflitos sucessórios em Portugal. No entanto, o tráfico de escravos continuou e ampliou a sua participação percentual, como já demonstramos, nas relações de comércio entre Brasil e Portugal. Mesmo com as proibições do tráfico de escravos e a pressão exercida pelos aprisionamentos na costa africana e na costa brasileira, mais a diminuição da demanda em decorrência da grande entrada até 1830, o comércio negreiro se consolida como uma das atividades mais interessantes a estes mercadores portugueses.

Por outro lado, cabe pontuar que a dinâmica das relações externas brasileiras mudaram não somente por causa do conflito sucessório. É mister reconhecer que as críticas pesadas sofridas por D. Pedro I durante o primeiro reinado, referentes aos acordos assinados, provocaram mudanças naquele momento em que os seus opositores passaram a controlar o parlamento e a Regência.

Neste sentido, Werneck da Silva e Gonçalves afirmam que a regência buscava superar a "prática livre-cambista ... substituindo-a pelo mais lucrativo protecionismo".¹⁹¹ Logo, o esfriamento nas relações comerciais entre Brasil e Portugal não foi mera consequência do processo de lutas que estava posto, era sim a definição de uma nova concepção política nas relações externas, que ignorava a necessidade de fazer parte da comunidade de nações e reinos, ignorando todas as imposições em nome da aceitação da comunidade internacional, para se preocupar somente com as dinâmicas do comércio e do lucro.

¹⁸⁹ "O Governador acedeu à argumentação dos negreiros, de que faziam parte o fiscal da Fazenda e o presidente da Câmara Municipal, alegando que, de outra maneira, acabaria com o único comércio de exportação. E fixou nova taxa alfandegária que passou a ser de dezoito mil réis por escravo (moeda provincial) ou sete pesos e meio." CAPELLA, José *op. cit.* p. 90

¹⁹⁰ Vicente Ferreira da Silva para D. Pedro I, Imperador. Arquivo Nacional, Fundo 7X

¹⁹¹ SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *op cit.* p.59

Apesar da mudança de orientação na política externa, a manutenção de um encarregado de negócios em Lisboa deixava clara a mensagem de que os interesses comerciais do Brasil e, por assim dizer, da sua elite produtora se sobrepunham o desejo do seu abdicado imperador em manter a coroa lusa na sua dinastia. Neste contexto estava o comércio entre ambas as nações e também o tráfico de escravos, que naquele tempo passou a sofrer forte repressão derivada dos acordos anteriormente assinados.

A Lei de 7 de novembro de 1831

A regência, dominada inicialmente pelo "partido" liberal moderado, assume um grande desafio político frente à questão do tráfico. As pressões externas oriundas da Grã-Bretanha para que o acordo de 1826 se fizesse cumprir eram muito grandes¹⁹². No entanto, as críticas aos compromissos assumidos por D. Pedro I nestes tratados de reconhecimento foram a base da oposição liberal aos governos montados pelo imperador. De toda forma, o fim do tráfico encontrava simpatizantes entre os que estavam no poder, mas aquele era um momento de afirmação política e se algo fosse feito deveria parecer uma medida autônoma ou ao menos nacional e revestida da humanidade das grandes decisões políticas¹⁹³.

O acordo que proibia o tráfico estava em vigor e não havia quem, em sã consciência e tendo a responsabilidade de governar, ousasse enfrentar as possíveis retaliações britânicas no caso de um rompimento unilateral. Além disso pelo que observamos em discursos e medidas de emblemáticos liberais como o Padre Feijó, Barbacena ou Francisco Montezuma, não era propósito da regência liberal evidenciar qualquer esforço para facilitar o contrabando de escravos.¹⁹⁴

Neste quadro de pressões externas e posições fortes e até radicais em defesa do fim do tráfico de escravos¹⁹⁵, a lei de 7 de novembro de 1831 se constitui a resposta

¹⁹² Charles Stuart para Inhambupe. Sobre as negociações sobre o prazo de entrada em vigor do tratado de 1826. Arquivo do Itamaraty: P10 M31 pasta c.; Dudley para Itabahiana. Sobre as ratificações, Rio de Janeiro, 27 de setembro de 1827. Biblioteca Nacional: I-31,26,5 n°4

¹⁹³ "A humanidade ditou sem dúvida o tratado que fez o ex-imperador com a Inglaterra para a abolição do tráfico da escravatura; e os nossos legisladores, levados do mesmo sentimento, quiseram fazê-lo eficaz por meio da lei." FEIJO, Diogo. *O tráfico dos pretos africanos*. In CALDEIRA, Jorge (org e Int.). *Diogo Antônio Feijo*. São Paulo: Ed. 34, 1999. p. 153.

¹⁹⁴ Ver PARRON, Tâmis. *op. cit.* pp. 133-162

¹⁹⁵ "A vista destes fatos não admira como tantas nações, conduzidas por motivos diversos, conservam na escravidão entes da sua mesma espécie, e que este ato, iníquo por todos os princípios, produza em todos os tempos e em toda a parte as tristíssimas consequências que traz sempre a aberração do caminho da

brasileira ao problema humanitário do tráfico de escravos. Além de legitimar as ações de repressão que já ocorriam em decorrência à entrada em vigor do acordo com a Inglaterra, que passara a valer a partir de 13 de março de 1830.

A lei aprovada na Assembleia Geral do Brasil, proposta originalmente por um dos principais e primeiros defensores do fim do tráfico, o Marquês de Barbacena, tinha o objetivo de dissuadir os traficantes da prática comercial. Seus artigos imputavam confiscos, prisões e multas, além de determinar a reexportação dos traficados. Ela dava sustentabilidade legal às apreensões que vinham acontecendo no âmbito da Comissão Mista. Em outro sentido, a lei também estimulava a captura e as denúncias, oferecendo um butim aos captores e uma porcentagem das multas aos denunciante.¹⁹⁶

Mas tratava-se de uma lei controversa. Ao mesmo tempo que colocava o Brasil no rumo de um processo de modernização política e econômica, impunha aos grandes proprietários de terra, a elite econômica do Brasil, o temor de se verem brevemente sem braços para o duro trabalho nas lavouras primitivas que eram cultivadas no Brasil. Esta situação provocava questionamentos e até a suspeição de que ela não passava de uma lei criada apenas para atender às exigências britânicas.

Esta percepção negativa sobre a primeira abolição do tráfico ganhou notoriedade na época. A ineficácia dos mecanismos repressivos nos sugerem que o advento da lei decorria realmente da necessidade de responder à maior potência econômica da época. Esta é a leitura sugerida por Caio Prado Júnior. O historiador afirma que a lei "não representa mais que uma satisfação de forma a compromissos internacionalmente assumidos".¹⁹⁷ Com efeito, esta análise exclui qualquer espectro de disputa política, que gerasse pensamentos favoráveis ao fim do tráfico no parlamento. Condiciona todo processo decisório ao objetivo único de manter as favoráveis relações comerciais com a Grã-Bretanha.

Caio Prado não é o único a entender a lei de 1831 desta forma. Ilmar Matos e Márcia Gonçalves também apontam que com a lei "não se pretendia, na verdade, por fim ao tráfico negreiro, e sim diminuir a pressão dos interesses ingleses".¹⁹⁸ Os autores repetem uma versão bastante aceita historiograficamente e, de certo modo, muito difícil de contestar, pois, baseia-se na interpretação do imaginário político, nas repetidas

justiça". FEIJÓ, Pe. Diogo. *O tráfico dos pretos africanos*. In CALDEIRA, Jorge (org e Int.). *Diogo Antônio Feijo*. São Paulo: Ed. 34, 1999. p. 153.

¹⁹⁶ *Lei de 7 de novembro de 1831*. In *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1831*, Página 182 Vol. 1.

¹⁹⁷ PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1980. p.149

¹⁹⁸ MATTOS, Ilmar Rohloff & GONÇALVES, Márcia de Almeida. *A consolidação do Estado imperial brasileiro*. 14ªed. São Paulo: Atual, 1991. p. 34

leituras críticas da época, que desqualificavam a lei com a locução adjetiva "para inglês ver". O senso comum construído em torno desta questão amplifica a sensação de incapacidade do corpo político brasileiro ou da própria sociedade estabelecer mudanças positivas de *motu proprio*.

Não ignoramos o processo de pressão ocorrido naquele momento, a regência precisava se posicionar frente à questão do tráfico, sob pena de levar a economia brasileira a uma crise derivada das sanções políticas e econômicas que seriam impostas pela Inglaterra e por outros entes internacionais. Mas questionamos o *senso comum* construído em torno da lei.

Desde as discussões da constituinte de 1823 apresentavam-se propostas que incluíssem nas dimensões legais da nação o projeto de suprimir o tráfico de escravos e o escravismo. Notoriamente, evocamos a Representação de José Bonifácio de Andrada e Silva à Assembleia Constituinte e Legislativa, para demonstrar que o tema estava em debate antes mesmo da assinatura de qualquer acordo com a Grã-Bretanha. Outras personagens como Evaristo da Veiga, ou Felisberto Caldeira Brant (Marquês de Barbacena) também colocavam esta temática em pauta naquele tempo, exortando a perspectiva de modernização da economia e sociedade brasileira.¹⁹⁹

Indicamos, por esta perspectiva, que havia um debate em curso e que, a despeito das posições abertas ou veladas em defesa da manutenção do tráfico de escravos, uma corrente ligada ao "Partido" liberal moderado encampava a abolição do tráfico de escravos, como princípio, antes mesmo do acordo com a Grã-Bretanha, e viram no acordo a perfeita oportunidade de colocar em prática uma política fundamental ao desenvolvimento brasileiro. Orientação registrada em uma correspondência ao *Jornal do Commercio* em 1828.²⁰⁰

Além das ideias políticas, podemos estabelecer um contraponto com os fatos observados. Entre os anos de 1831 e 1836, segundo os cálculos feitos pelo

¹⁹⁹ "A necessidade de abolir o commercio de escravatura, e de emancipar gradualmente os actuaes cativos é tão imperiosa, que julgamos não haver coração brasileiro tão perverso, ou tão ignorante que a negue, ou desconheça. Isto suposto, qualquer que seja a sorte futura do Brasil, elle não pode progredir e civilisar-se sem cortar, quanto antes, pela raiz este cranco mortal, que lhe roe e consome as últimas potencias de vida, e que acabará por lhe dar morte desastrosa." SILVA, José Bonifácio de Andrada. *Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura*. Paris: Typographia Firmin Didot, 1825. Reprodução digital em http://www.brasiliana.usp.br/bbd/bitstream/handle/1918/01688900/016889_COMPLETO.pdf

²⁰⁰ "Como encontra o author da correspondencia *misterioso silencio* n' aquilo, que he, e tem sido objecto de todas as conversações, e que está ao alcance de todos! S.M.I fez com S.M.B. a convenção datada do Rio de Janeiro aos 23 de novembro de 1826 para a abolição d' aquelle tráfico, e depois da troca das ratificações do Governo fez publico este tratado." *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 11 de junho de 1828. V. III, Nº 207. *Correspondência*. Biblioteca Nacional: CPR SPR 01(3)

Departamento de Tráfico de Escravos do Foreign Office, entraram ilegalmente no Brasil 7947 escravos²⁰¹. Considerando estes números próximos ao real, observamos que os negros africanos libertados pela ação da Comissão Mista entre 1834 e 1836, equivale a cerca 35% dos que efetivamente entraram. A ausência dos dados do número de africanos libertos nos relatórios de 1832 e 1833, nos impede de mensurar de forma mais acurada esta porcentagem²⁰².

Esta conclusão decorre de uma comparação simples entre os números da Comissão Mista e os dados do Foreign Office entre os anos de 1834 e 1836. Os dados mostram, que no primeiro ano da série que propomos, o número de escravos contados no relatório inglês como aqueles que efetivamente entraram no Brasil de forma ilegal foram de 749, enquanto o número de libertos pela Comissão foi de 426 africanos, um pouco mais da metade. No ano seguinte os valores são 745 de presumíveis entradas ilegais, contra 944 libertos pela Comissão, observamos que a lei para "inglês ver" libertou mais africanos do que entraram escravos no Brasil. Em 1836 a situação começa a mudar. A demanda por escravos voltou a crescer e, mesmo com os preços bem acima dos valores praticados poucos anos antes, o risco de ter o navio apreendido passou a valer a pena, pois qualquer perda era minorada pelas grandes possibilidades de lucro e com os prêmios oferecidos pelas seguradoras, que passaram a explorar este nicho. Esta conjunção de fatores determinou uma entrada ilegal cada vez maior de africanos escravizados no país. Ainda assim, o número de africanos libertados em 1836 foi 968 contra a entrada de 4966 escravos pela via ilegal no Brasil.²⁰³

As referências citadas determinam ao menos uma interrogação frente às afirmações categóricas quanto à intencionalidade da Lei, ou dos seus criadores. Não é nosso objetivo discutir esta temática, pois, teríamos que aprofundar no debate em torno das questões políticas internas. O nosso interesse em trazer esta discussão à tona refere-se ao impacto que estas medidas causaram nas relações externas, principalmente no contato comercial e político com Portugal e suas colônias.

É bastante procedente a prerrogativa das pressões inglesas nas questões que concernem ao tráfico de escravos e à escravidão. Mas não podemos deixar de perceber que qualquer lei com implicação em uma atividade comercial, mesmo em uma cuja

²⁰¹ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. Apêndice p. 368

²⁰² Relatórios do Ministério dos Negócios Estrangeiros dos anos de 1833, 1834, 1835 e 1836.

²⁰³ Dados obtidos nos registros já citados.

legitimidade e humanidade sejam questionáveis, impacta na economia interna e também nas relações externas.

Ao mesmo tempo que os ingleses desejavam o fim do tráfico, traficantes e autoridades portuguesas na África abominavam a ideia, que teria grande impacto na sua economia. Da mesma forma podemos falar sobre Lisboa. O tráfico, aparentemente indesejado naquelas paragens, era a atividade que mantinham vivos os interesses na ocupação de suas colônias africanas. Logo, a lei de 1831 tinha apoiadores fervorosos em Londres, mas certamente também tinha opositores em Lisboa. Opositores com suas ligações políticas no Brasil através dos traficantes e grandes senhores de escravos.

O tráfico de escravos e as relações entre Brasil e Portugal

As maiores estruturas de combate ao tráfico ilegal de escravos para o Brasil foram as comissões mistas formadas entre o país de D. Pedro I e a Grã-Bretanha. As comissões sediadas em Serra Leoa e no Rio de Janeiro tinham o objetivo de julgar os navios apreendidos sob suspeita de praticar o comércio transatlântico de almas, proibido desde o dia 13 de março de 1830, em respeito ao tratado de 1826.

As duas comissões eram formadas por comissários de ambas as nações, em igual número. Os julgamentos tinham caráter definitivo e em caso de condenação, as embarcações poderiam ser desmontadas ou irem a leilão, situação mais comum. A composição das comissões eram um problema ao governo brasileiro, principalmente a comissão de Serra Leoa, poucos eram os que se dispunham a ir para África e isso acarretava em condenações em massa de navios brasileiros capturados na costa africana.²⁰⁴

A Comissão do Rio de Janeiro, excetuando algum momento transitório, mantinha seu quadro completo de representantes brasileiros. Este elemento era primordial ao governo regencial, que atribuía ao desequilíbrio em Serra Leoa, o grande número de condenações ocorridas naquelas paragens. A maior crítica dos brasileiros eram sobre as condenações de embarcações que não continham negros escravizados. Dizia o governo que os britânicos não respeitavam o acordo, que não admitia a condenação de navios só

²⁰⁴ OLIVEIRA, Candido Baptista. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1839.

porque estes tinham características de negreiro ou estavam preparados para fazer o tráfico ilegal.²⁰⁵

Com efeito, este foi um dos maiores embates em torno das apreensões e condenações de embarcações empregadas no tráfico. Muitos navios capturados pelos cruzadores britânicos na costa brasileira foram absolvidos, apesar de possuírem barris de água em grande quantidade, escotilhas cerradas, correntes e grilhões entre outros elementos característicos de negreiros.²⁰⁶ Os britânicos exigiram formalmente alterações no tratado, que não foram aceitas pela regência.²⁰⁷

A título de exemplo desta situação característica, que criou tensões na Comissão Mista sediada no Rio de Janeiro, citamos o caso da "Sumaca Vencedora", de bandeira

²⁰⁵ "O facto de terem os Cruzeiros britannicos, n'estes últimos tempos, detido nas Costas do Brazil não poucas embarcações por suspeitas de se dirigirem ao tráfico, as quaes tem sido mandadas relaxar a pela Comissão Mista, por se verificar que não se empregavão no commercio illicito, justifica assaz prudencia e cautela do Governo Imperial n'este negocio." COUTINHO, Aureliano de Souza e Oliveira. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1843.

²⁰⁶ Estes foram os casos dos Navios Maria Carlota e Flor de Loanda.

²⁰⁷ ARTIGO I

Fica mutuamente ajustado entre as Duas Altas Partes Contratantes que todo o Navio mercante, Brasileiro ou Britannico, que fôr visitado, em virtude do Tratado supra mencionado de vinte e tres de Novembro de mil oitocentos e vinte seis, será licitamente detido, e mandado, ou apresentado aos Tribunaes Mixtos de Justiça, estabelecidos na conformidade das Disposições do dito Tratado, se forem encontradas no Armamento destas Embarcações as cousas abaixo mencionadas, a saber:

I Escotilhas com Xadrezes abertos em lugar de Escotilhas Inteiriças, como é costume nas Embarcações de commercio.

II Divisões ou Anteparos no Porão ou no Convez, em maior quantidade do que sejam necessarias para os Navios empregados em commercio licito.

III Taboas de sobressalentes, preparadas para se collocarem como um segundo convez ou Cobertas para escravos.

IV Grilhões, Correntes, ou Algemas.

V Uma maior quantidade de Agua em Toneis ou Tanques, do que é necessario para o consumo de um Navio mercante.

VI Uma quantidade extraordinaria de Toneis d'agua, ou d'outros vasos para conservarem liquidos, urna vez que o Mestre não exhiba um certificado d'Alfandega do lugar donde se despachou, declarando que os donos de taes Navios derão uma fiança idonea, de que semelhante quantidade extraordinaria de Toneis ou de outros vasos será unicamente applicada para receber azeite de palma, ou para outros fins de comercio licito.

VII Uma maior quantidade de Bandejas, ou Calhas, do que é necessario para uso da sua Tripolação como Navio mercante.

VIII Uma Caldeira de tamanho extraordinario, e maior do que é necessario para uso de uma Tripolação de Navio mercante, ou mais de uma Caldeira de tamanho ordinario.

IX Uma extraordinaria quantidade de arroz, de farinha do Brasil (Mandioca ou Cassada), Farinha de milho, ou Trigo da India, além do que fôr provavelmente necessario para o uso da Tripolação; não tendo sido tal arroz, farinha, milho, ou Trigo da India declarado no Manifesto, como parte da carga para o commercio.

Se alguma ou mais destas diversas circumstancias forem verificadas, serão consideradas como provas, prima facie, do emprego effectivo do Navio no trafico de escravos, e por isso o Navio será condemnado e declarado boa preza, uma vez que de parte do Mestre, ou Donos não se dêem provas satisfactorias de que semelhante Navio, no tempo da detenção ou captura, estava empregado em alguma especulação legal. *Artigos Adicionais à Convenção de 23 de novembro de 1826, sobre a Abolição do Tráfico de Escravos*. Rio de Janeiro, 27 de julho de 1835.

portuguesa, capturada em 07 de janeiro de 1836, pela Escuna britânica "Hornet", que não estava a serviço em águas territoriais brasileiras, mas ao se deparar com navio suspeito resolveu dar perseguição e captura-lo.

Para dar legitimidade à captura, mesmo sabendo que a lei não previa a condenação de vasos sem escravos, passou a relatar o que foi encontrado como suspeito. Declarou que o navio tinha escotilhas fechadas, uma grande quantidade de tinhas de água, capaz de prover a tripulação com o número que se apresentava por vários meses, falou das correntes e grilhões, dos instrumentos de castigo e ainda relatou que o "mestre do navio se encontrava com sarna" típica doença dos africanos presos naquelas condições.²⁰⁸

Não houve argumentação capaz de propiciar a condenação da dita Sumaca, a ausência de escravos era determinante para que a condenação não se consumasse. A Comissão decidiu pelo relaxamento da apreensão do vaso escravagista alegando a ausência de provas definitivas de prática de tráfico, ou seja, a presença de africanos e também, ausência dos documentos que autorizavam a Escuna britânica a realizar a apreensão.²⁰⁹

A outra questão importante à Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha sediada no Rio de Janeiro, foi a referente à apreensão e condenação de navios portugueses empregados no tráfico ilegal. Estes casos são fundamentais para compreender o desgaste nas relações entre Brasil e Portugal provocado pela iniciativa de capturar e condenar navios com a bandeira portuguesa.

Desde os conflitos relativos à sucessão do trono português, o relacionamento diplomático entre as duas nações havia esfriado. Como ficou claro no primeiro capítulo, não atribuímos este desgaste exclusivamente à guerra entre D. Pedro e D. Miguel. Os interesses comerciais principalmente do Brasil em Portugal eram pequenos, aos poucos as exportações portuguesas para o Brasil se restringiram ao vinho e ao azeite.²¹⁰ Logo, não foi a guerra, mas as suas consequências políticas que mudaram o regime de relacionamento com Portugal.

A assunção da Regência no Brasil modificou a forma de relacionamento econômico do Brasil com outras nações. A crítica e a resistência aos acordos assinados

²⁰⁸ Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha *Sumaca Vencedora*. Arquivo do Itamaraty: L31 M03

²⁰⁹ Idem

²¹⁰ *Mappas Estatísticos do Commercio no Porto do Rio de Janeiro*. Biblioteca Nacional. 1,352,04,02

por D. Pedro I eram evidentes no parlamento.²¹¹ Mas o caso português é mais emblemático. O Brasil se sentia em pé de igualdade com Portugal em termos de poder político internacional e pesava contra os portugueses os ressentimentos decorrentes do processo de independência; tudo arrolado, percebia-se uma tensão evidente mesmo após a chegada de D. Maria II ao trono português.

Para este tensionamento contribuiu preempitoriamente as apreensões e julgamento de navios portugueses pelas Comissões Mistas Brasil-Grã-Bretanha. O período de atuação das comissões se circunscrevem entre 1830 e 1845, tomando por base os documentos que encontramos nos arquivos do Itamaraty. Os casos de apreensões se avolumam e os navios portugueses representaram uma significativa parte das embarcações apreendidas. Neste capítulo nos concentraremos nos casos ocorridos entre 1831 e 1836, quando os portugueses através de Sá da Bandeira, proibiram o tráfico de escravos a partir de suas colônias africanas. Embora esta lei não tenha sido efetivamente cumprida, ela determinou uma mudança na argumentação da defesa dos navios e a diminuição dos casos envolvendo vasos portugueses.

A questão primordial era a representatividade do tráfico na economia portuguesa e na economia brasileira. A imensa maioria dos negreiros estavam sediados no Rio de Janeiro, mas muitos tinham nacionalidade portuguesa e isto gerava recursos que eram destinados à economia portuguesa na compra de navios ou por remessas de recursos destes traficantes que tinham propriedades em Portugal. Para o Brasil o impacto é bastante conhecido, além de trazerem braços à lavoura, os traficantes constituíam capital, que muitas vezes era utilizado para financiar a própria lavoura.²¹² Neste ponto os interesses da burguesia mercantil portuguesa, dos traficantes portugueses e brasileiros e da grande lavoura se coadunavam; mas tornava-se insustentável enfrentar a pressão inglesa e os movimentos abolicionistas antitráfico surgidos internamente.

A partir da entrada em vigor do tratado que proibia o tráfico de escravos para o Brasil estes atores que agiam por seus interesses econômicos usaram de todas as ferramentas políticas, econômicas e de vários estratagemas para fugir à lei, mas o resultado foi a apreensão e condenação de muitos navios empregados no tráfico.

²¹¹ "Em suas falas, (Cunha) Matos chegara a deixar a questão de mérito (se o tráfico era ou não conveniente) para tratar também da questão de procedimento, isto é, se o tratado fora feito de forma adequada pelo governo. Mas foi Luiz Augusto May... quem exploro a matéria a fundo." PARRON. *op cit.* p. 73

²¹² Ver PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: ed. Brasiliense, 1980; PARRON, Tâmis. *op. cit*

Embora historiadores como Ilmar Mattos e Márcia Gonçalves, Leslie Bethell²¹³ entre outros afirmem que a lei de 07 de novembro de 1831 tenha sido um subterfúgio político para aplacar a sanha britânica, foi ela que deu a legitimidade necessária para que 118 navios fossem capturados e julgados pela comissão mista no Rio de Janeiro.

Compreendemos que esta lei não foi aplicada na sua inteireza e nem houve investimentos suficientes no combate ao dito tráfico, mas o número de apreensões demonstra que havia um processo de pressão. Os traficantes questionavam a legitimidade; os grandes proprietários perceberam o aumento do custo do escravo, empresas seguradoras passaram a ser mais criteriosas, ou seja, a partir de 1830 o tráfico não era mais uma atividade com riscos vinculados apenas à possibilidade de o navio afundar em um tormenta, ou de os traficados serem vítimas de uma epidemia, os navios das marinhas inglesa e brasileira também passaram a representar uma ameaça ao lucro.

Manoel Vicente da Conceição foi o primeiro português a experimentar prejuízos com a nova dinâmica do tráfico. No dia 01 de dezembro de 1830, o seu navio, a Escuna "Destemida", foi capturada pelo navio da marinha inglesa de nome "Druid", sob comando de Carvin William Hamilton. O navio, segundo o relato dos autos, partiu da Ilha do Príncipe com destino aos portos da Costa da Mina e da Bahia, carregava 50 negros africanos homens que seriam desembarcados no último dos portos citados.²¹⁴

A apreensão e condenação deste navio gerou controvérsias na Comissão, pois, o fato de ter bandeira portuguesa retirava daquele tribunal a jurisdição sob o julgamento. No entanto, o tribunal levou em conta que o crime havia sido cometido em área jurisdicional do tratado entre Brasil e Inglaterra, portanto, era passível de condenação.²¹⁵

No despacho de sentença os juízes determinaram a liberação imediata dos africanos, tomando por base os tratados de 1817, ainda com Portugal, e o de 1826. O navio, por sua vez, seguindo os princípios do tratado com a Grã-Bretanha e a lei brasileira de proibição do tráfico deveria ser desmontado ou leiloado para ser usado no comércio legal ou na navegação de cabotagem. Bethell, no entanto, afirma que muitos traficantes recompravam esses navios que voltavam para a atividade ilegal do tráfico de escravos.²¹⁶

²¹³ "A Câmara dos deputados do Brasil aceitara a lei antitráfico negreiro da mesma forma que o tratado que a originara - fatalisticamente." BETHELL, Leslie *op. cit.* p.78

²¹⁴ Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Escuna Portuguesa Destemida. Arquivo do Itamaraty: L10 M2

²¹⁵ Idem.

²¹⁶ BETHELL, Leslie *op. cit.* p.90

Mas no caso específico do "Destemida", o autor britânico observa outra estratégia ainda mais espetacular. No seu livro *Tumbeiros*, Conrad narra a captura do Destemida e afirma que aquele navio pequeno e velho era usado em um estratagema peculiar após a proibição do tráfico. Alguns traficantes com encomendas específicas de um proprietário de escravos, traziam escravos em pequenas quantidades e após o desembarque o navio era afundado ou incendiado para não deixar vestígios do crime.²¹⁷

Segundo Conrad, este seria o destino do navio que a "belonave britânica H.M.S. Druid deteve perto da Bahia" transportando "50 escravos homens, cinco dos quais ... retirados de uma pipa d'água".²¹⁸ Os subterfúgios para obter o máximo de lucratividade eram muitos, mas as apreensões aconteciam e se tornavam emblemáticas.

A Escuna Destemida foi a primeira com bandeira portuguesa, mas não foi a última a ser apreendida. Como já afirmamos foram um total de 28 embarcações lusitanas capturadas no período de funcionamento da dita Comissão Mista. Com efeito, o número de navios com a bandeira portuguesa, em verdade, crescia em decorrência da crença de que as embarcações daquela nação não estariam sob jurisdição da comissão mista.²¹⁹

No mesmo ano da apreensão do Destemida, a Brigue Africano Oriental também foi capturada. Os dados descritos no auto de apreensão demonstram um outro elemento importante neste momento de cerco ao tráfico. Nos documentos do navio estavam arrolados 376 africanos, mas constava que 116 haviam chegado a óbito durante a travessia²²⁰.

O número de mortos desta viagem foi significativamente alto comparado a outras embarcações que atuavam no tráfico. No mesmo auto de apreensão, a exemplo, constava a Barca Eliza que foi encontrada com 519 africanos e 91 óbitos. A fonte analisada do ponto de vista da estatística nos revela uma de duas possibilidades muito presentes no tráfico daqueles tempos: ou uma epidemia contaminou grande parte dos africanos que estavam nos porões daquele navio, ou os traficantes foram eliminando a carga conforme percebiam a aproximação do navio da Marinha de Sua Majestade Imperial, que o apreendeu em nome da Secretaria dos Negócios de Justiça.²²¹

²¹⁷ CONRAD, Robert E. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p. 99

²¹⁸ Idem. *Ibidem*

²¹⁹ De acordo com a alegações de defesa dos navios portugueses perante a comissão mista.

²²⁰ *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Brigue Africano Oriental*. Arquivo do Itamaraty: L10 M2

²²¹ Idem.

A possibilidade de eliminação da carga, sugerida no despacho de condenação, foi percebida por outros historiadores em suas pesquisas.²²² Era uma estratégia dos negreiros para conseguir aumentar a velocidade e, assim fugir às perseguições. O objetivo destas embarcações era o de descarregar o mais brevemente possível a carga, porque a lei brasileira que regulou o tráfico limitava a apreensão aos navios carregados, vasos com características típicas de utilização no tráfico, mas sem africanos eram, em geral absolvidos.²²³

Estes navios caracterizam um aspecto importante na nossa pesquisa, pois, demonstram que a proibição do tráfico de escravos acordada entre Brasil e Grã-Bretanha afetou diretamente as relações com Portugal. A apreensão de navios portugueses causou desgastes para a Coroa portuguesa. Embora não haja defesa do tráfico de escravos em si, os representantes portugueses no Brasil demonstravam sempre que era conveniente ou possível o descontentamento com a apreensão de propriedades portuguesas sem o devido respeito a tratados assinados entre as partes.²²⁴

Com efeito, embora os vasos citados tenham trazido reflexões sobre os aspectos peculiares do tráfico e suas implicações na vida do africanos capturados e forçados a seguirem para o Brasil como escravos, nos seus autos ainda não aparecia uma questão que se tornou constante posteriormente, a alegação de que navios portugueses não poderiam ser julgados pela Comissão formada por juízes brasileiros e britânicos. Os documentos que analisaremos a seguir demonstram o quão impactante foi a questão do tráfico nas relações bilaterais entre Brasil e Portugal. As apreensões somadas a constante negativa do Brasil em assinar um novo acordo de navegação e comércio foram cruciais para que Portugal mudasse sua perspectiva com relação a sua ex-colônia e se voltasse para um novo projeto na África.²²⁵

Durante todo combate ao tráfico empreendido pela comissão mista formada pelo tratado de 1826, um elemento gravitou como um problema a ser solucionado, a apreensão de navios portugueses. Citamos anteriormente alguns casos que demonstram

²²² Ver KLEIN, Herbert. *Trafico de Escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: Funpec, 2004; CONRAD, Robert E.. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. Trad. Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975.

²²³ A Lei não falava em embarcações empregadas no tráfico e sim em africanos escravizados, conforme o 1º artigo- Todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brazil, vindos de fóra, ficam livres. Portanto, não havia legitimidade para apreender navios suspeitos a partir da sua equipagem.

²²⁴ Joaquim Antonio de Magalhães para José Ignácio Borges. Sobre o acordo de comercio e apreensão de navios portugueses. Rio de Janeiro, junho de 1836. Arquivo do Itamaraty.

²²⁵ TORGAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

que o uso da bandeira portuguesa era uma realidade. No entanto, segundo Jaime Rodrigues e, principalmente, Manolo Florentino, o tráfico de escravos já era há algum tempo comandado por traficantes com base no Rio de Janeiro.²²⁶

A explicação para tal fato pode estar associada ao grande número de portugueses que atuavam no tráfico, mas, também, pode estar relacionada à expectativa de escapar das punições impostas pela comissão mista. O caso da Escuna Duqueza de Bragança nos ajuda a construir tal conclusão.

No dia 15 de junho de 1834, a Corveta Sattelite da marinha britânica capturou como "Boa Preza" a dita escuna, com o carregamento de 277 africanos entre homens, mulheres, rapazes e raparigas na descrição arrolada aos autos. No primeiro momento alegou que aqueles africanos teriam com o destino a cidade de Montevideu, para onde iriam como colonos livres, conforme constava nos documentos de passaporte²²⁷. Na realidade os documentos apontavam a saída do porto de Benguela com escala em São Paulo de Loanda e destino Montevideu, mas este era só um artifício desenvolvido pelos traficantes com ajuda das autoridades portuguesas em África, para burlar os acordos internacionais que visavam eliminar o tráfico.

O destino real deste navio seria um dos portos clandestinos presentes na costa do Rio de Janeiro e a caminho deste é que foi apresado. Com a tese da defesa sobre o destino esvaziada pela própria comissão, os advogados representantes dos senhores José Joaquim Teixeira, o dono atual, João de Souza Matos, dono anterior, e de José Joaquim de Barros, o comandante da escuna, passaram a alegar a incapacidade jurisdicional daquela comissão em julgar a embarcação. Em defesa dos seus clientes apelaram:

"...cuj a dettenção e aprezamento foi feito com offensa dos tratados entre o Governo Britânico e o Governo Português feito em 22 de janeiro de 1815 e Convenção Adicional de 28 de julho de 1817 pelo qual se permite aos Navios Portugueses a exportarem Africanos de todo e qualquer Porto ao Sul do Equador".²²⁸

²²⁶ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa – escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia das Letras, 2005. pp. 96-97; FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras - Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia das Letras, 1997. pp.111-139.

²²⁷ Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Escuna Duqueza de Bragança. Arquivo do Itamaraty: L12 M1

²²⁸ Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Escuna Duqueza de Bragança. Arquivo do Itamaraty: L12 M1

O argumento da defesa não foi eficaz para demover os juízes da Comissão Mista da condenação. Embora não haja uma sentença condenatória nos autos que constam no Arquivo Itamaraty, há outro documento da Secretaria de Estado que demonstra claramente a condenação da embarcação e a liberação dos africanos nela encontrados. O documento de 30 de agosto de 1834, revela que a embarcação foi julgada "por sentença da Comissão Mista"²²⁹ como boa preza.

O aprisionamento de um navio português gerou reclamações da Legação portuguesa no Brasil, em carta ao Ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, o Encarregado de Negócios português reclamou da apreensão, afirmando que "para boa amizade entre as nações" era importante o respeito aos tratados em vigor.²³⁰

O embate diplomático entre Portugal e Brasil em torno da questão do tráfico pode deixar no leitor mais desatento a impressão de que as duas nações estavam completamente imbuídas em combater aquele tão lucrativo, quanto hediondo comércio. No entanto, todo jogo diplomático em torno da questão do tráfico era parte das pressões políticas de lado a lado para conquista de objetivos no campo do comércio entre as duas nações.

Como já apontamos, os portugueses pretendiam um novo acordo comercial com o Brasil, que determinasse melhores condições para seus produtos, principalmente aqueles com origem na Ásia. O caso do Bergatim Cassador apontado no primeiro capítulo desta tese, gerou nos lusitanos descontentamento sobre os limites do artigo X do Tratado de Paz, Amizade e Aliança. Logo, passaram a usar o tráfico como moeda de troca nas negociações com o Brasil. Em meados da década de 1830 os portugueses acenavam com um política de controle do tráfico de escravos com fiscalização nas suas colônias africanas. No entanto, observamos que estas medidas tinham o objetivo de persuadir o Brasil a negociar um novo acordo.²³¹

²²⁹ "A Regencia Permanente, em nome do Imperador, o Senhor D. Pedro Segundo, faz saber, que tendo-se em conformidade da Convenção de 23 de novembro de 1826, julgado por sentença da Comissão Mista estabelecida nesta cidade sobre o tráfico da Escravatura de vinte e hum de julho p. a. Boa Preza a Escuna Duqueza de Bragança, de que he o Mestre Joze Joaquim de Barros e proprietário João de Souza Mattos poe ser encontrado com Pretos Africanos a bordo para o commercio de escravos; e havidos por emancipados e livres os referido Africanos." *Registro de Cartas de Alforria dos Pretos e Pretas Africanos Libetos vindos na Escuna Duqueza de Bragança*. Arquivo Nacional: Fundo 7X - códice 184 vol 3

²³⁰ Joaquim Barroso Pereira para José Alves Branco. Rio de Janeiro, janeiro de 1835. Arquivo do Itamaraty. L12 M1.

²³¹ Em um documento encaminhado a Secretaria dos Negócios Estrangeiros do Brasil em 4 de fevereiro de 1836, o Encarregado de Negócios português no Rio de Janeiro apresentou a proposta de um acordo comercial, no qual o governo luso acenava com a possibilidade de aceitar fazer parte da Comissão Mista do Brasil - Grã-Bretanha, que julgava os navios apreendidos como parte de um acordo comércio e

Do outro lado observamos o interesse do Brasil em nomear um cônsul para Angola com o intuito de facilitar o comércio legal de azeite, marfim, cera entre outros artigos de interesse e, também, dificultar o embarque de escravos para o Brasil.²³² Mas as resistências portuguesas eram expressas nas trocas de correspondências coadunando com o desejo de manter o controle sobre o vital comércio de escravos com origem nos portos angolanos²³³.

O jogo de culpas alheias sobre a ausência de fiscalização ao comércio transatlântico de escravos criava embaraços com os ingleses, que pressionavam os dois reinos. Mas garantiu a continuidade da prática por mais de uma quinzena de anos. Mais e mais navios chegavam aos portos clandestinos brasileiros e geravam lucros grandiosos aos "comissários" e "agentes" luso-africanos e aos traficantes portugueses e brasileiros residentes na praça do Rio de Janeiro.²³⁴

O impacto econômico das apreensões recaía sobremaneira sobre os operadores do tráfico, mas, como nos parece evidente, tomando por base os cálculos apresentados por Leslie Bethell²³⁵ e apresentados pelo projeto *Voyages* da Universidade Emory²³⁶, os riscos eram compensados pelos navios que efetivamente desembarcavam escravos.

A situação política em torno do tráfico de escravos era tensa. As evidentes pressões inglesas exigiam medidas mais austeras por parte da Regência, que sofria internamente a pressão dos principais beneficiários do tráfico. Navios da Marinha Brasileira como a Escuna Fluminense, Escuna de Guerra Lebre e a Brigue Dois de Março patrulhavam as águas da costa com a missão de capturar embarcações empregadas no tráfico. Além destes, ao menos cinco navios da Marinha de Sua Majestade Britânica também cumpriam a mesma missão, eram elas as: Corvetas Raleigh, Sattelite, Druid e as Brigue Wizard e Grecian. Estando o Governo do Brasil empenhado no combate ao tráfico, ou ao menos investindo esforços e recursos para coibir a prática, tratou de imputar culpa a Portugal pela ineficácia das medidas.

navegação. *Reclamações portuguesas reivindicando os mesmos direitos de alfândega de outras nações*. Arquivo do Itamaraty: P17 M25

²³² CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000*. Brasília: EdUNB, 2000. p. 136

²³³ "As autoridades portuguesas recusaram-se durante décadas, a atender a tal reclamo, considerando a iniciativa brasileira "um fato bem desagradável (...)e que pode ter maus resultados para Portugal". ALMEIDA, Francisco a Carlos Matias Pereira, despacho, Lisboa 5 de abril de 1827 *apud* CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000*. Brasília: EdUNB, 2000. p. 136

²³⁴ Florentino, Manolo *op. cit.* p.112

²³⁵ Ver: BETHELL, Leslie *op. cit.* Apendice p. 368.

²³⁶ <http://slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>. Consulta 16 de março de 2014.

No Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado pelo Ministro Manoel Alves Branco, em maio de 1835, são apresentados dados de capturas de embarcações julgadas pela Comissão Mista; refere-se a quatro navios dentre os quais o Patacho Dois de Março, que não foi julgado pelo órgão em decorrência de ser comprovadamente português. No entanto, ele se refere a dois navios, o Duqueza de Bragança, que já citamos anteriormente, e o Patacho Santo Antônio, que apesar de terem sido capturados com a bandeira portuguesa, pelos registros que constam nos seus autos, foram julgados e condenados como "Boa Preza" pela comissão. Sem embargo, durante o processo chegou-se a conclusão que os navios eram na verdade de proprietários brasileiros que, com estratagemas para fugir das sanções do tratado de 1826, os vendiam falsamente até que os africanos fossem entregues quando os recompravam.²³⁷

Atentos a estas artimanhas a Comissão e a Secretaria dos Negócios Estrangeiros acusavam as autoridades portuguesas de serem coniventes com esta prática. O Ministro afirma sem rodeios, que "os esforços do Governo (...) tem sido quase baldados, attenta a facilidade que encontram os Armadores d'aquellas embarcações nas Colonias Portuguesas, usando da sua Bandeira por meio de vendas fraudulentas".²³⁸ Com esta declaração o ministro busca afastar a acusação de conivência das autoridades brasileiras em relação ao tráfico, imputando às autoridades portuguesas o peso das suspeitas.

Com efeito, de modo geral "a opinião no Brasil tornava-se desfavorável a Portugal, tido por vilão e irresponsável na questão do uso da bandeira portuguesa para encobrir o tráfico".²³⁹ Os fatos que se sucedem ajudam a construir esta verdade que interessava particularmente às autoridades brasileiras nas suas relações com os britânicos e servia também como instrumento de pressão aos portugueses para se negar a assinar o tratado comercial e exigir a presença de um cônsul em Angola, que coibisse a prática fraudulenta.

A apreensão do Patacho Santo Antônio, relatada no comunicado à Assembleia em 1835, foi mais um elemento deste jogo em torno da questão do tráfico. Apreendido pela Escuna Lebre da Marinha Imperial, este navio ostentava a bandeira portuguesa e contava 144 africanos em seus porões. No entanto, no processo ficou comprovado que

²³⁷ BRANCO, Manuel Alves. *Relatório da Repartição dos Negocios Estrangeiros* - apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1835. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, maio de 1835.

²³⁸ Idem. p. 5

²³⁹ CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *op. cit.* p. 137

esta embarcação era antes a Escuna Esperança, que havia sido capturada em 1828 praticando tráfico ilegal acima da linha do Equador. Comprovou-se também a venda fraudulenta da embarcação para que pudesse navegar sob a bandeira portuguesa. Diante deste quadro, o ato de condenação é também um arrazoado político que busca responsabilizar as autoridades das colônias portuguesas na África, pela prática. Afirma:

"... a venda daquella escuna que depois foi celebrada em nome unicamente de Antonio José de Oliveira a Hipólito José Vieira e que consta a fl. 127, quando além deste era também della proprietário Adolfo Ricardo não fôra outra com a mais que hum meio doloço a que recorrerão estes três sócios para subtrairem as penas estabelecidas nos tratados existentes entre este Império e a Grão Bretanha".²⁴⁰

Hipólito José Vieira era um comissário escravista em África, atuando na praça de Luanda; como dependia do capital dos comerciantes do Rio de Janeiro para manter seus negócios, aceitou a estratégia proposta. Os autos citam ainda os passaportes concedidos para a viagem, concedidos pelas autoridades do porto de origem, nestes documentos constam apenas que o navio partia com carregamento de "marfim, dendê e cera"²⁴¹ fica patente a complacência destas autoridades portuguesas com o comércio de escravos.

A estratégia percebida no caso do Santo Antônio foi também observada em outros casos. Este foi também o caso do Brigue Aventura, capturado pelo brigue 2 de março da marinha brasileira, com 44 africanos a bordo. Assim como outros navios que faziam esta travessia, alegava estar levando colonos a Montevideu e se defendiam, pontuando que como navio súdito de Sua Majestade Fidelíssima tinha autorização para navegar abaixo da linha do Equador.²⁴²

Os argumentos não convenceram e o navio foi condenado como "Boa Preza", os 44 africanos que estavam a bordo ganharam as suas cartas de liberdade, no entanto, o outro elemento previsto na lei de que eles seriam reconduzidos a África ficou por ser cumprido.

Mais uma vez, no ato de condenação observamos o discurso que condena a prática comum de se substituir a bandeira brasileira pela bandeira portuguesa através de

²⁴⁰ Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha *Patacho Santo Antonio*. Arquivo do Itamaraty: L28 M2

²⁴¹ Idem.

²⁴² Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha *Brigue Aventura*. Arquivo do Itamaraty: L03 M03

expedientes fraudulentos. Os juízes afirmaram que aqueles subterfúgios eram naquele tempo "públicos e notórios" e que havia facilidade de "cobrir com a bandeira portuguesa as embarcações destinadas a este humano tráfico". Deixam claro que as atenções estavam voltadas para coibir aquela prática que se tornara comum²⁴³.

Este conjunto documental permite-nos relacionar de forma consistente a questão do tráfico ilegal com a relação bilateral entre Brasil e Portugal. O envolvimento de autoridades governamentais ou diplomáticas nas questões suscitadas pelas capturas de navios com a bandeira portuguesa demonstram que, apesar das pressões externas e internas, o tráfico de escravos ainda era bastante lucrativo aos seus operadores e vantajoso aos interesses econômicos e políticos dos Estados envolvidos.

É patente que os interesses comerciais prevaleciam sobre quaisquer questão humanitária envolvendo o tráfico. O comércio transatlântico de negros já estava contextualizado no escopo do processo econômico brasileiro e português, mas diante da eminente perda de mercados por causa da insistente manutenção do tráfico, os dois Estado passaram a trocar acusações.

No entanto, em 1836, com a publicação do decreto português de 10 de dezembro,²⁴⁴ buscou-se uma reaproximação diplomática. O governo português acreditava que seu ato fosse interpretado como de boa vontade e esperava reciprocidade. Queria um acordo comercial com o Brasil.

As negociações foram realizadas por Jose Ignacio Borges, ministro do estrangeiro brasileiro e por Joaquim Antonio de Magalhães, encarregado de negócios português no Rio de Janeiro, nomeado plenipotenciário para estas conferências. A minuta do tratado foi produzida e acordada entre as partes, mas a sua ratificação não aconteceu.²⁴⁵ O Brasil retardou a ratificação do tratado aguardando que Portugal demonstrasse boa vontade política incluindo a nomeação de um cônsul para Angola, uma reivindicação

²⁴³ Idem.

²⁴⁴ Durante o governo de Sá Bandeira, em 1836, foi decretada a proibição definitiva do tráfico de escravos a partir das possessões africanas portuguesas. O decreto representava o desejo dos liberais ocupavam o poder, no entanto, funcionou como uma resposta às pressões internacionais ocorridas. Apesar da forte intenção dos liberais, nenhum novo tratado foi assinado com Brasil ou Grã-Bretanha, para a cooperação bilateral ou multilateral para dar fim ao tráfico. Ver: SILVA, Antonio Martins da. *A Vitória Definitiva do Liberalismo e a Instabilidade Constitucional: Cartismo, Setembrismo e Cabralismo*. TORRAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998; CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000*. Brasília: EdUNB, 2000. p. 135-141

²⁴⁵ *Instrumento de Tratado entre Brasil e Portugal*. Arquivo do Itamaraty. P17 M25

antiga que ainda estava nos planos brasileiros, ou pelo menos este foi um dos argumentos oferecidos pelos deputados para a negativa.²⁴⁶

Nesta proposta os portugueses acenaram com a possibilidade de estabelecer uma convenção específica sobre o tráfico com o Brasil e insistiram no objetivo primeiro de estabelecer o acordo comercial e de navegação. Mais tarde, no ano de 1839, voltaram insistir através do novo encarregado, Figanière, responsável por trazer o pedido, dizendo que "o seu Governo solicitou que as negociações para uma convenção com o Brasil fossem efetivamente levadas a cabo em Lisboa".²⁴⁷ A perspectiva era a de que o governo brasileiro resolvesse então considerar a ratificação do tratado de 1836.

Qualquer solução negociada entre Portugal e Brasil naquele momento fechava em definitivo todos os espaços para contestar o uso da força britânica frente ao tráfico. Diante deste quadro, tendemos a concordar com Robert Conrad, que afirma a negligência das autoridades dos dois países frente às proibições ao tráfico.²⁴⁸ Ou ainda uma ação deliberada de criar dificuldades para a política de combate daquele comércio.

Esta é uma situação difícil de avaliar. É certo que os interesses dos grandes proprietários de terras e escravos era o da manutenção do tráfico; também é certo que os traficantes, por óbvio, lutavam para que este comércio se mantivesse. No campo dos interesses privados, a lógica do lucro motor da economia defendido pelos liberais, representava um forte apelo à continuação, mas até que ponto esta elite econômica interferia nas políticas mais globais de Estado?

O nível de interferência era alto, mas ficava restrito, segundo José Murilo de Carvalho, aos "que ocupavam cargos no Executivo e no Legislativo"²⁴⁹, uma elite política letrada com formação ideológica muito convergente, o que garantia um Estado relativamente estável.²⁵⁰ Para estes agentes a atuação nos meandros do poder proporcionava uma dimensão diferenciada das questões políticas, sabiam das dimensões das pressões externas e das implicações que uma sanção estrangeira poderia causar na economia nacional hiperespecializada e dependente da exportação.²⁵¹ Ainda assim,

²⁴⁶ CALVET DE MAGALHÃES. Breve História das relações diplomáticas entre Brasil e Portugal. São Paulo: Paz e Terra, 1999

²⁴⁷ CERVO E CALVET DE MAGALHÃES. *op. cit.* p.138

²⁴⁸ CONRAD, Robert E.. *Os últimos anos da escravidão no Brasil*. Trad. Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975.

²⁴⁹ CARVALHO, José Murilo. *A Construção da Ordem: A elite política imperial*. Teatro da Sombras: a política imperial. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 51

²⁵⁰ Idem. p. 65

²⁵¹ Tomamos o conceito de hiperespecializada de empréstimo a Tamis Parron, que faz referência ao processo de hiperespecialização produtiva do Brasil na sua inserção no mercado capitalista globalizado.

eram fortemente pressionados pela "classe abastada dos proprietários rurais"²⁵² a tomar posições de seus interesses. A instabilidade das ações políticas pró ou contra uma ação mais efetiva de combate ao tráfico de escravos era fluida e determinada pelas dimensões da política local. No entanto, para o consumo externo ou para "inglês ver" o jogo de culpas era bem necessário. Não se podia encerrar as lacunas jurídicas por onde alguns navios apreendidos escapavam ao julgamento. Por isso, era importante manter os portugueses sob um certo domínio, alimentando a esperança dos lusos no novo acordo de comércio e navegação, algo, que sabemos hoje, não aconteceria em razão da firme disposição da diplomacia brasileira em não aceitar mais acordos bilaterais de comércio, em decorrência da avaliação negativa dos acordos anteriores para o desenvolvimento da economia e principalmente da indústria no Brasil.

Este comportamento controverso podemos observar em apenas uma personagem emblemática do período regencial, a importante figura política de Bernardo Pereira de Vasconcelos nos fornece esta contradição personificada. Ainda no início do período regencial o eloquente deputado fez uma defesa extraordinária das medidas de combate ao tráfico de escravos, afirmava em sua arguta retórica, que "o homem livre produz mais que o escravo", justificando sua posição em defesa dos tratados com a Grã-Bretanha²⁵³. No entanto, cerca de um ano depois já mudara de posição e afirmava publicamente que "a escravidão e o tráfico de escravos civilizava o Brasil".²⁵⁴

Pelo lado português, com uma economia dependente das suas colônias e do comércio que sobrara após a independência do Brasil, o tráfico era uma fonte indireta de capital que circulava na sua economia, provenientes dos traficantes do Brasil ou da África portuguesa, por isso a resistência em estabelecer políticas mais efetivas de combate²⁵⁵.

Cf. PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

²⁵² PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*. 2ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1957. p. 54

²⁵³ VASCONCELOS, Bernardo Pereira. *Discurso na Câmara dos Deputados, 3 de julho de 1827*. in CARVALHO, José Murilo (org) *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Coleção Formadores do Brasil). São Paulo: Editora 34, 1999. p. 53

²⁵⁴ "O discurso surpreende porque, pouco mais de um ano depois, no final de 1828, Vasconcelos defendia, perante Walsh, a continuação do tráfico e espinhafrava a Inglaterra por sua política abolicionista, toda ela voltada, segundo ele, para a defesa dos interesses econômicos ingleses. Posteriormente, no período do Regresso, Vasconcelos continuaria a defender o tráfico, afirmando, para escândalo geral, que a África civilizava o Brasil. CARVALHO, José Murilo (org) *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Coleção Formadores do Brasil). São Paulo: Editora 34, 1999. p. 59

²⁵⁵ "No governo de D. Antônio José de Melo (1837) [em Moçambique] cada escravo pagava por saída 5 pesos. o marquês de Aracaty, que tomou posse ainda em 1837, autorizou o tráfico que estava proibido pelo decreto do ano anterior

A força presente das autoridades nas ações deliberadas de manutenção do tráfico nas colônias africanas não podem ser interpretadas como resultado mero e simples da falta ou pouco pagamento que recebiam da Coroa, como sugere Maria Manuela Lucas.²⁵⁶ A questão era estrutural, a própria autora em outro momento do texto aponta que Moçambique, em meados dos anos 1850, estava "vivendo quase que exclusivamente das receitas do tráfico".²⁵⁷ De forma, que fica demonstrado a ausência de correlação entre os baixos "soldos" e a negligência ou associação ao tráfico, por parte dos núcleos dirigentes coloniais portugueses. A manutenção do interesse sobre as colônias dependia da realização de atividades econômicas que fizessem jus ao deslocamento de um nobre de Lisboa a Quilimane ou Luanda e, por muito tempo, foi o tráfico a atividade lucrativa que alimentou este interesse.

O certo é que tanto para portugueses quanto para os brasileiros, a partir de 1815, a questão do tráfico foi controversa e expunha divisões internas até mesmo no corpo das próprias agremiações políticas. O exemplo citado acima, de Bernardo Pereira de Vasconcelos, é revelador quanto a esta contradição permanente entre a necessidade de manter a economia funcionando e a questão humanista em relação aos africanos trazida à luz pelos puritanos ingleses, sem relacionar aos próprios interesses econômicos liberais capitalistas incompatíveis com o tráfico.

Mas fatos são inquestionáveis principalmente para um historiador. Independente das razões e das contradições existentes dentro de cada elite política²⁵⁸ a questão é que o tráfico permaneceu mesmo depois da proibição no Brasil pela lei de novembro de 1831 e no Império português mesmo depois do decreto português de 1836. As apreensões de navios ocorridas foram as consequentes provas.

Outro elemento factual envolvendo as relações políticas entre as duas nações foi a ação direta de agentes portugueses na fraude envolvendo a venda de navios brasileiros para uso da bandeira portuguesa no tráfico. Objeto percebido nos documentos da

²⁵⁶ Cf. LUCAS, Maria Manoela *op. cit* p. 254

²⁵⁷ Idem. p.255

²⁵⁸ O conceito de elite política obedece ao preceito definido por José Murilo de Carvalho no seu Teatro das Sombras, para a classe dirigente brasileira e o de Fernando Taveira da Fonseca, no capítulo "Elites e Classes Médias" no livro TORRALBA, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

Comissão mista e constatado nas pesquisas de José Capela sobre o tráfico nos portos de Moçambique.²⁵⁹

Os dados referentes à comissão mista sediada no Rio de Janeiro demonstram, que os navios não restringiam sua atuação de carregamento apenas em portos secundários ou em baías escondidas na costa africana. Os registros dos navios apreendidos indicam a passagem pelos portos mais importantes da África, aqueles que contavam com uma estrutura alfandegária e com autoridades portuárias.

Podemos até questionar as informações prestadas pelos capitães dos navios apresados, mas nos conjuntos documentais da Comissão Mista encontramos muitos passaportes emitidos nos portos que são indicados por estes comandantes²⁶⁰, o que reforça a tese de que as autoridades portuguesas tinham conhecimento sobre o que seria carregado nos porões das embarcações.

No quadro abaixo enumeramos os portos onde estes navios capturados aportaram em África ou fizeram escalas²⁶¹.

Quadro de Portos utilizados por navios escravistas

Angola	74 navios com passagens pelos portos de Luanda, Molembo, Cabinda, Ambiz, Benguela e Zaire
Moçambique	4 navios por Quilimane e 15 em portos não identificados
Onim	1 navio
São Tomé e Príncipe	7 por São Tomé e 15 por Príncipe
Costa da Mina	16 navios
Ajudá	2 navios
Açores	2 navios
Benin	1 navio
Calabar	1 navio
Cabo Verde	2 navios
Serra Leoa	1 navio

²⁵⁹ " De facto, passaram a fazer-se vendas fictícias de navios estrangeiros em Moçambique. Esses navios passavam a navegar com a bandeira portuguesa e papéis em ordem." CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Ed. Afrontamento, 2002. p. 177.

²⁶⁰ "Faço saber aos que este Passaporte veem que do Porto de Loanda faz viagem para o de Moçambique com escala no rio de Janeiro, o Bergatim Português = Leal =, de que he Comdt Feliciano Ribro, e Proprietário Domingos José de Almeida, subditos de SUA Magestade FIDELISSIMA a Senhora D. MARIA II." *Passaporte do Bergatim Leal*. Arquivo do Itamaraty, L19 M2.

²⁶¹ Os dados desta tabela foram obtidos pela contagem de todos os navios apreendidos durante a existência da Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha sediada no Rio de Janeiro. O resumo de cada apreensão está registrado no catálogo de documento do Arquivo do Itamaraty. CUNHA, Vasco Leitão (emp). *Catálogo parte III 33 - Comissões e Tribunais Mistos*. Rio de Janeiro: Arquivo do Itamaraty, 1964.

Os dados revelam que os portos do atual território de Angola eram os maiores exportadores de escravos, com uma notação especial para o porto de Molembo, por onde passaram 26 navios dos que foram apreendidos na costa brasileira. Dos portos de Moçambique também provinham grandes quantidades de africanos que eram trazidos ilegalmente como escravos para o Brasil, neste caso a utilização de portos secundários é visivelmente mais comum. As embarcações provenientes destes destinos não apresentavam sequer os passaportes.

Chama-nos atenção, as embarcações provenientes dos portos acima da linha do Equador. Para estes navios nem o argumento de traficarem apenas abaixo do paralelo determinado pelo acordo de 1815 era pretexto, ou serviria como defesa. Embarcações com origem ou passagens pelos portos dos Açores, Cabo Verde, Serra Leoa e, principalmente pelo volume que identificamos, da Costa da Mina representavam um desafio ainda maior a toda política internacional de combate ao tráfico de escravos e revelam, que a contínua demanda e os altos lucros com o comércio de africanos compensavam os riscos.

Um cronista dos "oitocentos" afirmava que os Nagôs, oriundos da região de Daomé, representavam "nove décimos dos escravos da Bahia"²⁶². Considerando que o trabalho realizado por Castelnau tinha foco específico nos africanos residentes naquela província da Bahia, em meados dos anos 1840, observamos que o maior contingente destes escravos foram trazidos de forma ilegal desde 1815. O Porto Novo, na desembocadura do Níger, era onde se iniciava a viagem milhares de africanos rumo à Bahia.

A prática recorrente da exportação de escravos em tantos portos da costa africana revela que a ordem econômica vigente era muito abrangente e exigia medidas que iam além da mera proibição do tráfico de escravos. Para os portugueses, que mantinham a perspectiva de exploração das suas colônias africanas, os desafios eram criar alternativas à atividade e conter o poder da elite ligada ao tráfico de escravos, dominante naquele contexto.

Na outra ponta deste comércio, no Brasil, as perspectivas eram ainda mais nebulosas, porque não havia uma alternativa à escravidão e, como o modelo de exploração aqui existente demandava uma reposição permanente de mão de obra, o fim

²⁶² CASTELNAU, Francis. *Entrevistas com escravos africanos na Bahia oitocentista*. (trad. Marisa Murray) Rio de Janeiro: José Olympio ed., 2006. p. 15

do tráfico representava um problema grandioso para a produção de riqueza. Por isso as ações políticas no intuito de retardar ao máximo a aplicação das leis ou mesmo a de obstruir as ações que passaram a funcionar com a Comissão Mista Brasil-Grã Bretanha eram frequentes, os debates no parlamento, já retratados através das proclamações de Bernardo Pereira de Vasconcelos, demonstram o ambiente. A única saída para os defensores do fim do tráfico era a de reforçar os aspectos legalistas aumentando o cerco com novos tratados internacionais e novas leis.

O Acordo de 1836 e o tráfico de escravos

As capturas de navios de bandeira portuguesa e as questões diplomáticas que esta situação gerou, foi mais um elemento complicador na relação Brasil/Portugal. É certo afirmar que a solução das tensões que envolveram a sucessão do trono português fez melhorar as relações entre as duas nações. O fato de os soberanos das duas nações serem irmãos era um alento aos que defendiam a retomada das negociações dos acordos comerciais bilaterais.

Mas eram tempos de monarquias constitucionais, nas quais os parlamentos formados essencialmente por representantes do setor produtivo, tinham decisivos papéis nas políticas externas e procuravam atender a seus interesses circunstanciais. Os acordos comerciais assinados pelo imperador no processo de reconhecimento da independência eram muito criticados no parlamento.²⁶³ O discurso do livre-cambismo não mais atraía a "classe dominante" brasileira, que caminhava para uma posição protecionista para o mercado brasileiro.²⁶⁴

Foi neste cenário de intensificação do debate sobre o tráfico de escravos e da indicação de um caminho mais protecionista para a economia brasileira, que Portugal e Brasil retomam o diálogo para a assinatura de um novo tratado de comércio e navegação, que incluiu também alguns pontos sobre o funcionamento da diplomacia de

²⁶³ Ver PARRON, Tâmis *op. cit*; CERVO & CALVET DE MAGALHÃES *op. cit*, CERVO e BUENO. *op. cit*.

²⁶⁴ "Até 1850-1851, os segmentos hegemônicos dirigentes da classe dominante haviam se preocupado, consciente e prioritariamente, em manter a unidade territorial e a Monarquia, ameaçada pelas lutas internas posteriores a abdicação de 1831. Ao mesmo tempo, buscava-se superar a prática livre-cambista, característica do final do Primeiro Reinado, substituindo-a pelo mais lucrativo protecionismo." SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)* - A política externa do sistema agroexportador. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. p. 59

lado a lado, embora não indicasse qualquer menção à expectativa brasileira de indicar um cônsul para Angola.²⁶⁵

A Regência brasileira instada pelo governo português a negociar um acordo comercial, aceita receber o seu plenipotenciário para as negociações. Joaquim Antonio de Magalhães, nomeado para o cargo de Encarregado de Negócios português, também é indicado o representante nas negociações. Magalhães se apresenta ao governo do Império do Brasil munido de um documento que indicava os caminhos desejados por Portugal nas negociações a serem empreendidas e neste documento fica claro que o tópico "tráfico de escravos" é uma das ofertas portuguesas para persuadir o Brasil a aceitar o tratado.²⁶⁶

Portugal, ainda, não tinha uma legislação específica que proibisse o tráfico de escravos, que viria a ser decretada poucos meses depois, e nem havia estabelecido qualquer acordo de proibição definitiva do tráfico com a Grã-Bretanha, o que somente ocorreria anos depois. Mas propunham, no bojo de um acordo comercial com o Brasil, discutir a questão. Era um sinal claro dos impactos que as apreensões de navios portugueses vinha causando nas relações bilaterais. Em defesa da soberania, preferiam os portugueses sacrificar o lucrativo comércio para garantir um valioso e perseguido acordo com o Brasil.

Então, seguindo as orientações de Sua majestade Fidelíssima, D. Maria II, Joaquim Antonio de Magalhães, estabeleceu contato diplomático com o Governo de Sua Majestade o Imperador do Brasil para iniciar a negociação de um tratado comercial e de navegação entre as nações.

As conferências entre brasileiros e portugueses se iniciaram no começo do ano de 1836. Os artigos presentes no documento foram pensados um a um no intuito de evitar problemas que desde 1825 foram motivos de reclamações de parte a parte. Os 21 artigos do Tratado recuperavam em definitivo a paz e evitava futuras desavenças diplomáticas. Versava sobre questões fundamentais como a representação diplomática nas "Partes Contractantes", sobre a isenção de impostos aos representantes consulares, sobre o direito de administração de herança, sobre o tratamento legal dado aos nacionais de uma

²⁶⁵ "Mas a África portuguesa, cujos portos permaneciam fechados ao comércio do estrangeiros, era intocável, frustrando-se, mais uma vez, o desejo brasileiro de nomear um cônsul para Angola, a menos que o Brasil viesse a aderir à convenção de repressão do tráfico que negociavam então Portugal e Grã Bretanha". CERVO & CALVET DE MAGALHÃES *op. cit.* p. 171

²⁶⁶ *Reclamações portuguesas reivindicando os mesmos direitos de alfândega de outras nações.* Arquivo do Itamaraty, P17 M25.

e outro Estado.²⁶⁷ Mas os elementos mais importantes do Tratado eram os pontos relacionados ao comércio.

Neste aspecto, merece ressalva a concessão entre as duas nações quanto aos encargos de alfândega. Ficava definido pelo artigo 11 do Tratado que: "pagarão... a terça parte menos dos direitos de entrada que actualmente paga ou vier a pagar a Nação mais favorecida".²⁶⁸ Esta cláusula só era possível no relacionamento entre elas em virtude das ressalvas contratuais exercidas pelos dois países em Convenções com outras nações.

O documento em posse de Magalhães, por outro lado, indicava que ficaria "absolutamente proibido aos subditos das duas altas partes contratantes, o Comércio da Escravatura"²⁶⁹. Esta intenção expressa: quando transformada em artigo em um tratado bilateral seria, sem procrastinações; o ponto crucial e definitivo da luta legal contra o tráfico. Fechado o cerco, não seria mais possível aos traficantes o bandeira portuguesa, até então usada por estar imune aos tratados.

É preciso, no entanto, compreender a tônica do interesse português nesta proposta: A perspectiva na retomada do comércio mais volumoso com o Brasil era mais interessante às aspirações da burguesia mercantil do Porto e de Lisboa do que a manutenção do tráfico de escravos. A proposta constituída garantiria ganhos e ainda abria espaço para alteração das relações de Portugal com suas colônias na África.

Desde a abertura dos portos promovida por D. João, as perdas da economia lusa foram extremamente significativas, chegando a historiografia portuguesa contemporânea a atribuir a este fato a decadência econômica daquele país e a sua baixa inserção no desenvolvimento capitalista no século XIX.²⁷⁰ Logo, apesar das inúmeras indicações que observamos ao longo do texto sobre a lucratividade da atividade do tráfico e a relação dos traficantes, sejam do Rio de Janeiro ou dos portos africanos, com a burguesia mercantil lusa, o comércio de mercadorias com preços baixos, motivados pela proposta de redução em um terço da taxa de alfândega da nação mais favorecida, seria muito mais vantajoso à burguesia mercantil portuguesa do que o tráfico.

Este é um tema controverso, porque estava em jogo não somente os interesses econômicos circunstanciais de uma elite mercantil (ainda de forte presença em

²⁶⁷ *Minuta do Tratado de Comércio*, 1836. Arquivo do Itamaraty. P17 M25

²⁶⁸ *Idem*

²⁶⁹ *Idem*.

²⁷⁰ Ver: ALEXANDRE, Valentim. *O sentido do Império*. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português. Porto: Edições Afrontamento, 1993.

Portugal), mas também a manutenção do interesse sobre as colônias. Temia-se o esvaziamento das áreas coloniais. Com efeito, o governo português, liderado por Sá da Bandeira, já planejava um processo de reestruturação do sistema imperial português, transformando as áreas fornecedoras de escravos em áreas produtoras de gêneros mercantis.

Delineava-se um quadro singular na perspectiva dos negociadores portugueses e de seu governo um tratado com o Brasil o qual poderia gerar as condições para o processo de modernização econômica das colônias africanas. Isto demonstra, que a perspectiva abolicionista dos liberais portugueses passava necessariamente por encontrar uma alternativa ao lucrativo comércio de escravos; por isso um acordo com o Brasil seria fundamental.

Esta análise difere das concepções apresentadas recentemente na revista *Penélope* sobre o abolicionismo português, que se prendem exclusivamente às relações com a Inglaterra, seja para negá-la ou afirmá-la como determinante. Mesmo concordando com elementos pontuais apresentados nas diferentes visões sobre o complexo processo de construção deste abolicionismo apresentado por João Pedro Marques e Valentim Alexandre, presentes na revista *Penélope*²⁷¹, observamos que o debate em torno do tema, não contempla a influência das negociações diplomáticas com o Brasil nas iniciativas portuguesas.

A demanda por acordos de comércio e navegação mais vantajosos faziam da abolição do tráfico uma grande moeda de troca, que os portugueses souberam utilizar muito bem nas negociações com a Grã-Bretanha em 1815 e 1817, quando conseguiram o perdão de uma dívida de 450:000 libras esterlinas contraída por um tratado de 1809, por conta da guerra contra os franceses²⁷² e, também, nas convenções de 1838, nas quais foram negociados o reconhecimento dos britânicos aos domínios portugueses na África, que não chegaram a ser ratificados.²⁷³ Ou ainda, nos tratados de 1842, quando

²⁷¹ MARQUES, João Pedro. *Um revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos portugueses*. in *Penélope* n° 14. Lisboa, 1994; MARQUES, João Pedro. *Avaliar as provas - resposta a Valentim Alexandre*. in *Penélope*, n° 15, ano 1995. e ALEXANDRE, Valentim. *Crimes and Misunderstandings* - Réplica a João Pedro Marques. In *Penélope*, n° 15, ano 1995

²⁷² Sá da Bandeira, Visconde. *O tráfico da escravatura e a bill de Lord Palmerston*. Lisboa: Typ. José Baptista Morando. 1840. p.32 Suporte digital: http://books.google.com.br/books?id=l_wsAAAAYAAJ&pg=PA54&lpg=PA54&dq=O+porto+franco+1836&source=bl&ots=adFgGwRGP0&sig=9T1t473Ld1zQgJW8Wcd7pJP2Mkk&hl=ptBR&sa=X&ei=YUBAU4SyDYnjsAS1iYLCQw&redir_esc=y#v=onepage&q=O%20porto%20franco%201836&f=false

²⁷³ Idem. p.42

Portugal finalmente assentiu ao direito de visita aos seus navios em troca do desejado reconhecimento e proteção dos seus domínios.

Esta estratégia foi utilizada também com o Brasil. Como vimos a proposta de 1836 contemplava esta questão, assim como ocorreu posteriormente com as propostas de 1839. Havia a crença do real desejo dos brasileiros em estancar o tráfico de escravos.

No entanto, para a historiografia portuguesa, tomada a partir do debate entre João Pedro Marques e Valentim Alexandre, na revista *Penélope*, o abolicionismo em Portugal esteve sempre envolto no mito de que Sá Bandeira foi o grande precursor.²⁷⁴ No entanto, os dois historiadores demonstram que o destino do tráfico foi marcado pela pressão britânica e por um espírito liberal, que mesmo estabelecendo um projeto de distensão gradual da escravidão, não tinha o caráter de retardar a decisão, linha com a qual concordamos. Com efeito, a dinâmica dos acontecimentos políticos neste campo decisório, eram menos determinada pelas vontades e convicções individuais dos que estavam no governo e mais pelo intenso confronto político e pela realidade exposta acima sobre a sustentabilidade da colonização africana sem o tráfico.

Como indicamos acima, para nós, o tráfico para o governo português, mesmo no período liberal, se configurou em uma valiosa moeda de troca, essencial nas negociações com o Brasil e também com a Inglaterra. Logo, apontamos então mais uma linha de investigação à historiografia portuguesa e também à brasileira para debater esta questão: O tráfico interferiu nas relações diplomáticas e comerciais destas nações nos anos entre 1815 e 1850?

Esta nova questão se soma às teses da pressão inglesa, da procrastinação do tráfico no intuito de ganhar tempo para que atividade rendesse o máximo possível,²⁷⁵ ou ainda a tese da autodeterminação portuguesa ou brasileira na ação abolicionista. Ela é constituída a partir da observação dos impactos das políticas externas no contexto do comércio de escravos e das suas consequências no nível de relacionamento entre as nações.

Um exemplo de como este tipo de análise poderia influenciar nas interpretações sobre a dinâmica do abolicionismo pode ser observado no próprio debate oferecido pelos dois historiadores portugueses. Mesmo sem intenção de afirmar qualquer relação

²⁷⁴ MARQUES, João Pedro. *Avaliar as provas* - resposta a Valentim Alexandre. in *Penélope*, nº 15, ano 1995. e ALEXANDRE, Valentim. *Crimes and Misunderstandings* - Réplica a João Pedro Marques. In *Penélope*, nº 15, ano 1995.

²⁷⁵ Tese levantada por CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Ed. Afrontamento, 2002.

do tema com as dinâmicas das relações comerciais portuguesas, João Pedro Marques, em resposta a Valentim em um dos artigos citados, sugere uma reflexão sobre as reais intenções do governo liberal com o tráfico de escravos. Marques expõe que "o decreto de 1836 não teve impacto na sociedade portuguesa da época, nem gerou qualquer debate público; não havia interesses econômicos, sociedades humanitárias ou correntes de opinião activamente envolvidas no combate ao *odioso comércio*"²⁷⁶. Mas se o decreto não teve impacto econômico, não atendeu a reivindicações de sociedades humanitárias ou de correntes de opinião, somente as questões relacionadas à demanda externa podem ser identificadas como o ponto de pressão para tal política.

Neste caso, duas são as possibilidades que podemos observar: a) A pressão inglesa finalmente surtira resultados após mais de 20 anos de investidas; b) O decreto era uma resposta ao parlamento brasileiro, que não ratificou o tratado acordado entre as duas partes. A primeira possibilidade é bastante plausível, mas, a considerar que somente dois anos depois os portugueses e britânicos entraram em negociações para um acordo sobre o tema, fica a pergunta: por quê então os portugueses tomariam esta iniciativa sem obter as vantagens de uma negociação bilateral? A ausência de uma pressão mais aguda, identificada pelo próprio Pedro Marques, permite uma dúvida bastante singular sobre este aspecto.

A segunda hipótese nos parece mais evidente, pois, a necessidade de encontrar alternativas para a exploração das colônias africanas era ainda mais premente com a negativa do tratado expressa pelo legislativo brasileiro. Logo, a resposta portuguesa não era uma simples represália aos interesses escravocratas da classe proprietária brasileira, era sim uma demonstração de que Portugal iria buscar alternativas, que poderiam atingir os interesses econômicos e comerciais brasileiros com Portugal e suas colônias. E se para isso fosse necessário sacrificar o tráfico, eles fariam.

Na justificativa do decreto aparece a verdadeira intenção do plano de Sá Bandeira, quando afirma a necessidade de construir novos brasis na África portuguesa. Revela o projeto político de não ser dependente dos produtos brasileiros que por séculos alimentou o mercantilismo português. O problema é que os burgueses liberais portugueses não eram os únicos a pensar nas alternativas econômicas e, para os setores mais conservadores, o imediatismo do tráfico ainda era mais interessante do que a promessa de lucros futuros com os produtos das colônias.

²⁷⁶ MARQUES, João Pedro. *Avaliar as provas* - resposta a Valentim Alexandre. in *Penélope*, nº 15, ano 1995. p. 143

Por isso a alternativa do tratado bilateral com o Brasil foi tratada como prioritária. Um acerto comercial com a antiga colônia poderia provocar em Portugal uma paz política, que não ocorria desde a revolução do Porto.

A iniciativa do diálogo e elaboração de um projeto tão cuidadoso em garantir direitos recíprocos, revela a sua máxima inclinação em superar os entraves, que até então apareceram nas relações bilaterais. A menção à questão do tráfico, como já demarcamos, era uma resposta aos conflitos gerados pelas apreensões de navios portugueses ocorridas até então. Parece-nos real a avaliação do governo português de que a proposta de combate conjunto ao tráfico fosse realmente interessante aos objetivos brasileiros, gerando a superação de barreiras para a negociação.

O documento do governo brasileiro apresentando José Ignácio Borges como plenipotenciário para as negociações, por sua vez, reforça esta impressão inicial sobre a questão do tráfico. Em suas primeiras linhas afirma: que "estando animados o Governo do Brasil, e o de Portugal dos mais sinceros desejos de reprimir o contrabando de africanos" entravam as nações em negociações²⁷⁷.

Se no caso britânico, na época dos tratados de reconhecimento, a questão do tráfico foi uma imposição e uma condição aos objetivos do Brasil, na esfera de negociação entre Brasil e Portugal a circunstância nos parece outra. Nenhuma das duas nações estavam dispostas a assumir perante o mundo ocidental a responsabilidade sobre o *odioso comércio*. Propor uma solução era uma condição para superar as pressões oriundas das relações externas e das demandas internas, ainda que estas últimas não fossem hegemônicas no cenário político das duas nações. Portanto, observamos que a questão do tráfico de escravos determinou o teor das discussões entre as duas nações e constituiu-se em um elemento de troca comercial. A oferta portuguesa de indicar representantes para a Comissão Mista anglo-brasileira que julgava os navios apreendidos, foi o ponto crucial para o acerto.²⁷⁸

No conjunto, o tratado negociado entre as duas nações, não era muito diferente dos princípios já estabelecidos anteriormente pelo Brasil com outras potências, ou até mesmo aqueles referentes aos princípios do artigo X do tratado de 1825, mas sua ratificação restabeleceria de forma vigorosa a entrada de gêneros brasileiros na

²⁷⁷ *Título de plenipotenciário de José Ignácio Borges*. Arquivo do Itamaraty, P17 M25.

²⁷⁸ "A Comissão Anglo-Brasileira se juntaram dous subditos portugueses para decidirem as presa d' Escravidão feitas por navios Brasileiros ou Portugueses e que forem pelas mesmas condusidas a esta Côrte". *Reclamações portuguesas reivindicando os mesmos direitos de alfândega de outras nações*. Arquivo do Itamaraty, P17 M25.

economia mercantil portuguesa e abria uma demanda expressiva para os produtos portugueses no Brasil. A redução da taxa alfandegária a um terço da *nação mais favorecida* gerava alta capacidade competitiva aos produtos portugueses no Brasil e aos comerciantes portugueses uma grande capacidade de reexportação dos produtos originários da sua ex-colônia.²⁷⁹

Os argumentos favoráveis ao tratado o descreviam como o único com verdadeira reciprocidade, pois, os dois países apresentavam um desempenho econômico similar e figuravam na mesma posição secundária no universo político/econômico das relações externas naquele momento.²⁸⁰ No entanto, a resistência da elite proprietária a qualquer compromisso bilateral se tornara evidente. Existia uma rejeição por princípio destes acordos em decorrência do que ocorrera anteriormente. Nem mesmo a perspectiva de ampliar a oferta de produtos brasileiros em Portugal atraiu os representantes no parlamento brasileiro.

As alegações eram as mais variadas, algumas sugeriam que outras nações ficariam descontentes com os benefícios concedidos aos portugueses, embora isto estivesse previsto em vários dos tratados assinados anteriormente²⁸¹; outros alegavam a ausência de um compromisso específico sobre a indicação de um cônsul para Angola como uma falta de compromisso com os princípios negociados.

O tratado foi rejeitado por 45 votos contra 37 na Câmara, que desde 1831 tinha a prerrogativa de avaliar os tratados internacionais assinados.²⁸² A negativa tem múltiplos elementos de ordem interna, que foram influenciados pelo processo político brasileiro. Os movimentos políticos ao norte e ao sul colocavam a regência em dificuldades políticas; muitos destes movimentos que se espalhavam pelas províncias tinham como alvo os comerciantes portugueses, logo, aprovar um tratado, que na visão de alguns fortaleceria ainda mais estes comerciantes, era um erro grave.²⁸³

Sobre este tema, Bento da Silva Lisboa, Barão de Cairu proclamou em seu relatório da Repartição dos Negócio Estrangeiros, a seguinte análise:

²⁷⁹ *Instrumento do Tratado de 1836*. Arquivo do Itamaraty. P17 M25

²⁸⁰ CERVO & CALVET DE MAGALHÃES. *op cit.* p. 174

²⁸¹ Os tratados do Brasil com os Estados Unidos, França e Países Baixos previam que um possível acordo com Portugal poderia oferecer vantagens maiores do que os das nações mais favorecidas. "...unicamente dos mesmos direitos de entrada e saída, a que estão ou forem sujeitas as mercadorias importadas pela Nação mais favorecida, com a única exceção da Nação Portuguesa". *Tratado de Comércio e Navegação entre Brasil e Países Baixos*. Arquivo do Itamaraty. P14 M13 pasta B

²⁸² CERVO & CALVET DE MAGALHÃES. *op cit.* p. 173

²⁸³ CALVET DE MAGALHÃES, José. *Brasil e Portugal*. (Prefácio Celso Lafer). São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 41

"Os maus efeitos dos tratados que o Brasil, alguns anos depois de sua emancipação política, celebrou com várias potências, pelos embates que de contínuo neles encontravam os verdadeiros interesses do país, as questões e mesmo complicações que sobreviveram nas relações com vários governos, o futuro embaraçoso que nos legaram certos compromissos que ainda hoje subsistem, estes e outros motivos trouxeram a crença de que os tratados não são os melhores meios de estreitar os vínculos que ligam a nações em si; que o Império, tendo por via deles atravessado um época de contínuo constrangimento para o seu desenvolvimento social, deve ser hoje cauteloso, nada conceder em absoluto que não seja a aplicação de princípios que tenham merecido o assenso de todos os povos cultos, abandonar tudo mais às fases que foram apresentando os acontecimentos e as conveniências sociais, e assim regular a sua marcha política comercial com outras nações".²⁸⁴

As leis de 1831 no Brasil e de 1836 em Portugal não foram suficientes para alterar a dinâmica do tráfico de escravos porque eram insuficientes para combater uma atividade tão intensamente internacional. A ausência de um acordo criava uma brecha legal na fiscalização de embarcações portuguesas no Brasil e de navios brasileiros nas colônias lusas na África. Este vazio era útil aos interesses dos traficantes e também dos escravocratas de maneira geral, mas não há elementos definitivos que relacionem a negativa ao tratado a esta perspectiva.

Este talvez seja o descontinuo histórico que cabe ao historiador preencher. Neste sentido, observamos que os signos são indicativos de que as motivações individuais vão além dos discursos políticos presentes no debate parlamentar que se negou a legitimar o acordo. A Câmara já não era mais o espaço da maioria liberal, que defendia o fim do tráfico. Muitos dos seus próceres tinham mudado de lado, a exemplo de Bernardo Pereira de Vasconcelos. O discurso antitráfico foi aos poucos sendo subvertido, pelos conservadores, em um discurso contra a classe proprietária dos cafeicultores.²⁸⁵ Alegava-se que a lei de 1831 criminalizava os fazendeiros que compravam escravos e

²⁸⁴ CAYRU, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1846*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1847.

²⁸⁵ ver PARRON, Tâmis. *op. cit.* pp. 139-147

impunham a eles a condenação moral do ato de manter cativos, que eram, na verdade, responsáveis pela riqueza da nação.

O embate político interno determinava as políticas externas e encaminhavam para uma concepção mais conservadora dos interesses brasileiros, nas questões do comércio externo e do tráfico de escravos. O acordo negociado por José Ignácio Borges, defensor convicto do fim do tráfico de escravos, foi apreciado no momento em que o universo político brasileiro estava contaminado por demandas outras, dentre elas uma nova discussão sobre o papel exercido pelo Brasil no *odioso comércio*.

Desde 1835, quando Alves Branco negociou com o governo britânico um adendo ao tratado de 1826, que permitiria o aprisionamento de navios com instrumentos próprios para o tráfico, acirrando ainda mais repressão²⁸⁶, os regressistas intensificaram suas posições de enfrentamento. Com Vasconcelos à frente condenando as medidas políticas, alegando em arroubo verbal, que os "africanos civilizam(vam) o Brasil"²⁸⁷, iniciaram uma crítica pesada à abolição do tráfico e às consequências desta para a produção brasileira.²⁸⁸ Todo este processo culminou com a renúncia de Diogo Feijó logo após o arquivamento do projeto do Marquês de Barbacena, que pretendia reformar a lei de 1831, fazendo concessões aos proprietários, mas mantendo o espírito de combate ao tráfico²⁸⁹.

Assim, enquadrámos a negativa ao acordo político entre Brasil e Portugal no contexto das disputas políticas entre liberais e regressista no cenário parlamentar da época. Embora o acordo comercial pudesse, realmente trazer alguns benefícios para a dinâmica comercial brasileira, a simples indicação de que este acordo facilitaria o processo de combate ao tráfico, fez com que a resistência a ele ganhasse grande apoio no parlamento brasileiro.

A derrota de Barbacena e a rejeição ao tratado entre Brasil e Portugal põe fim ao projeto liberal na regência. Os últimos vestígios de endurecimento das leis contra o

²⁸⁶ "Cabe aqui o recorda-vos, que tendo levado ao vosso conhecimento os Artigos Addicionaes á Convenção de 23 de novembro de 1826, o quaes se assignarão nesta Corte em 27 de julho de 1835, entre o meu Antecessor, e Mr. Fox, Enviado de S.M. Britannica, com o fim de se reprimir efficazmente o contrabando de Africanos, pelo meio das visitas dos navios de guerra de ambas as Nações. BORGES, José Ignacio. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1936.

²⁸⁷ CARVALHO, José Murilo (org) *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Coleção Formadores do Brasil). São Paulo: Editora 34, 1999. p. 225

²⁸⁸ Para Vasconcelos, o fato de os escravos fazerem o trabalho pesado permitia aos brasileiros o tempo necessário para desenvolvimento cultural e da erudição.

²⁸⁹ *Projeto de Lei substitutivo a lei de 7 de novembro de 1831*. Marquês de Barbacena. Arquivo Nacional. Rio Q1.O.APA.27

tráfico de escravos ficaram nas regulamentações implementadas pelo decreto de Francisco Gê Acaiaba de Montezuma, que poucos meses antes do "Regresso" se estabelecer no poder, havia determinado que os Juízes de Paz fossem acompanhados de "dois peritos da marinha, do guarda-mor da alfândega e do promotor"²⁹⁰ nas visitas aos navios aprisionados por suspeita de tráfico. A medida dava maior rigor à inspeção, pois, os juízes de paz tendiam a ser mais condescendentes com o tráfico. No entanto, quando Vasconcelos assumiu o cargo de Ministro da Justiça, no Regresso conservador, tratou de anular a iniciativa.

²⁹⁰ PARRON, Tâmis. *op. cit.* pp. 133-134

Capítulo 3

Liberais, conservadores e o tráfico

A recusa brasileira em ratificar o tratado comercial negociado em 1836 teve consequências pontuais, porém importantes. O governo setembrista em Portugal apresentou a opção de construir novos "brasis" na África e determinou a abolição do tráfico de escravos como forma de pressionar os governadores das colônias africanas a executar as políticas de reestruturação econômica do território.

No capítulo anterior ressaltamos o contexto que envolve a promulgação desta lei portuguesa. Havia pressões externas, mais pontualmente da Inglaterra, para que Portugal assinasse um tratado que pusesse fim ao tráfico. Havia a necessidade de restabelecer uma vantajosa relação comercial com a antiga colônia, também a necessidade de viabilizar economicamente as colônias africanas e, por fim, um governo liberal instalado em Lisboa. Estas condicionantes precisam ser relevadas em qualquer análise sobre o movimento feito por Sá da Bandeira no xadrez político internacional, que de forma direta ou indireta se relacionava ao tráfico perpetrado entre as colônias africanas e Brasil.

A historiografia portuguesa pouco se refere sobre à importância do tráfico nas relações comerciais com o Brasil. Na verdade o discurso português se bate, segundo João Pedro Marques, em dois pontos antagônicos para analisar as medidas abolicionistas realizadas a partir de 1836. O autor afirma que as duas linhas analíticas capitaneadas por Capela e Alexandre definem, respectivamente, que Portugal só realizou a abolição porque foi pressionado pela Inglaterra e, a outra, que a abolição do tráfico ocorreu em 1836 porque havia uma dinâmica econômica favorável em Portugal para realizar a modernização da exploração colonial na África.²⁹¹

É inegável a ação inglesa no processo de abolição do tráfico de escravos no contexto internacional da época, já afirmamos este elemento em outro momento, mas as iniciativas que se sucedem ao projeto setembrista relativas ao Brasil, demonstram que pesou significativamente na decisão abolicionista portuguesa, a tônica das relações com o Brasil.

²⁹¹ MARQUES, João Pedro. *Um revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos portugueses*. in Penépole nº 14. Lisboa, 1994.

A insistência em acordo comercial com o Brasil, que teve suas negociações retomadas em 1839, e o compasso de espera imposto ao acordo comercial com os EUA, que não aceitavam que fosse concedido qualquer benefício superior ao Brasil, nos dão a medida do quanto as relações com o Brasil eram prioritárias para os portugueses.²⁹² Demonstra, também, o quanto as colônias africanas eram tratadas como alternativa ao comércio com o Brasil, por isso a necessidade de buscar opções a economia baseada no tráfico de pessoas para aquelas áreas.

Com efeito, o valor humanitário decantado tanto por ingleses, portugueses ou brasileiros na execução das políticas antiescravistas não conseguem sobreviver a uma análise crítica mais atenta. Desde a abordagem economicista de Eric Willians em meados do século XX, cujo discurso atribui aos puritanos a percepção humanitária da questão escravista, conquistando adeptos mundo afora, se demonstra insuficiente para explicar as medidas realizadas pelas nações europeias e americanas a partir do início do século XIX para acabar com o tráfico e posteriormente com a escravidão.²⁹³

As ações inglesas como *act Palmerston*²⁹⁴ e a *bill Aberdeen* demonstram, que a questão humanitária não se refletia na ação militar de combate ao "odioso comércio". A autorização para afundar navios nos casos em que não fosse permitida a visita colocamos o questionamento sobre o real interesse dos ingleses no combate ao tráfico.

Nos casos de Brasil e Portugal, embora em momentos oportunos tenham tomado medidas autônomas de combate ao tráfico, a motivação foi claramente econômica. A perspectiva de se ver aliado do fabuloso comércio com a Inglaterra e com outros agentes do mercado internacional mobilizou as ações políticas, que visavam sanar a imensa dependência do tráfico nas suas economias. Com efeito, embora reafirmemos a influência da Inglaterra no processo de distensão da escravatura, inegável sob qualquer ponto de vista, corroboramos também a orientação teórica, pela qual Pierre Milza aponta a hierarquia das questões internas às externas, no que se refere às relações internacionais.²⁹⁵

Portugueses e brasileiros tomaram a decisão deliberada de retardar o combate ao tráfico simplesmente porque os seus contextos históricos internos não permitiram

²⁹² Ver CALVET DE MAGALHÃES. Breve História das relações diplomáticas entre Brasil e Portugal. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

²⁹³ WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: CEA, 1975.

²⁹⁴ Ato legal que autorizou a marinha britânica a abordar navios portugueses suspeitos de tráfico de escravos.

²⁹⁵ MILZA. *Política Interna e Política Externa in RÉMOND, René (org). Por uma história política*. (trad. Dora Rocha). Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, Ed. FGV, 1996. p. 371

atender à pressão inglesa de imediato. Logo os aspectos internos determinaram as dinâmicas externas. Os acontecimentos posteriores a 1836, quando o tráfico já era proibido tanto no Brasil quanto em Portugal de alguma forma demonstram que as políticas antiescravistas definidas por pressões externas só criaram obstáculos, mas não determinaram o fim do comércio transatlântico de almas e nem da escravidão.

A lei portuguesa e a Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha

A ascensão do setembrismo em Portugal revelou maior inclinação da antiga metrópole a discutir a temática do tráfico de escravos. A lei de 1836, ignoradas todas as possíveis interpretações históricas que possam qualificá-la, colocou na ordem do dia dois debates importantes em Portugal: a necessidade de encontrar uma alternativa econômica para a África e a de estabelecer uma relação menos dependente com o Brasil.

No entanto, este projeto português encontra fortíssimas resistências internas. O tráfico de escravos proveniente da África em direção ao Brasil, realizado por portugueses e brasileiros conheceu, neste momento, um crescimento sem igual. A quantidade de africanos aportados no Brasil sobem de 4.966 em 1836 para 35.209 no ano seguinte.²⁹⁶

A sequência do tráfico nos anos seguintes à lei portuguesa é denotada por um crescimento sem igual, principalmente quando comparamos com os dados dos anos iniciais da proibição no Brasil. O tráfico que havia experimentado um período de retração entre os anos de 1831 e 1836, com entrada de 7947 africanos de forma ilegal, conforme os dados do *Foreign Office*, passou a campear um cenário de crescimento e alta lucratividade tanto no Brasil, como nas áreas fornecedoras na África. Em 1839 o número de africanos que entraram ilegalmente chega a 42.182 e atinge seu ponto máximo em 1848 com 60.000 escravos ilegais estimados, de acordo com o ministério inglês, ou 66.336 a partir dos dados do projeto *Voyagers*²⁹⁷.

A evolução dos números demonstram a incapacidade portuguesa, brasileira e até britânica de estancar o tráfico. Demonstram que as políticas eram inócuas e vacilantes

²⁹⁶ CONRAD, Robert. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p.368. Dados do Departamento de Tráfico de Escravos do Foreign Office.

²⁹⁷ CONRAD, Robert. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p.368. Dados do Departamento de Tráfico de Escravos do Foreign Office; <http://slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>. Consulta 16 de março de 2014.

diante das pressões dos principais interessados na manutenção do comércio negreiro: os operadores do tráfico, os grandes proprietários e seus representantes nos parlamentos.

Mas existem fatos pontuais que nos ajudam a compreender a dinâmica do tráfico e os seus impactos nas relações entre os países. No Brasil, em setembro de 1837, os regressistas, liderados por Pedro Araújo Lima e Bernardo Pereira de Vasconcelos assumem o controle da regência. Historicamente este grupo mantinha um discurso contrário à intervenção inglesa no comércio escravista. Vasconcelos que era um dos principais ideólogos do grupo, chegou a apoiar o combate ao tráfico em seu discurso de 3 de julho de 1827²⁹⁸. Mas poucos anos mais tarde já não alimentava o mesmo sentimento. Quando foi alçado ao cargo de Ministro da Justiça revogou o decreto que seu antecessor havia proclamado no intuito de dar maior poder às alfândegas que conduziam a vistoria dos negreiros.²⁹⁹

Conrad defende a tese, com a qual concordamos, que a chegada dos conservadores ao poder regencial deu início ao movimento pró tráfico de escravos. Não se discutia mais a proposta do Marquês de Barbacena, que reformulava a legislação de combate ao tráfico. Especulava-se, na verdade, sobre a possibilidade de revogar a lei de 1831 que proibiu a entrada de africanos escravizados no Brasil.³⁰⁰

O impacto do crescimento econômico brasileiro no aumento do tráfico implicou no comportamento do governo, que em última instância, representava os que Bernardo Pereira de Vasconcelos chamou de "associação brasileira".³⁰¹ O aumento da demanda derivada da introdução da cafeicultura e da recuperação comercial de outros gêneros, principalmente na região sudeste do Brasil, que ampliou os preços e a potencial lucratividade do comércio escravista.

Liberais e conservadores, em luta permanente pelo poder, demonstravam em seus discursos e com suas ações, que entendiam a necessidade dos proprietários e buscavam a alternativa para não descumprir o tratado de 1826. Mas as questões internas pululavam no ambiente parlamentar. A proposta de Barbacena, por exemplo, que através de

²⁹⁸ CARVALHO, José Murilo (org) *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Coleção Formadores do Brasil). São Paulo: Editora 34, 1999. pp.53-57

²⁹⁹ CONRAD, Robert. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p. 107

³⁰⁰ Idem. p. 109

³⁰¹ "Peço sempre que se distinga entre associação brasileira e habitantes do Brasil; associação brasileira, no sentido em que emprego este termo, compreende os cidadãos que exercem direitos políticos". VASCONCELOS. *Discurso no Senado*, Sessão de 25 de abril de 1843. in CARVALHO, José Murilo (org) *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Coleção Formadores do Brasil). São Paulo: Editora 34, 1999. p.268.

subterfúgios, descriminalizava a compra dos escravos ilegalmente traficados, alegando que os "proprietários pacíficos, chefes de famílias respeitáveis, homens plenos da indústria e virtude, que promovem a prosperidade pública e privada com seu trabalho"³⁰², foi uma destas ações que procurava entender o momento político-econômico para manter seu grupo no poder.

Barbacena percebia que os liberais perdiam espaço diante do grande crescimento político experimentado pelos cafeicultores do Vale do Paraíba³⁰³, que se opunham abertamente às políticas abolicionistas enviando para o parlamento manifestos, que eram, também, publicados em folhetos e periódicos controlados por este grupo. Por isso, propôs o Marquês uma lei que flexibilizava em relação aos proprietários, a medida que no seu artigo 14 dizia: "Nenhuma ação poderá ser tentada contra os que tiveram comprado escravos depois de desembarcados"³⁰⁴

A medida veio tardiamente, o "Regresso" já estava às portas da regência, mas ainda assim a proposta foi discutida e aprovada no senado. Muitos dos conservadores entenderam que aquele poderia ser o primeiro passo para manter a entrada de braços africanos nos portos do Brasil, pois, retirava dos produtores o peso moral do descumprimento da lei, jogando esta responsabilidade aos traficantes, que já a tempos não gozavam de bom juízo por parte dos "habitantes do Brasil"³⁰⁵

A proposta chegou à Câmara e de imediato foi enviada à sua comissão que tratava das questões externas para que esta emitisse um parecer quanto à incompatibilidade da lei com os tratados em vigor. Não houve objeções da comissão, mas o projeto estancou e nunca chegou a ser apreciado. Conrad atribui este fato às pressões inglesas, que consideravam o projeto um retrocesso, por outro lado, Parron afirma que "da crítica à lei, os líderes regressistas tinham passado à defesa do contrabando"³⁰⁶, logo, nem mesmo a proposta de descriminalização do comércio interessava a este grupo, interessado somente na retomada do comércio.

³⁰² Anais do Senado 1837 apud CONRAD, Robert. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p. 112

³⁰³ Sobre este crescimento da importância política dos cafeicultores, ver: PARRON op. cit. pp 144-147.

³⁰⁴ *Proposta de Lei que altera a Lei de 7 de novembro de 1831*. Arquivo Nacional: BR AN, Rio Q1.O.APA.27

³⁰⁵ Aproveitamo-nos do termo construído por Bernardo Pereira de Vasconcelos para se referir à sociedade civil brasileira, diferenciando-a da classe política ou daqueles que exerciam seus direitos políticos. VASCONCELOS. *Discurso no Senado*, Sessão de 25 de abril de 1843. in CARVALHO, José Murilo (org) *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Coleção Formadores do Brasil). São Paulo: Editora 34, 1999. p.268.

³⁰⁶ PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p.148

Contrária à compreensão de Conrad temos um bilhete de Palmerston a Hamilton, no qual o ministro britânico orienta o encarregado britânico no Brasil a observar com atenção a lei proposta por Barbacena, considerado por ele um amigo.³⁰⁷ No bilhete ainda há um elogio à obstinação do Marquês no combate ao comércio de escravos. Mas em nenhum momento as orientações parecem questionar a proposta ou determinar uma atuação do encarregado para que ela não fosse aprovada.

O fato de a lei ter sido aprovada no senado, enquanto o gabinete ainda era liberal, e ter sido relegada ao esquecimento, quando o partido do Regresso assumira o poder, é revelador de um modelo de comportamento governamental frente à questão do tráfico de escravos e suas consequências no modelo econômico brasileiro.

Mas a questão política no Brasil gerava desdobramentos também na África portuguesa. Este processo, que implicou na transição de poder ocorrida no Brasil em setembro de 1837, em nossa compreensão interferiu diretamente no completo insucesso das proposições liberais portuguesas para as suas colônias ou províncias africanas, como as chamava o projeto de 1836. Pois, o aumento de demanda e as dificuldades e obstáculos, que as políticas conservadoras ou regressistas foram impondo à fiscalização mais apurada ao comércio ilegal de africanos, gerou o aumento exponencial de desembarques de escravos no portos clandestinos e contribuiu para inibir ou retardar o projeto de transformação política e econômica da África portuguesa proposto pelo projeto de Sá da Bandeira.

As decisões políticas e o verdadeiro anseio de transformar a sociedade portuguesa, propondo um processo de modernização, valorizando a indústria e retomando o controle sobre o processo econômico de seu país, esbarrava na manutenção da estrutura sociocultural, calcada na crença da monarquia forte e na prodigalidade das colônias. Portugal não conseguiu se livrar do mercantilismo e do sebastianismo, embora tenha acumulado fracassos na expectativa do eterno retorno da "Era de Ouro" do império português. Antero de Quental, na sua leitura deste processo, expressa uma certa resignação triste diante da constatação do fracasso das iniciativas liberalizantes.

“Essa monarquia, acostumando o povo a servir, habituando-o à inércia de quem espera tudo de cima, obliterou o sentimento instintivo de liberdade, quebrou a energia das vontades, adormeceu a iniciativa; quando mais tarde lhe deram a liberdade, não a

³⁰⁷ Palmerston para Hamilton. Arquivo Nacional: BR AN, Rio Q1.O.APA.28.

compreendeu; ainda hoje não compreende, nem sabe usar dela. As revoluções podem chamar por ele, sacudi-lo com força: continua dormindo sempre o seu sono secular! As esta influências deletérias, a estas duas causas principais de decadência, uma moral e outra política, junta-se uma terceira, de carácter sobretudo econômico: as *Conquistas*.³⁰⁸

A economia, neste caso, explica os movimentos de ampliação das demandas de geração de lucratividade e de abastecimento de mão de obra, mas não justifica a manutenção de um comércio, que era nocivo ao desenvolvimento amplo de Portugal e de suas áreas coloniais na África. Por isso, talvez, o apelo de João Pedro Marques por novas investigações mais precisas e amplificadas sobre este processo.

Pela perspectiva econômica os esforços do governo setembrista na África poderiam ter determinado uma verdadeira revolução. As iniciativas políticas, que introduziram e desenvolveram as culturas do café, cana de açúcar, do algodão, além da exploração da urzela e do marfim, poderiam gerar as alternativas comerciais ao tráfico e incluir a elite crioula ou africana no contexto comercial internacional, principalmente, pelo crescimento dos preços dos produtos tropicais e substituir o tráfico de escravos como atividade comercial mais importante³⁰⁹. Mas a lógica do escravismo estava estabelecida e consolidada e foi robustecida pelo aumento de demanda e de preços a partir de 1837.

Logo, precisamos dimensionar a questão a partir de outras perspectivas e a das relações internacionais entre o Brasil e Portugal podem ser um viés, pois, tem sido pouco explorado do ponto de vista historiográfico. Nenhuma leitura sobre a questão do abolicionismo português ou brasileiro busca aprofundar o impacto do relacionamento das duas nações na questão "tráfico de escravos". O determinismo britânico sobre a política antitráfico é de tal forma aceito, que as dimensões menores das relações exteriores deixam de ser analisadas.

É importante reconhecer que as relações Brasil/Portugal, quando observadas mesmo depois da iniciativa portuguesa de proibir o tráfico a partir de suas possessões, o ministério do estrangeiro brasileiro ainda imputava ao imobilismo português a culpa

³⁰⁸ QUENTAL, Antero de. *Causa da decadência dos povos peninsulares nos três últimos séculos*. Prosas. Lisboa: Couto Martins, [s.d]. p. 79.

³⁰⁹ LUCAS, Maria Manoela. *Organização do Império*. In TORGAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: História de Portugal, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p. 257

pelo fracasso das políticas brasileiras de combate ao tráfico. No relatório referente ao ano de 1837, apresentado à Assembleia Geral na sessão legislativa do ano seguinte, o ministro secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros afirmou que "muito deplora o mesmo Governo a inutilidade dos seus esforços empregados para a repressão de tão vergonhosas especulações; visto que, ensinado a observação que todos ou quasi todos os navios ocupados em taes negociações são pertencentes a Nação Portuguesa"³¹⁰.

Assim como em outros momentos e aproveitando-se de uma leitura inglesa de que os portugueses eram os que menos esforços faziam para combater o tráfico, o Ministro esquivou-se da mudança de postura do governo brasileiro e do aumento da demanda provocado pelo crescimento econômico do Brasil com a cafeicultura, para mais uma vez colocar sobre os portugueses a responsabilidade pela entrada de africanos no Brasil.

Antonio Peregrino Maciel Monteiro avalia, que a ausência de um acordo de combate ao tráfico entre as duas nações limitavam, ainda mais, a capacidade de reprimir o tráfico. Exortando o fato de que "nenhum ajuste se tenha concluído entre as duas cortes", faz questão de afirmar que o " governo imperial não se tem descuidado de chamar a atenção do Gabinete de S. M. Fidelíssima sobre esta importante matéria"³¹¹. No entanto, sabemos que o acordo de 1836 negociado entre as duas côrtes previa o enquadramento de Portugal ao acordo anglo-brasileiro de 1826.

Apesar das circunstâncias tão desfavoráveis no cenário de combate ao tráfico, as ações das marinhas brasileira e britânica na costa brasileira e desta última na costa africana continuavam a dar combate. No entanto, a ausência de instruções mais radicais quanto às características dos navios, que mesmo sem escravos poderiam ser apreendidos, era um inibidor aos comandantes que faziam a fiscalização, pois, viam-se obrigados a pagar indenizações nos casos de apreensão sem posterior condenação. Na verdade, o objetivo maior destes combatentes era obter as recompensas oferecidas quando as embarcações escravistas eram condenadas³¹².

Os tribunais de exceção das comissões mistas e do almirantado britânico julgavam casos e mais casos envolvendo a prática comercial ilegal. Na nossa contabilidade, já afirmada em outro ponto da tese, pelo menos 118 navios apreendidos foram encaminhado às comissões mistas que envolviam Brasil e Grã-Bretanha durante a vigência do acordo.

³¹⁰ MONTEIRO, Antonio Peregrino Maciel. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1938.

³¹¹ Idem.

³¹² Ver BETHELL. *op. cit.*

Ao longo da década de 1830 foram criados muitos instrumentos legais nos países que buscavam prevenir o tráfico, a atividade manteve-se em uma crescente influenciando peremptoriamente nas relações entre as nações. A presença de João Baptista Moreira como encarregado de negócios portugueses no Brasil foi, na conclusão de Bethell, um retrocesso nesta questão da prevenção a entrada de escravos ou mesmo ao combate aos armadores e traficantes portugueses³¹³. O autor afirma que o cônsul português era conhecido por conceder documentos falsos ou inverídicos que legitimavam a ação dos traficantes.³¹⁴

O conflito de interesses entre setores da economia que se beneficiavam do tráfico e com forte representação nas esferas de poder, como é o caso citado, e aqueles que realmente desejavam o fim do tráfico, seja por convicção ou por mero interesse econômico, era um elemento inibidor da ação de combate, pois, impedia a realização de acordos ou de leis que realmente dessem cabo de tal comércio.

Ainda assim a Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha continuava a agir e julgava um número cada dia maior de navios que estavam empregados no tráfico. Segundo os relatórios do Ministério dos Negócios Estrangeiro entre os anos de 1837 e 1842 foram 26 navios apreendidos e enviados à Comissão, em um total de 15 condenações. Mas o que nos importa com o intuito de aprofundar a compreensão do objeto da tese são as apreensões de navios portugueses, que no período tratado foram treze³¹⁵.

A primeira destas embarcações julgadas pela Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha foi a "Escuna Flor de Luanda". Com bandeira portuguesa, tinha como proprietário e comandante Manoel Antonio Teixeira Barbosa e navegava com 298 africanos a bordo e em sua defesa afirmava serem estes colonos que estavam sendo levados a Montevideu³¹⁶.

Mas a alegação principal da defesa era o fato de que o navio e seu proprietário e comandante serem de nacionalidade portuguesa e, portanto, fora do alcance das atribuições legais daquele tribunal de exceção. A alegação, comum em outros casos, demonstrava-se vencedora como tese de defesa. O argumento de que não havia qualquer

³¹³ Bethell afirma que em um caso específico, o do navio Flor de Loanda, Moreira chegou a aventar a possibilidade de assumir a guarda do navio, inocentado pela Comissão anglo-brasileira por ser português, para permitir o desembarque e depois simular o afundamento do navio. BETHELL, op. cit. p. 145

³¹⁴ Idem. Ibidem

³¹⁵ Relatórios do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Brasil entre os anos de 1837 e 1843. Pesquisado em http://www.crl.edu/brazil/ministerial/rela%C3%A7oes_exteriores, entre 22 de julho de 2013 e 05 de maio de 2014.

³¹⁶ *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Escuna Flor de Loanda*. Rio de Janeiro. Arquivo do Itamaraty. Localização: Lata 16 Maço 2

acordo bilateral ou multilateral que envolvesse internacionalmente Portugal no combate ao tráfico, além daqueles de 1815 e 1817, vinha obtendo vitórias importantes dentro da Comissão, principalmente, porque o juiz brasileiro, orientado a não gerar problemas com a nação portuguesa, com a qual eram guardados laços de amizade, se posicionava contrário a estas condenações.³¹⁷

O caso do "Flor de Loanda" foi, no entanto, um marco nos debates em torno das pretensões repressoras da Comissão, porque provocou o debate dentro do *Foreign Office* de como lidar com esta situação que atrapalhava as atividades de combate ao tráfico. As orientações daquele escritório à sua representação no Brasil determinavam que a partir desta absolvição os juízes britânicos deveriam se orientar não pela bandeira ou documentos que indicavam a nacionalidade portuguesa, mas pelo Código Comercial Português, que definia as exigências daquele país para determinar se um navio era daquela nacionalidade ou não.³¹⁸

Este procedimento visava diminuir o impacto de uma situação já notada pelos representantes consulares britânicos em relação às representações portuguesas no Brasil e nos territórios africanos. Oficiavam que os representantes portugueses aceitavam subornos com o intuito de facilitar a concessão de documentos e que "autoridades portuárias" brasileiras "recebiam 800 mil-reis pela liberação de cada navio preparado para o tráfico".³¹⁹

Com a nova orientação, que o governo inglês tratou de exigir também do governo brasileiro e de seus juízes, o impacto destas medidas obtusas utilizadas pelos negreiros e pelas autoridades, que em última instância, compactuavam com aquele comércio combatido ficavam limitadas.

O "Flor de Loanda" foi, então, o último dos navios em que a justificativa de ser português foi válida para garantir a absolvição frente à Comissão Mista brasileira inglesa. Desde então a exigência de documentos que adequassem os navios ao Código Comercial português de 1833 foi um instrumento eficaz para evitar que embarcações carregadas de escravos tivessem a sua apreensão relaxada pela incapacidade de julgamento daquele tribunal de exceção.

Cabe ressaltar, com efeito, que os africanos apreendidos no "Flor de Loanda" não foram liberados junto com a embarcação. Em relação a eles fez-se valer o que estava

³¹⁷ BETHELL, op. cit p. 145

³¹⁸ Idem. p. 147

³¹⁹ CONRAD, Robert. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p.125

disposto na lei de 1831, e, enquanto aguardavam as condições para serem reenviados à África, foram oferecidos como trabalhadores assalariados à Santa Casa de Misericórdia, onde aqueles que não pereceram durante a longa espera pela solução judicial do caso, trabalharam por oito anos sob contrato feito entre aquela entidade e o Oficial Superior da Esquadra britânica Guilherme Preston. Ao fim deste período, aqueles que quiseram, retornaram à África; mas a maioria preferiu permanecer no Brasil.³²⁰

O caso "Flor de Loanda" foi tão emblemático que os seus desdobramentos demoraram todo este tempo em que os africanos ficaram sob contrato para ser solucionado. Mesmo depois de a Comissão julgar-se incapaz de avaliar o caso, tentou-se o envio à comissão mista inglesa-portuguesa em Serra Leoa, que julgou-se incapaz, e por último as autoridades inglesas e brasileiras entregaram o caso ao cônsul João Baptista Moreira, que relatou a falta de condições econômicas para enviar o navio a Lisboa para que fosse julgado de acordo com a lei de 1836.³²¹

Este caso descrito acima demonstra o comportamento leniente do cônsul português. Suas atitudes objetivavam criar artimanhas para fazer com que o navio e seu proprietário escapasse ileso dos rigores da lei portuguesa. Moreira corroborou com o tráfico e colocou Portugal em uma relação de desgaste diplomático com Brasil e Inglaterra.

Este caso é simbólico e denota as contradições vividas no contexto das estruturas políticas. Como podia um governo, claramente liberal e abertamente contra o tráfico, se fazer representar no principal receptor de escravos por um agente daquele comércio? São estas contradições aparentes que determinam a diversidade de leituras sobre este processo tão singular.

João Pedro Marquês, por exemplo, no intuito de criticar a leitura historiográfica dos portugueses sobre a ação de combate à escravatura e, também, da colaboração diplomática para este propósito, indica um comportamento nacionalista do governo liberal, principalmente do seu líder e representante maior do abolicionismo, Sá da Bandeira. Infere que este sentimento característico do liberalismo do século XIX impediu que um acordo anterior ao de 1842 fosse assinado, sob alegação de que o

³²⁰ *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Escuna Flor de Loanda*. Rio de Janeiro. Arquivo do Itamaraty. Localização: Lata 16 Maço 2

³²¹ BETHELL. op. cit p. 145

Foreign Office exigia de última hora a equiparação do crime de tráfico ao de pirataria.³²²

Esta concepção é importante e não deve passar ao largo de qualquer análise sobre o processo. Quando, em 1836, o governo português se propunha a se adequar e fazer parte da Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha, o fazia de forma autônoma, buscando a inteligibilidade de um processo liderado por eles próprios em associação com o Brasil, incorporando a questão em um acordo comercial que geraria outras divisas compensadoras das perdas com a exportação de escravos. Com efeito, garantia-se as prerrogativas soberanas e, como prêmio, ainda se associava a causa humanitária de forma superior.

Marques não entende desta forma. Observa este arroubo nacionalista, inclusive associado à lei antitráfico portuguesa de 1836, como um instrumento para retardar o processo de combate ao tráfico que vinha sendo empreendido em diversas frentes. Mas ressaltamos novamente a ideia de um espaço em disputa. A questão que envolvia o tráfico de escravos não pode ser encarada de forma meramente maniqueísta e calcada somente na lógica econômica.³²³

De forma oposta, Valentim Alexandre, observa que o cenário político português estava convulsionado e, embora, a dimensão em torno da questão escravista estivesse na ordem do dia no contexto internacional, as intensas disputas políticas em Portugal exigiam uma atenção direta do governo liberal. Para Alexandre parece razoável que diante de um quadro interno de embates políticos, que exigiam intervenções militares, o foco principal do governo de Sá Bandeira não fosse a questão do tráfico.³²⁴

Uma série de variantes válidas aparecem neste cenário interpretativo que colocam as relações externas entre Brasil e Portugal no contexto do tráfico de escravos precisando ser dimensionadas e avaliadas. A influência inglesa neste processo e as condescendências e leniências das autoridades portuguesas e brasileiras são somente dois dos diversos fatores que contribuíram para a montagem deste contexto. As conjunturas políticas do Brasil e de Portugal, as dimensões econômicas do Brasil, de Portugal e das colônias portuguesas na África e também a realidade da própria inserção destas nações na lógica capitalista do século XIX são outros fatores circunstanciais e

³²² MARQUES, João Pedro. *Um revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos portugueses*. in Penépole nº 14. Lisboa, 1994. p. 103

³²³ Idem.

³²⁴ ALEXANDRE, Valentim. *Crimes and Misunderstandings* - Réplica a João Pedro Marques. In Penélope, nº 15, ano 1995. p.161

estruturais importantes para montar o cenário que influenciou peremptoriamente nas relações entre a ex-metrópole e sua ex-colônia.

Outro elemento circunstancial importante foi a resistência dos colonos africanos em ver aquela volumosa e lucrativa atividade comercial desaparecer, determinadas por medidas de governos que pouco se interessavam nas realidades africanas. A única dimensão percebida por estes agentes era a econômica, pois, sua força política derivava exatamente do controle daquela odiosa atividade. Alberto da Costa e Silva tratou destas personagens em "*Um rio chamado Atlântico*", no qual indicou que para aqueles que ali formavam a elite comercial e política, a defesa do tráfico era a defesa da independência, "o comércio exterior, quase sempre privilégio do príncipe, era instrumento essencial para a própria segurança política".³²⁵

Diante do quadro traçado, não é difícil compreender que o decreto português de 1836 só viesse a ser publicado em Angola e Moçambique em 1838.³²⁶ E que ainda assim, não provocasse qualquer alteração na dinâmica do tráfico realizado a partir destas áreas, a não ser o uso de portos mais afastados e presídios³²⁷ em encostas poucos habitadas. É certo afirmar, pelos números que temos relacionado aos processos da Comissão Mista, citado no *Quadro de portos utilizados por navios escravistas* (capítulo II), que mesmo nos grandes portos africanos, o embarque de escravos era feito sem maiores dificuldades.

Isso nos traz de volta ao importante papel exercido pela Comissão Mista e pelos navios das marinhas de Sua Majestade Britânica e Imperial no combate ao tráfico de escravos. Depois do "Flor de Loanda", foram apreendidos no ano de 1838 o Patacho "Cezar", o Patacho "Especulador", a Brigue "Brilhante", as Brigues Escunas "Diligente" e "Feliz", o Bergatim "Carolina" e as Brigues "Ganges" e "Leal", todos com a bandeira e documentação portuguesas e todos condenados pela Comissão Mista, de acordo com as novas orientações.

Os processos sofridos por estes navios guardam alguns importantes elementos para a nossa pesquisa. O mais comum entre as defesas é o argumento já citado de que

³²⁵ SILVA, Alberto da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico - A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2003. p. 18

³²⁶ ALEXANDRE, Valentim. *Crimes and Misunderstandings* - Réplica a João Pedro Marques. In Penélope, nº 15, ano 1995. p.161

³²⁷ Tipo de construção utilizada pelos portugueses para acumular africanos que seriam destinados a escravidão nas Américas.

eram navios portugueses e, portanto, não estavam na jurisdição da Comissão Mista.³²⁸ Mas há o caso da Brigue Escuna "Diligente" em que este tipo de mecanismo, apesar das orientações oferecidas tanto pelo *Foreign Office* quanto pelo Governo Imperial, gerou divergências entre os juízes da Comissão.

As divergências entre as posições de George Jackson, o juiz britânico, e João Carneiro de Campos neste caso e em outros ao longo da existência da Comissão, não podem ser entendidos como um mero embate entre antiescravistas e escravistas, até porque Carneiro de Campos deu mostras de que estava disposto a contribuir para a causa, mas escusava-se de fazer em detrimento de valores importantes aos interesses do governo de Sua Majestade Imperial. A questão envolvendo o Diligente remete a um destes casos, pois, depois das condenações do César, do Especulador e do Brilhante, o encarregado português no Brasil já demonstrava uma certa irritação e pressionava o governo regencial a se colocar contrário a usurpação da soberania portuguesa.³²⁹

A pressão surte efeito e no caso do Diligente, o juiz brasileiro apresenta um voto contrário à condenação, alegando ser aquele navio indubitavelmente português. Como nos casos de divergência decisória era sorteado um árbitro para a questão, o navio foi condenado pela decisão de Frederick Grigg, também inglês, que tinha a função de árbitro na Comissão.³³⁰

Esta situação aprofunda-se no caso do Brigue Escuna Feliz, que recebeu atenção especial do Cônsul português no Brasil Joaquim César de Figanière e Mourão. O navio foi apreendido em 27 de dezembro de 1837 pelo navio da marinha inglesa "Wizard", em seus porões contavam-se 223 africanos entre homens, rapazes, mulheres e raparigas conforme descrito nos autos do processo. Seu proprietário era Manoel José de Carvalho, que havia consignado o navio a Joaquim Carvalho e a capitania ficava por conta de João Pedro Ferreira.³³¹

³²⁸ "... o Documento que offerece pelo qual se prova ser o dito Brigue Escuna propriedade de José Vieira de matos, Subdito de S. M. Fidelissima, desde o dia 21 de maio de 1836, em nome e por parte do qual, como procurador legal o Suppe reclama a relaxação e entrega da referida embarcação, por isso que sendo propriedade portuguesa não é competente esta illustre Comissão para pronunciar sobre o caso." *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Bergatim Português ou Brasileiro Brilhante*. Rio de Janeiro. 1839 a 1845. Arquivo do Itamaraty. Localização: Lata 3 Maço 4

³²⁹ *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Brigue Escuna Diligente*. Rio de Janeiro. Arquivo do Itamaraty. Localização: Lata 10 Maço 1

³³⁰ *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Brigue Escuna Diligente*. Rio de Janeiro. Arquivo do Itamaraty. Localização: Lata 10 Maço 1

³³¹ *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Brigue Escuna Feliz*. Rio de Janeiro. Arquivo do Itamaraty. Localização: Lata 20 Maço 3

Apreciadas todas as informações e fatos, o navio foi julgado e condenado pela Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha. Não houve neste caso dissensão entre os juízes do tribunal bilateral. Mas em resposta à condenação, o citado cônsul português, tratou de oficiar ao ministro do negócios estrangeiros sobre o precedente negativo que se abria na relação entre os dois países, se navios com suas bandeiras passassem a ser apresados e julgados sem que houvesse a participação de representantes das partes interessadas.

Afirmando que gostaria de "evitar fatos quanto possa causar desinteligencia entre os governos fidelíssimo e imperial, e, pelo contrário manter estreitos os laços de amizade e harmonia, que existem"³³², Figanière exorta o governo imperial a reverter a condenação da Brigue Escuna em questão. Alegou que o consignatário era um súdito português e, portanto, não poderia ser julgado pela comissão anglo brasileira.

Esta questão é sintomática de um processo característico do século XIX. As relações externas deixavam de ser entre reis, apesar das referências constantes às suas majestades, para ser entre nações e neste campo o valor do nacionalismo ou da nacionalidade, para incorporar um conceito menos dogmatizado, aparecem como referências fundamentais. A defesa de Figanière pode ser apontada, como já fizemos neste trabalho, como uma defesa estrita aos interesses dos comerciantes de escravos portugueses, mas ela também pode ser entendida como uma fundamental defesa da soberania portuguesa, principalmente, porque não eram incomuns na costa africana o apresamento de navios mercantis portugueses pela marinha britânica a título de suspeita de tráfico.

Neste contexto vale ressaltar uma declaração de Cunha Matos sobre a ação da Inglaterra no continente africano e no combate ao tráfico. Dizia ele que "a Inglaterra aspira(va) ao domínio universal da Ásia, assim como, pelas colonizações de guerra que vai empreendendo na África, se deve supor que aspira ao senhorio absoluto desta grande região."³³³ Importa-nos perceber, que a dimensão dos interesses britânicos eram calculadas pelos agentes do teatro internacional e, portanto, é preciso relativizar as questões, mesmo que nos pareçam claras a defesa do tráfico de escravos nos documentos.

Outros dois casos, dos tantos descritos nas ações da Comissão Mista, que nos parecem importante para referendar a influência direta do tráfico nas relações externas

³³² Figanière para Candido Baptista de Oliveira. Rio de Janeiro, 4 de julho de 1839.

³³³ MATOS, Cunha apud SILVA, Alberto da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico -A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira|Ed. UFRJ, 2003. p. 16

entre Brasil e Portugal, foram os da Barca "Maria Carlota" e o do Patacho "Recuperador". Ambos foram apresados sem escravos a bordo, mas se fazia naquele momento um debate sobre os navios encontrados sob estas circunstâncias. Em 1837, em fins do período liberal, o ministro da Justiça, Acaiaba Montezuma, tinha determinado que navios nestas condições poderiam ser apreendidos, no entanto, quando Bernardo Pereira de Vasconcelos assumiu a pasta, revogou a determinação. Ainda assim, se valendo das orientações do Foreign Office e da inconstância brasileira, os navios ingleses davam como "boa presa" tais embarcações.

A Barca "Maria Carlota" foi apreendida pelo Brigue "Grecian", de Sua Majestade Britânica, sob o comando de William Smyth, no dia 29 de maio de 1839. A captura se deu em situação comum, mas peculiar. Não havia negros sendo transportados na embarcação. É de se supor que o desembarque já havia ocorrido em portos clandestinos que eram construídos nas diversas baías da costa do Rio de Janeiro.

O comandante deteve o navio sob a suspeita de ser empregado no tráfico. Justificou sua apreensão relatando a equipagem para o emprego no dito comércio:

"1º com escotilhas preparadas para porem grades (embora não as tivessem no momento da detenção), 2º Taboas aparelhadas para formar coberta corrida, 3º Grande número de Gargalheiras, 4º Maior numero de pipas para água, sem certidão a que se destinavão, 5º Maior número de celhas, 6º Duas caldeiras grandes, 7º grande quantidade de arros, milho e farinha, 8º chupetas de folhas para os escravos beberam água e também muitas bombas e artigos para uso dos escravos"³³⁴

Como não havia escravos, o representante de Portugal no Brasil usou da sua função para interceder junto à Comissão Mista com intuito de libertação do navio. Para tal alegava que apesar das características, o navio era empregado no comércio legal entre as possessões portuguesas na África e o Brasil. Para corroborar a tese da defesa, o próprio Cônsul Geral de Portugal no Brasil, João Baptista Moreira, enviou à Comissão

³³⁴ *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha Barca Maria Carlota*. Rio de Janeiro. 1839 a 1845. Arquivo do Itamaraty. Localização: Lata 20 Maço 3

documento de despacho da Barca Maria Carlota no dia 25 de maio de 1839 do porto do Rio de Janeiro para Quilimane, na região da Zambézia, Moçambique.³³⁵

Os esforços da diplomacia portuguesa, neste caso, foram em vão. Apesar de não haver escravos em seu interior e dos documentos apresentados, inclusive o despacho emitido pelo consulado, o navio foi condenado por tráfico de escravos pela Comissão Mista no dia 13 de setembro de 1839. Podemos afirmar que este é um caso incomum; navios que não tinham escravos dificilmente eram condenados.

O caso do "Maria Carlota" aparecia como mais uma fonte de questionamentos entre a diplomacia portuguesa e o governo do Brasil. A exacerbação das medidas de repressão ao tráfico afetavam diretamente os entendimentos propostos nas negociações de um novo acordo que discutisse inclusive a questão do tráfico.

Em carta ao seu cônsul no Brasil, o presidente do conselho de ministros português e interinamente ministro dos negócios estrangeiros, Conde de Bonfim, coloca a situação nos seguintes termos:

"V.S. terá no mesmo tempo todo o cuidado de fazer sentir a esse Governo, que o Governo de Sua Majestade quer e tem efetivamente proibido o tráfico da escravatura, mas que a injustiça e violências com que os Governos brasileiro e britânico se têm arrogado o direito de julgar na sua dita Comissão, sem prévia autorização e nem consentimento de Sua Majestade, os navios encontrados com a bandeira de Portugal privam os mesmos Governos da legítima e espontânea cooperação que Sua Majestade lhes queria dar em tal objeto e a qual, pelas mencionadas violências, se vê na necessidade de lhes denegar, porque o decoro e a independência de Sua Real Coroa têm sido gravemente ofendidos com tais procedimentos dos dois preditos governos."³³⁶

A dinâmica das relações entre as nações lusofônicas estavam realmente afetadas desde a rejeição ao acordo de 1836, mas naquele ano de 1839 o governo português iniciava uma nova ofensiva no intuito de estabelecer definitivamente um acordo de

³³⁵ *Manifesto do Consulado português sobre despacho da Barca Maria Calota*. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1839. Arquivo do Itamaraty. Localização: L 15 M 4

³³⁶ Conde de Bonfim a Joaquim C. de Figanière e Mourão, despacho, Lisboa, 2 de novembro de 1839 apud CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000. p.141

comércio. No entanto, a ação de combate ao tráfico perpetrada pela Comissão Mista impunha um recrudescimento das animosidades entre as duas nações.

As palavras de Conde Bonfim enviadas ao seu encarregado no Brasil denotam o temperamento português frente a qualquer tipo de relacionamento com sua ex-colônia. Mas este embate, ou mesmo o sentimento de inamistoso, não eram exclusividade portuguesa. No relatório da repartição dos Negócios Estrangeiros de 1937, o ministro afirma que o "Governo Imperial não tem se descuidado de chamar a atenção do gabinete de S.M. Fidelíssima sobre esta importante matéria."³³⁷

De todo modo o questionamento português parece ter surtido efeito sobre a diplomacia e o governo brasileiro, pois, o Patacho "Recuperador" e a Brigue "Pompeo", apresados sob as mesmas circunstâncias da "Maria Carlota", foram absolvidos das acusações de tráfico ilegal de escravos.

O caso do Recuperador chama atenção pela intervenção direta do cônsul português no processo. Ele enviou à Comissão um "Manifesto de Carga" do navio para comprovar, que mesmo sendo um navio originariamente escravagista, naquela viagem cumpria uma missão de comércio legal. O Manifesto aponta que o navio levava para a África partidas de tecidos e outros gêneros típicos do comércio brasileiro com as colônias portuguesas no continente negro.³³⁸

Ademais, constava arrolado aos documentos do dito Patacho um passaporte emitido pelo ministério dos negócios estrangeiros do Brasil, assinado pelo próprio ministro e cancelado por seu secretário. Neste passaporte constava a autorização de saída do porto do Rio de Janeiro e a orientação para que o navio pudesse aportar em qualquer lugar à sombra da legalidade transmitida pelo documento.³³⁹

A absolvição ou relaxamento do apresamento deste navio trás consigo o debate precioso do real interesse dos governos dos dois países em combater o tráfico. O discurso era afinado com as pretensões ou objetivos ingleses, mas as demandas internas geravam situações vexatórias como, esta que vinculava um navio pronto para o tráfico ao próprio ministro dos negócios estrangeiros. As trocas de acusações tinham o único interesse de imputar ao outro uma culpa que era de todos, inclusive dos ingleses, pois,

³³⁷ MONTEIRO, Antonio Peregrino Maciel. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1938.

³³⁸ *Manifesto de Carga do Patacho Português Recuperador*. Arquivo do Itamaraty. L27 M3

³³⁹ Passaporte emitido ao Patacho Recuperador. Arquivo do Itamaraty. L27 M3

como se sabe hoje uma boa parte do financiamento das expedições escravistas e das empresas seguradoras eram inglesas e lucravam muito com este comércio.³⁴⁰

Mas do ponto de vista prático estas políticas de combate ao tráfico de escravos, que atuou fortemente sobre as embarcações portuguesas, causou um grande mal estar diplomático e gerou represálias imediatas em Portugal. Nos anos 1840, quando os lusitanos passaram a agir contra o tráfico, não se "hesitou em capturar e julgar embarcações de nacionalidade brasileira."³⁴¹

O que estas circunstâncias nos revelam é que, apesar da influência inglesa no comportamento antitráfico constituídos nos dois Estado lusofônicos, o desenvolvimento das ações é determinado pela gama de interesses internos e se para estes interesses serem realizados o preço fosse criar desgastes um com outro país, isso era feito sem nenhum arrependimento. O problema para Portugal era mais grave, porque o seu interesse no acordo com o Brasil era tão explícito que o colocava em situação desvantajosa na relação bilateral.

O Regresso conservador no Brasil e o Liberalismo em Portugal

Afirmar, como fizemos, que a ascensão regressista ao poder regencial teve impactos na questão do tráfico de escravos e, por consequência, na dinâmica das relações externas do país, coincide com uma corrente historiográfica mais recente, que dimensionam as questões internas da política e percebem de que forma elas influenciaram na dinâmica dos processos políticos em suas múltiplas dimensões.

A divisão categórica dos partidos ou agremiações políticas a partir de 1835, na visão de José Murilo de Carvalho, explorada por Boris Fausto, estabelece que importantes elementos dos setoriais interesses econômicos brasileiros acabam, de alguma forma, influenciando nas coalizões constitutivas do cenário político nacional.³⁴² Apesar deste enquadramento político observado, não nos parece haver espaço significativo para as variações ideológicas; as divergências escalonam-se pela

³⁴⁰ "De fato, depois que o tráfico foi proscrito em 1830, milhares de cidadãos britânico e norte-americanos estiveram envolvidos direta ou indiretamente no complexo sistema escravista e no comércio legal que sustentava a economia brasileira baseada no trabalho escravo. CONRAD, Robert. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p.139.

³⁴¹ CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000. p.140.

³⁴² FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado, 2002. p. 99

perspectiva das demandas pontuais, aqui e ali, diferenças na orientação do tratamento da questão é que vão determinar a coesão de determinado segmento político.

Ainda assim, há uma certa convenção entre os historiadores como: José Murilo de Carvalho, Tamis Parron e Conrad, que apontam a ascensão do regresso como causa do retrocesso reacionário, que interrompe o parco avanço progressista instituído pelos liberais, principalmente, a partir da aprovação do Ato Adicional de 1834.³⁴³ Esta percepção mais sutil das diferenças políticas entre liberais e regressistas se contrapõem historicamente à máxima reforçada pela leitura de Ilmar Matos, quanto às diferenças de posicionamento das duas correntes no cenário político da regência e do segundo reinado.

Quando, reproduzindo os dizeres de Hollanda Cavalcanti, Matos afirma que "não há nada mais parecido com um Saquarema do que um Luzia no poder", procura estabelecer a ausência de distinção entre as duas forças políticas.³⁴⁴ Cabe-nos pontuar que o esforço maior de interpretação de Mattos refere-se ao período do segundo reinado, mas sua assertiva ganhou notoriedade e é comum observarmos generalizações insidiosas, que interferem na plena interpretação dos fatos políticos de todo o período imperial, englobando inclusive a regência, na qual as disputas eram mais claras e mais violentas.

Mesmo com alguns traços de discordância interpretativa, ressaltamos que a leitura de Ilmar Mattos coloca verdadeiramente este debate no contexto historiográfico. Antes dele as interpretações tratavam o período regencial de forma pasteurizada e até negligenciando o período regressista, apresentando as disputas do período regencial como meras consequências do Estado patrimonialista, que excluía dos seus benefícios os que estavam afastados do poder.

Em Caio Prado Júnior, esta situação merece um silêncio que incomoda. Tanto no *Evolução Política do Brasil*, quanto no *História Econômica do Brasil*, a divergência delimitada é na relação das classes políticas com as "classes medias" e as camadas inferiores, que não se encontravam representadas no cenário político legislativo.³⁴⁵ Nem mesmo no seu texto dedicado a interpretação política, houve qualquer sinalização das diferenças procedimentais das duas correntes partidárias. Ao contrário, quando fala da

³⁴³ Cf. CARVALHO, José Murilo. *A Construção da Ordem: A elite política imperial. Teatro da Sombras: a política imperial*. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

³⁴⁴ Ver: MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec: 1987.

³⁴⁵ PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*. 2ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1957. p. 62; PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: ed. Brasiliense, 1980. p. 125

revolta dos balaios, ocorrida já em período regressista, afirma "encontrar as mesmas causas" que indicara para "as demais insurreições da época: a luta das classes médias, especialmente urbana, contra a política aristocrática e oligárquica das classes abastadas."³⁴⁶

Não pretendemos fazer juízo de valor sobre as considerações motivadoras das revoltas ocorridas durante o período regencial, sobre elas concordamos com Prado Jr. Mas observamos que a necessidade de enquadrar a leitura do processo dentro da lógica marxista da luta de classes provocou na interpretação do autor a pasteurização da elite brasileira, negando a elas qualquer análise mais acurada das divergências, mesmo que pontuais.

A influência de Prado Junior neste cenário interpretativo é significativa, outros cientistas sociais campearam por estes conceitos e bases de análise. Poderíamos apontar para Fernando Henrique Cardoso, que baseia sua leitura do capitalismo e da escravidão no Rio Grande do Sul, nas relações entre Senhor e escravo, e na estruturação aristocrática daquela sociedade³⁴⁷, ou ainda para Fragoso e Florentino, que falam sobre a hegemonia aristocrática na construção do projeto arcaico de Brasil.³⁴⁸

Não realçamos estes aspectos para fazer a crítica às leituras marxistas da historiografia brasileira. Elas são extremamente importantes para analisar o contexto mais geral do processo histórico, mas não canalizaram suas forças para elementos minuciosos que evitariam algumas leituras mais apressadas, como estas que não relevam as divergências pontuais das elites em relação a questão do tráfico de escravos durante as décadas de 1830 e 1840.

O outro lado desta abordagem, mais preocupada com múltiplas dimensões deste cenário, é oferecido pela historiografia mais recente, de concepção social. Edgar Conrad, por exemplo, imputa ao gabinete conservador montado a partir de 1837, uma maior condescendência com a prática escravista, afirma que "toda interferência nas atividades dos traficantes cessou quando o ministério liberal foi substituído ... pelo gabinete conservador de Bernardo Pereira de Vasconcelos"³⁴⁹. A percepção de Conrad

³⁴⁶ PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*. 2ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1957. p. 73

³⁴⁷ CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e Escravidão no Brasil Meridional* - O Negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. pp. 159-195

³⁴⁸ FRAGOSO, João & FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto* - Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro c.1790 - c1840. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993. p. 104-107.

³⁴⁹ CONRAD, Edgar. *Tumbeiros* - O tráfico de Escravos para o Brasil. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

reflete, na verdade, a expressada pelo *Foreing Office*, que culminará nas políticas mais agressivas expressas pontualmente pela *Bill Aberdeen*.

Parron, por seu turno, assevera maior credibilidade a esta interpretação quando se vale dos debates políticos para justificar a sua posição interpretativa. Ele trás à luz uma declaração de Rodrigues Torres, que assumira o ministério da Marinha durante o "Governo transato". O ministro afirma que duas eram as missões da marinha naquele tempo, "a primeira, concorrer para a pacificação das províncias que estão em convulsão." O que era um tema por demais importante no contexto de fins da regência, que se via pressionada ao norte e ao sul pela Cabanagem e pela Farroupilha, respectivamente. No complemento, conclui, "a segunda espécie de serviço é proteger o comércio e evitar o contrabando, de que se tem queixado nesta casa alguns ilustres deputados [da oposição]."³⁵⁰

A afirmação de Rodrigues Torres é reflexo de um política de prioridades estabelecidas pelo ministério regressista, que coaduna com os anseios da classe que compunha a base daquela "organização partidária", "uma coalizão de proprietários rurais e burocratas do governo, a quem se junta um setor de grandes comerciantes".³⁵¹ Estes segmentos queriam interpor sobre as revoltas regenciais, em sua maioria de caráter popular com grande influência liberal, e queriam garantir que seus ganhos não fossem atingidos por ações ainda mais restritivas na questão do tráfico.

Nesta composição observamos que os proprietários se beneficiavam da mão de obra escrava, os comerciantes, em sua maioria portugueses atuantes no tráfico, beneficiavam-se dos lucros auferidos por aquele comercio e os burocratas lucravam com as necessárias propinas para a concessão de documentos, que legitimassem ou autorizassem as saídas de navios dos portos. Enfim, uma coalizão a qual a manutenção do tráfico atendia plenamente e garantia altos dividendos.

Mas não podemos reduzir os interesses regressistas a esta conjunção de objetivos em torno da questão do tráfico. Estaríamos cometendo o equívoco de imputar a esta coligação um economicismo dissonante com movimentos ideológicos do conservadorismo monárquico, do qual o escravismo era apenas uma parte. Mas frente a esta questão, observamos que a prática conservadora se constituía do apelo a estratégias que não evidenciassem um rompimento contratual com os acordos

³⁵⁰ PARRON, Tamis , *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p.150

³⁵¹ FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado, 2002. p. 99

firmados, mas gerasse subterfúgios que garantissem um abastecimento regular de escravos.

O posicionamento político definido por Bernardo Pereira de Vasconcelos para o seu governo, naquilo que concernia à escravidão, já estava exposto desde a já citada revogação dos atos de Montezuma. Mas as práticas que diferenciavam os governos liberal e regressista, não se restringiam à lógica escravista. É claro, partir da documentação, que o apego à centralização do poder era uma das vertentes do regresso que não eram compartilhadas pelos liberais. O debate em torno do Ato Adicional é ilustrativo naquele contexto de divergências.

A aprovação deste ato que modificava a constituição se deu em 1834, quando eram compostas as casas legislativas de maioria liberal. Desde então, o aumento de prerrogativas atribuídas aos presidentes de províncias tinham despertado o interesse na administração regional. Embora a descentralização tenha sido uma das bandeiras da elite proprietária, sua execução vinha apresentando problemas. A partir de então, as revoltas se sucederam na busca por maior representatividade deste ou daquele setor social. Os liberais percebiam as consequências, mas defendiam a medida; os regressistas, por sua vez, atribuíam ao Ato o estado convulsionado de algumas províncias.

Vasconcelos não perdia a oportunidade de imputar ao Ato tal consequência, ou de garantir o necessário fortalecimento do governo central diante do quadro. Para tal defendia com veemência a interpretação correta da letra da lei, para que não ficasse o estado à mercê dos sediciosos. Na circular aos presidentes de províncias, para comunicar a renúncia do regente Feijó, o ministro do Império fala em "guardar e fazer guardar a Constituição e o Ato Adicional", mas no mesmo parágrafo, após o uso da conjunção "todavia" fala que "é mister que o governo tenha necessária força"³⁵². A oposição entre a lei e a força reflete a oposição ou desprezo pela primeira, como nos parece claro naquele contexto.

Mas foi em seu discurso na Câmara dos Deputados, no dia 19 de maio de 1838, que o Ministro do Império pontuou mais claramente como os regressistas encaravam o Ato Adicional. Disse ele: "Eu não mudei de opinião, eu quero o Ato Adicional entendido literalmente: só me desviarei de sua letra quando as regras da hermenêutica,

³⁵² VASCONCELOS. *Circular aos Presidentes de Província*, Rio de Janeiro, 27 de setembro de 1837. In CARVALHO, José Murilo (org) *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Coleção Formadores do Brasil). São Paulo: Editora 34, 1999. p. 242.

quando o bem público exigirem que seja interpretado, a fim de que não seja, como algum dia suspeitei em vez de carta de liberdade, carta de anarquia."³⁵³

A "Lei interpretativa do Ato", de maio de 1840, foi o elemento finalista de um processo político de construção crítica dos conservadores em relação ao Ato Adicional. A supressão de poderes dos presidentes de províncias, principalmente aqueles vinculados à constituição de poderes de polícia, somado a uma maior centralização da Guarda Nacional dava à Regência e depois ao governo imperial a legitimidade para controlar as revoltas provinciais e diminuir o aparato militar controlado pelas elites locais.³⁵⁴ Nem mesmo a curta estada dos liberais no poder, logo após a maioria, conseguiu converter este processo de centralização, apoiado pelo Imperador.

Soma-se a estes elementos a já explorada tendência protecionista da nossa elite político/econômica. Tudo contextualizado, observamos que os fatos que se sucedem tanto na dinâmica das relações internacionais, quanto no concernente ao tráfico de escravos, os primeiros anos regressistas devem ser relacionados a um processo político que resguarda diferenças processuais com o período imediatamente anterior, quando os liberais moderados ocupavam os postos de comando da regência.

Durante o período liberal, incluindo o gabinete da maioria, as medidas de combate ao tráfico surtiram algum efeito, provocando a diminuição do número de escravos desembarcados nos portos brasileiros. No entanto, as medidas não foram capazes de sustar em definitivo o tráfico, porque naquele tempo não havia uma hegemonia política contra o tráfico como acabou por se construir em 1850.³⁵⁵

Em oposto, durante o governo conservador, quando, em tese, as condições práticas já eram mais efetivas, o número de escravos africanos foi alargado sobremaneira. Mesmo considerando que havia uma demanda reprimida, ela não seria determinante para um salto tão grandioso de 4.966 africanos, no último ano dos liberais, para 35.209, no primeiro ano do período conservador.³⁵⁶

³⁵³ Idem. p. 253.

³⁵⁴ PRADO, Maria Emília (org). *O Estado como Vocação* - ideias e práticas políticas no Brasil oitocentista. Rio de Janeiro: ACCESS, 1999.

³⁵⁵ "O liberalismo dos governantes brasileiros que se mantiveram no poder entre abril de 1831 e setembro de 1837 é impressionante quando comparado com o conservadorismo de muitos que governaram antes e depois." CONRAD, Robert. *Tumbeiros* - O tráfico de Escravos para o Brasil. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p. 108.

³⁵⁶ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. p. 368 (Apêndice)

Esta tese se reforça quando observamos, que no ano de retorno dos liberais ao poder, mesmo que durante apenas poucos meses, as estimativas de africanos escravizados ilegalmente no Brasil voltou a cair para a taxa de 13.804, segundo os dados do *Foreign Office* explorados por Bethell.³⁵⁷ Para confirmar esta tese o autor cita uma carta de Ouseley, cônsul inglês no Brasil, para Palmerston, na qual ele escrevia sobre os traficantes que "havia muitos anos não estavam tão desanimados, nem as suas especulações tão mal sucedidas quanto nos últimos seis meses"³⁵⁸. Complementando que "os esforços do governo brasileiro para suprimir o tráfico foram relaxados após a demissão, em março de 1841, do gabinete da Maioridade, abolicionista."³⁵⁹

Neste cenário, no qual as virtudes e defeitos ideológicos não são claros e nem permanentes, a questão do tráfico, parece-nos, ganhou certas cores partidárias. Com efeito, esta lógica constante no contexto político brasileiro, não é exclusiva. Observamos uma dinâmica similar na organização sociopolítica portuguesa, o liberalismo lá, também, colocou a questão do tráfico na cena política e avançou em ações neste sentido.

Os liberais setembristas estiveram à frente do governo português ao longo dos primeiros anos que se sucedem ao fim da guerra de sucessão. O universo político luso se diferia sensivelmente do Brasil, o fato de estar no contexto europeu, determinava a necessidade de se enquadrar à lógica da modernização do Estado e ao desenvolvimento econômico de cunho capitalista. A "Revolução de Setembro"³⁶⁰ apresentava a sociedade portuguesa esta premissa, o envolvimento de figuras como Sá da Bandeira (visconde), Almeida Garret e Travassos Valdez (Conde de Bonfim) indicava que o espírito liberal da revolução do Porto seria retomado.

"Queremos uma constituição popular; um rei sem arbitrio; uma representação extensa; uma família social; nacionalidade segura; administração sem opprimir; auctoridade com confiança; centralisação com foros; justiça com independencia; fazienda regulada; despesas com economia: tratados com industrias;

³⁵⁷ Idem. Ibidem.

³⁵⁸ Ouseley para Palmerston, nº 46, 16 de outubro de 1840. *Apud* BETHELL, Leslie. *Op. cit.* p. 180

³⁵⁹ BETHELL, Leslie. *op. cit.* p. 181.

³⁶⁰ Cf. SILVA, Antonio Martins da. A Vitória Definitiva do Liberalismo e a Instabilidade Constitucional: Cartismo, Setembrismo e Cabralismo. TORRAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). O Liberalismo: 1807-1890. Coleção: História de Portugal, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

reciprocidade sem perdição; ordem sem entusiasmo; e liberdade sem sofisma".³⁶¹

Mas as ações políticas dos liberais vão além da organização de um Estado liberal em Portugal, a reestruturação da economia portuguesa era algo fundamental naqueles tempos. A burguesia portuguesa estava longe de ter competitividade comercial com suas congêneres na Europa. A dependência da exploração das colônias, principalmente do Brasil, por mais de três séculos, limitou o processo de inovação e desenvolvimento industrial naquelas terras. Era preciso, portanto, caminhar para o processo acentuado de modernização econômica, mas sem perder de vista as áreas sob controle português na África e na Ásia. O projeto dos liberais passava pela supressão do tráfico e pela exploração imperialista dos seus territórios, em substituição a lógica mercantilista. Historiadores como Saraiva e Alexandre vêem no projeto liberal a retomada do caminho para a elevação portuguesa. Nos dizeres de Saraiva, por exemplo, "o primeiro governo setembrista tomou medidas renovadoras. A de mais fecundas consequências foi a de tentar substituir o Brasil por um novo grande domínio colonial em África."³⁶²

Mas os liberais encontraram inúmeros problemas para levar à frente seu projeto. Esbarravam nas intensas lutas políticas internas, em certa dose de conservadorismo e apego saudosista ao glorioso Portugal das grandes navegações³⁶³, nas pressões internacionais e no papel fundamental do tráfico de escravos na economia das colônias africanas. Além destes problemas, existiam outros de ordem prática e imediata, como a questão constitucional.

No período liberal três constituições estiveram em vigor em Portugal. Inicialmente garantiu-se os princípios constitucionais da Carta de 1826, mas com a chegada dos liberais setembristas ao poder, a constituição de 1822 foi retomada, por ser uma constituição produzida no parlamento e não outorgada por um rei. Mas, no intuito de estabelecer novo equilíbrio político e estancar os sucessivos conflitos pelo poder, o parlamento consumou a realização de uma nova constituição em 1838. Mas esta nova Carta em verdade "não agradava nem aos setembristas mais fervorosos nem aos

³⁶¹ *A Revolução de Setembro*. nº 1, Lisboa, 22 de junho de 1840. p. 1

³⁶² SARAIVA, José Hermano. *Breve História de Portugal*- Ilustrada. Lisboa: Bertrand editora, 1989. p. 103

³⁶³ Esta é uma leitura presente em vários cientistas sociais e historiadores portugueses como: QUENTAL, Antero de. *Causa da decadência dos povos peninsulares nos três últimos séculos*. Prosas. Lisboa: Couto Martins, [s.d].; LOURENÇO, Eduardo. *Nós e a Europa ou as duas razões*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1988; GARRET, Almeida. *Viagens a minha terra*. 15ª ed. Rio de Janeiro: Ediouro, [s.d]

cartistas mais ortodoxos".³⁶⁴ O novo "Pacto Social" não foi capaz de serenar os ânimos, mantendo em voga as grandes dificuldades internas, que limitavam as ações transformadoras pretendidas por aquele grupo mais ideológico.

Algo que nos toma de reflexão e nos remete ao já citado debate historiográfico entre João Pedro Marques e Valentim Alexandre, são as demandas constituídas nas relações externas portuguesas em combinação aos seus projetos internos. Acreditamos que a ascensão liberal veio atrelada a outro elemento comum aos liberais do período em todas as nações, por mais contraditório que isso possa parecer, o nacionalismo ou a defesa econômica do estado-nação.³⁶⁵

A defesa dos interesses nacionais, que podem ser apelidadas de protecionismo ou nacionalismo, em voga na Europa liberal do século XIX nos ajuda a redimensionar o papel interposto pelos liberais no contato dialógico com outras nações referentes a toda e qualquer questão de impacto na economia portuguesa, dentre elas o tráfico. Apesar da crítica sagaz e pertinente quanto as análises precipitadas ou pouco ponderada sobre o processo abolicionista português, João Pedro Marques também não foge à limitação dos seus argumentos, por ignorar a demanda nacionalista, que envolve o governo liberal, muito mais do que aos conservadores ou aos cartistas.

No já citado artigo de Marques - "*Avaliar as provas*" - um dos argumentos utilizados pelo historiador para rebater tese do protagonismo liberal, em especial do Visconde de Sá da Bandeira, que é defendida por Alexandre, foi o de que o ministro "procurou acabar com as Comissões Mistas para julgamento sem apelações dos navios negreiros e iludiu e protelou a assinatura do imprescindível e de há muito prometido tratado anglo-português para supressão do tráfico."³⁶⁶ Cabe, no entanto, observar que a recusa ou protelação da assinatura de um tratado não é parte de uma simples estratégia para manutenção do tráfico, ou pelo menos assim analisamos a partir das correspondências trocadas entre o gabinete de Sá da Bandeira, o Ministério dos

³⁶⁴ Cf. SILVA, Antonio Martins. op. cit. p. 89

³⁶⁵ Eric Hobsbawm argumenta que, embora a teoria da economia política liberal afirmasse o rompimento com a economia nacional característica do mercantilismo, o capitalismo não fugiu do estreito relacionamento com o Estado, com o qual os próprio liberais se veem interligados pela necessidade de fazer dar certo o seu propósito teórico. Ele resume este convívio entre o liberalismo e o nacionalismo afirmando que "em qualquer caso, a nação implicava uma economia nacional e sua sistemática promoção pelo Estado, o que, no século XIX, significava protecionismo." HOBBSBAMW, Eric. *Nações e Nacionalismos* - desde 1780. 2ªed (trad. Maria Celi Paoli e Anna Maria Quirino). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998. p. 41.

³⁶⁶ MARQUES, João Pedro. *Avaliar as provas* - resposta a Valentim Alexandre. in Penélope, nº 15, ano 1995. p. 144

Negócios Estrangeiros de Portugal, a legação britânica em Portugal e o Foreign Office.³⁶⁷

Os documentos não sugerem que o governo português estivesse protelando e sim que estivesse defendendo seus interesses e utilizando o tráfico de escravos, ou o seu fim, como moeda de troca em uma negociação.

Durante as negociações, o Visconde, questionou dois princípios presentes no documento proposto pelos ingleses, o de visitação aos navios suspeitos e a definição de pirataria para os casos de tráfico. O posicionamento do governo português, frente ao direito de visitação, decorria das apreensões ilegais de navios portugueses que os vasos da marinha britânica realizavam, como está descrito na carta do Visconde Sá da Bandeira ao Lord Haward de Walden, encarregado e plenipotenciário inglês em Portugal. Ele afirma que eram claras e "quão destituídas que são de toda a justiça as acusações acriminosas e não merecidas, avançadas contra subditos portugueses, de transgredirem aquella proibição". Referia-se, naturalmente, às embarcações com a bandeira portuguesa que foram apreendidas sob acusação de tráfico, mas que, contra elas não havia provas, ou tinham sido capturadas em circunstâncias que feriam os acordos anteriores.³⁶⁸

No caso específico da definição do tráfico como pirataria, o impasse maior se dava em decorrência da pena aplicada contra este tipo de crime. Ao longo do tempo, no mundo ocidental, as penas para o crime de pirataria evoluíram até a pena de morte. Para o ingleses, esta punição inibiria os traficantes, já para os portugueses esta pena feria a tradição portuguesa. Nos dizeres de Sá da Bandeira, existia em Portugal "uma repugnância quasi irresistível á aplicação deste castigo."³⁶⁹ Além disso, o presidente do Conselho de Ministros português, alegava ineficácia deste tipo de medida, apresentando como argumento a continuação da prática do tráfico de africanos pelos ingleses mesmo depois da equiparação ao crime de pirataria.³⁷⁰

Com efeito, diante de toda a pressão britânica, o governo português foi adiante nas negociações e acabou por consentir com as premissas britânicas. Para tanto tratou de alterar a lei de pirataria, excluindo a punição pela pena de morte, e exigindo que os

³⁶⁷ Documentos ácerca do tráfico da escravatura extraídos de papeis relativos a Portugal apresentados ao parlamento britânico. Lisboa. Typographia do Largo do Contador Mor, 1840.

³⁶⁸ Visconde de Sá da Bandeira para Lord Howard de Walden, Lisboa, 22 de maio de 1838. *In Documentos ácerca do tráfico da escravatura extraídos de papeis relativos a Portugal apresentados ao parlamento britânico*. Lisboa. Typographia do Largo do Contador Mor, 1840. p. 37.

³⁶⁹ Idem. p.39

³⁷⁰ Idem.

britânicos reconhecessem o direito sobre as terras africanas mesmo diante de possíveis rebeliões internas e oportunismos de outras nações diante do quadro que pudesse se desenvolver.³⁷¹ Foi em decorrência desta última exigência que as negociações travaram e os britânicos a deram por encerrada, perpetrando sobre os portugueses o *Act Palmerston*.³⁷²

A falta de garantias para a manutenção das colônias portuguesas na África, era tão importante ao projeto português, que determinou um artigo no tratado de Paz, Amizade e Aliança com o Brasil em 1825, talvez por motivo diverso, e não pode ser interpretada como um mero artifício para retardar as ações de combate ao tráfico. Com efeito, a defesa dos interesses nacionais estavam determinadas e não foram negligenciadas diante da maior força política inglesa.

As ações dos liberais à frente do Conselho de Ministros produziram diversas conquistas no combate ao tráfico de escravos. O decreto de 1836 proibindo o tráfico, as ordens para os governadores das "provincias" africanas cumprissem o decreto, são exemplos citados pelo próprio Marques³⁷³ a fim de demonstrar que havia um processo de graduação das políticas antiescravistas. Mas o historiador português avança nas suas conclusões, que este ritmo imposto pelo governo português, visava tão somente retardar as medidas que seriam obrigados a tomar pelas pressões externas.

Concluimos de forma diferente. Entendemos que a forma como foram definidas estas políticas, obedecia o ritmo possível que poderiam ter diante do quadro de disputa política existente em Portugal naquele momento histórico. Os fatos são, neste sentido, o nosso melhor argumento e os processos oferecidos aos governadores de Moçambique e,

³⁷¹ "Em circunstâncias tão árduas e delicadas, e considerando o estado de decadência da Armada Portuguesa, em consequencia de tantas calamidade e convulsões políticas, porue tem passado a nação bem como a falta de recursos no thesouro nacional, é impossivel ao Governo de S.M. por modo algum manter as disposições dâquelle Decreto, ou as estipulações do tratado que está a ponto de se concluir, para suppressão do tráfico em questão, menos que o Governo da Grã-Bretanha, pela sua parte dê a Portugal uma garanti formal e explicita dos ditos domínios, contra qualquer insurreição que possa ocorrer naquellas províncias, bem como contra quaesquer tentativas de Potencias estrangeiras, que pretendam fomentar a rebelião, ou apossar-se dos ditos dominios." Visconde Sá da Bandeira à lord Howarde Walden. Lisboa, 8 de maio de 1838. In *Documentos ácerca do tráfico da escravatura extraídos de papeis relativos a Portugal apresentados ao parlamento britânico*. Lisboa. Typographia do Largo do Contador Mor, 1840. p. 25

³⁷² "Quanto a garantia proposta das Colonias Portuguezas, o abaixo assignado tem ordem para dizer, que o Governo de S.M.[Britânica] considera desarrasoadá tal exigencia da parte de Portugal; e que a Grã-Bretanha a não póde absolutamente admittir." Lord Howard de Walden a Lord Palmerston. Lisboa, 1º de dezembro de 1838. In *Documentos ácerca do tráfico da escravatura extraídos de papeis relativos a Portugal apresentados ao parlamento britânico*. Lisboa. Typographia do Largo do Contador Mor, 1840. p. 53.

³⁷³ "É certo que deu instruções aos governadores do Ultramar para que applicassem a legislação abolicionista..." MARQUES, João Pedro. *Avaliar as provas* - resposta a Valentim Alexandre. in Penélope, nº 15, ano 1995. p. 144

posteriormente, de Angola³⁷⁴, que perderam seus cargos acusados de favorecer o comércio de escravos, demonstram claras diferenças nas proposições liberais em relação aos conservadores ou cartistas.

Afirmar a corrente liberal como mais propícia ao processo abolicionista não é inovador no campo historiográfico. Neste mesmo texto já citamos as leituras de Valentim Alexandre e Tâmis Parron que apontam nesta direção. Mas, dentro do contexto das relações externas entre Brasil e Portugal, fazer esta observação torna-se necessária para poder explorar as diversas variantes dos encaminhamentos dados à questão.

A negativa do parlamento brasileiro ao tratado de 1836, com Portugal, em nossa compreensão pode ser também explicada pela tendente mudança da orientação partidária na política brasileira, que já contava um maior número de deputados nas hostes conservadoras, apesar do governo liberal. Ou seja, se até 1836 com o governo liberal, os brasileiros eram considerados pelos ingleses como aliados na luta contra o tráfico³⁷⁵ e os portugueses um obstáculo, a partir daquele ano, o que observamos é um recuo da política brasileira frente à questão, enquanto em Portugal, apesar da recusa ao tratado, houve avanço político na legislação de combate ao "odioso comércio".

Mas um outro fator iguala, mas do que diferencia os liberais e cartistas portugueses naquelas décadas iniciais dos governos constitucionais, entre 1830 e 1850. Era ele a perspectiva de estabelecer um vantajoso tratado de comércio com o Brasil, que fizesse ampliar a base econômica portuguesa e restabelecesse as rotas comerciais, que levavam os produtos do Brasil para Portugal e dali para o restante da Europa, como ocorria antes da abertura dos portos. A proposta que tarifava em 5% as taxas alfandegárias em ambos os portos, presente na minuta de tratado de 1836 e reforçada em 1839 mostrava que para Portugal a prioridade era retomar o vínculo comercial, que reacenderia sua economia dependente daquele modelo mercantil.

Queriam, os portugueses aproveitar a imensa produção tropical brasileira e aos baixas taxas alfandegárias no seu novo projeto político econômico, que passava também pela alavancagem do potencial comercial das suas colônias da África. Os liberais e

³⁷⁴ Portaria extrahida do diario do Governo. Ministério da Marinha: Lisboa, 2 de abril de 1839. In *Documentos ácerca do tráfico da escravatura extraidos de papeis relativos a Portugal apresentados ao parlamento britânico*. Lisboa. Typographia do Largo do Contador Mor, 1840. p. 71

³⁷⁵ Na carta citada abaixo o Ministro Palmerston se refere ao governo brasileiro com a complacência dos aliados, culpando, em última instância, os portugueses pelo tráfico na costa do Brasil. Visconde Palmerston à Lord Haword de Walden. Londres, 23 de setembro de 1834. In *Documentos ácerca do tráfico da escravatura extraidos de papeis relativos a Portugal apresentados ao parlamento britânico*. Lisboa. Typographia do Largo do Contador Mor, 1840. p. 53.

depois os cartistas não conseguiram se desvincular da lógica mercantilista, tão marcadamente presente na economia portuguesa. O foco do projeto de Sá da Bandeira ficava entre um realinhamento com o Brasil ou a construção de um novo Brasil na África.³⁷⁶ Mesmo que o projeto fale no tratamento de província dispensado às antigas colônias, o único elemento da proposta liberal que diferia do que até então tinha sido a conduta portuguesa, era o fim do tráfico de escravos.

A medida, segundo liberais da época, "visava por um lado canalizar para actividades construtivas os elevados recursos investidos nos negócios dos negreiros"³⁷⁷, e por outro respeitava o princípios de humanidade que exigiam o fim daquele comércio de almas, que feria a dignidade da nação portuguesa.³⁷⁸

A força de Sá da Bandeira e dos liberais setembristas à frente do governo português, demonstrada em diversas batalhas políticas e campanhas, não foram suficientes para fazer prevalecer os seus propósitos referentes às questões escravistas e nem mesmo para fazê-los permanecer no poder por mais tempo além de 1842. A oposição clara da Rainha Maria II e a liderança política do ex-aliado Antônio Bernardo Costa Cabral foram suficientes para estancar o projeto de modernização mesmo que limitada, que empreendiam. "Em 1842 deu-se uma nova viragem política, agora para a direita"³⁷⁹, os cartistas chegam ao poder e o mantêm até 1856.

Os cartistas, certamente, não gozavam do mesmo interesse dos liberais em acabar com o tráfico de escravos, tanto que o projeto de Sá da Bandeira, virou rapidamente letra morta, principalmente a partir do período em que a força naval inglesa ficou sem legitimidade para policiar a costa brasileira, em decorrência do fim do prazo do tratado entre Brasil e Grã-Bretanha. A aliança deste segmento político com as lideranças coloniais na África e com os comerciantes portugueses no Brasil, faziam acreditar que o fim do tráfico poderia impor um total desinteresse econômico sobre os territórios africanos, o que redundaria no processo de perda lenta e gradual do controle destas colônias.

A dinâmica da política portuguesa neste período que ora analisamos, 1836 a 1842, foi bem demarcada pelas intensas disputas, que exigiu atenção permanente dos

³⁷⁶ SÁ DA BANDEIRA, Visc. *O tráfico da escravatura, e a Bill do Lord Palmerston*. Lisboa: Typ José Baptista Morando, 1840.

³⁷⁷ Cf. SARAIVA, op. cit. p. 103

³⁷⁸ Visconde Sá da Bandeira à lord Howardde Walden. Lisboa, 8 de maio de 1838. In *Documentos ácerca do tráfico da escravatura extraídos de papeis relativos a Portugal apresentados ao parlamento britânico*. Lisboa. Typographia do Largo do Contador Mor, 1840.

³⁷⁹ Cf. SARAIVA, op. cit. p. 104

governantes. Os liberais setembristas mantiveram o controle político, mas o custo foi muito alto. Apesar desta irremediável prioridade para as questões internas, razão da existência de qualquer governo, as demandas externas pululavam. A antiga posição de potência colonial e a necessidade de manter a soberania e de recuperar a balança comercial exigiam dos dirigentes portugueses um intenso diálogo com outras potências.

Neste universo das relações internacionais durante o primeiro governo setembrista, fica patente que o tráfico de escravos é uma prioridade imposta pela pressão inglesa, que, por outro lado, procuram tratar de forma soberana. Mas, pelas demandas internas, é o interesse em um acordo comercial com o Brasil que desponta como parte fundamental da estratégia lusa de reconquistar seus espaços econômicos no comércio europeu. Por isso a insistência em novas negociações alguns anos depois da primeira negativa do Brasil em estabelecer este vínculo com Portugal.

O acordo comercial era parte fundamental do projeto português para estabelecer um projeto econômico viável para as suas colônias na África. A ampliação do comércio para produtos como o marfim e o dendê era a principal alternativa para substituir o tráfico de escravos, que acreditavam os portugueses, era interesse também do governo brasileiro.

As prioridades portuguesas

A representação portuguesa no Brasil, instava a todo momento, o Ministério dos Negócios Estrangeiros com as reclamações sobre a situação por eles considerada em desacordo com os princípios fundamentais de amizade entre os dois povos. Pontos cruciais em relação ao comércio das duas nações eram sempre questionados, principalmente depois do malogrado acordo de 1836.

A questão do comércio do Vinho português no Brasil foi uma dos pontos mais prementes trazidos à tona no ano de 1839. "Elevação de 50% dos direitos nas alfândegas brasileiras determinada pelo Decreto de 6 de maio de 1839 sobre a importação de bebidas de todas as procedências provocou manifestação de nervosismo do Ministro dos Negócios Estrangeiros Portugueses".³⁸⁰

Os dados sobre as trocas comerciais entre Brasil e Portugal não trazem muita precisão sobre os montantes financeiros a eles relativos, mas podemos afirmar que os

³⁸⁰ CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000.p. 175

produtos de maior peso na pauta comercial portuguesa com o Brasil eram: os vinhos, o sal e os azeites.³⁸¹ Eram esses produtos que os portugueses queriam envolvidos no acordo que permitisse o pagamento de um terço dos direitos de alfândega da *nação mais favorecida*. Logo, a lei brasileira era um duro golpe nas pretensões ainda vivas de um tratado de comércio vantajoso aos lusos.

Como registro, importante dizer, que este Decreto Imperial aumentando os direitos de alfândega sobre os vinhos e outras "bebidas espirituosas" não era uma novidade na relação entre as duas nações. Ele foi referenciado em uma lei semelhante existente em Portugal. Lá, para proteger os produtores de vinho, a Coroa lançou mão, em 1828, da determinação do aumento das tarifas alfandegária dos mesmos gêneros de produtos. Naquela oportunidade um navio brasileiro com carregamento de aguardente foi obrigado a pagar o que exigia o governo português para poder desembarcar a mercadoria, segundo o relato do Cônsul do Brasil em Portugal, Antonio da Silva Junior.³⁸² Este caso teve diversos desdobramentos e ainda em 1830 o cônsul se correspondia com o Ministério dos Negócios Estrangeiros sobre a questão. Mas desde a assunção da rainha Maria II o problema estava equacionado, voltando a aguardente brasileira a ser taxada em 15% como previa o tratado de 1825.

As reclamações frente ao Decreto Imperial se tornaram tão frequentes, que mereceram um destaque no relatório anual da Repartição dos Negócios Estrangeiros em 1840. O Ministro Caetano Maria Lopes Gama, futuro Marquês de Maranguape, refutou todas as reclamações, propugnando o direito do Império do Brasil de estabelecer leis que protegessem sua economia. No relatório, em uma referência indireta a Portugal, ele diz: "não tendo além disso, as nações mais interessadas nesta questão direitos positivos em seu favor"³⁸³, falava, talvez, em referência aos diversos navios de bandeira brasileira apreendidos na costa africana em represália às apreensões ocorridas em portos brasileiros.

A recusa do tratado determinou um novo período de dificuldades nas relações entre Brasil e Portugal. No campo comercial a situação se diluía nas ações protecionistas brasileiras. Na esfera política, o governo brasileiro, apesar dos interesses comuns, nega o apoio solicitado pelo governo de D. Maria II na contenda com a Grã-

³⁸¹ Joaquim Antônio de Magalhães à Vicente Antonio da Costa. Reclamações Portuguesas. Rio de Janeiro, 4 de fevereiro de 1836.

³⁸² "Outro tema remete as taxas pagas pela aguardente brasileira em Portugal." Antonio Silva Junior para Imperador D. Pedro I. Carta do Consulado de Lisboa. Lisboa, 10 de fevereiro de 1828.

³⁸³ GAMA, Caetano Maria Lopes. *Relatório - apresentado à Assembleia Geral Legislativa 1840*. Rio de Janeiro: Typogrphia Nacional, 1840.

Bretanha, em decorrência do *Act Palmerston*, e nos portos brasileiros continuavam a apreensão de navios portugueses suspeitos de tráfico de escravos, julgados pela Comissão-Mista Brasil-Grã-Bretanha, com intensos questionamentos dos representantes consulares portugueses.³⁸⁴

Com efeito, mesmo com as relações deterioradas os portugueses entendiam como fundamentais as relações com os Brasil. Por isso, ainda com Figanière e Mourão à frente do consulado, novos esforços foram feitos no intuito de estabelecer um tratado comercial, ou antes propor a ratificação do tratado de 1836. Por outro lado, ao governo do Império era urgente acelerar as negociações sobre os ajustes necessários às reclamações de parte a parte e sobre a dívida de 2 milhões de libras assumida pelo Brasil no acordo de reconhecimento da independência.

A insistência e o interesse português em estabelecer um acordo favorável de comércio com o Brasil precisa ser reconhecida. Mas neste campo há algo que intrigou a nossa pesquisa. Encontramos no Arquivo do Itamaraty um documento, recebido pela Secretaria dos Negócios Estrangeiros, que indica o desenvolvimento de negociações no sentido de estabelecer um novo acordo ainda no ano de 1839. O documento registra uma proposta acabada de tratado, com o preâmbulo inclusive, mas não indica plenipotenciários, o que nos sinaliza que não era uma proposta formal negociada por ambos os países.

O documento sugere um tratado com vinte e um artigos. A primeira metade deles refere-se ao tratamento consular que seria dado de parte a parte. Neste quesito chamamos atenção o artigo 3º desta proposta, no qual as partes contratantes assumiriam o compromisso de permitir a nomeação de agentes consulares a qualquer área que o benefício fosse dada a outra nação.³⁸⁵ O artigo parece responder à exigência brasileira de nomear um cônsul para Angola; por ele ficaria estabelecido que se Portugal permitisse a outras nações que estabelecessem consulado naquele seu território, estaria o Brasil sem qualquer impedimento para fazê-lo.

³⁸⁴ Joaquim César de Figanière e Mourão para Candido Batista de Oliveira. Rio de Janeiro, 4 de julho de 1839.

³⁸⁵ "Cada uma das altas partes contratantes exercitará o direito reciproco de nomear consules Geraes, Consules, Vice consules e agentes consulares onde elles sejam ou possam vir a ser precisos em benefício de seu commercio. Fica, porem, entendido que as altas partes contractantes se reservão o direito de exceptuar da residencia dos (...) consules, ou agentes consulares, aquelles lugares, em seus respectivos territórios, que julgarem conveniente. Mas, se uma das Altas Partes contractantes, conceder a alguma outra nação o estabelecimento de semelhantes funcionarios nesses lugares, entender-se-ha por esse facto, que revoga, por então, a sua determinação prohibitiva a respeito da outra Alta parte Contractantes." Projeto de Tratado de Navegação e Comércio. Rio de Janeiro, 1839. Arquivo do Itamaraty. P17 M25

Na segunda metade da proposta ficava bem delimitada as questões de comércio, propriamente dito. Novamente observamos uma inclinação do projeto a relativizar o ponto de maior contestação do parlamento em 1836. O artigo que versa sobre as taxas de alfândega, não define qualquer valor percentual a ser aplicado no comércio entre as duas nações. Deixa exposto que as nações ficariam livres para estabelecer qualquer taxa, desde que não ultrapassassem o limite definido pelo princípio de "nação mais favorecida".³⁸⁶ Mais uma vez observamos neste rascunho uma resposta aos questionamentos da Câmara. Estabelecer uma taxa livre, limitada ao máximo nos valores estabelecidos para nações mais favorecidas, não feria os tratados assinados pelo Brasil anteriormente e poderia, a partir de negociações diretas, gerar taxas bem menores, como do desejo dos portugueses.

Embora este seja um documento apócrifo, o fato de estar em uma pasta da Secretaria dos Negócios Estrangeiros brasileira e de seu conteúdo tratar de temas tão presentes na relação entre as duas nações, nos induz a acreditar que houve, antes mesmo da chegada de Idelfonso Leopoldo Bayard, uma negociação informal entre os representantes portugueses e o governo brasileiro no intuito de estabelecer um acordo comercial. Por certo, não podemos afirmar a participação de Figanière e Mourão em um processo de negociação. Não há no conjunto documental qualquer registro de conferência entre ele e os plenipotenciários brasileiros e o documento em si não é assinado, constando apenas o registro do ano em que foi produzido.³⁸⁷

Não há na bibliografia especializada ou mesmo nos registros eletrônicos do Ministério das Relações Exteriores qualquer menção sobre negociações que tenham ocorrido no ano de 1839. Mas dado à presença física do documento e o processo de deterioração das relações bilaterais, que exigia medidas amistosas de ambas as partes, não é difícil crer que houve um diálogo entre as partes, que resultou nesta proposta.

A historiografia só ressalta a retomada de negociações neste sentido com a nomeação de Bayard para o cargo de cônsul. Este "experiente diplomata" seguiu para o Brasil "com a incumbência de alcançar o desejado acordo e, para tanto, oferecer tratamento preferencial aos produtos brasileiros nos portos portugueses."³⁸⁸

³⁸⁶ Projeto de Tratado de Navegação e Comércio. Rio de Janeiro, 1839. Artigo 13º. Arquivo do Itamaraty. P17 M25

³⁸⁷ Projeto de Tratado de Amizade, Navegação e Comércio. Rio de Janeiro, 1839. Arquivo do Itamaraty. Localização em arquivo P17 M25

³⁸⁸ CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000.p. 176.

Este possível acordo era tão importante na perspectiva portuguesa, que as negociações conduzidas por Garret com os Estados Unidos da América, ficariam pendentes até a data limite para as ratificações, aguardando uma posição do governo brasileiro sobre um possível acordo entre as duas partes.

"Tão empenhado estava então o Duque de Palmela em chegar a resultados de lado do Brasil que condicionou a ratificação de importante acordo comercial já firmado com os Estados Unidos nesse mesmo ano àquele que por ventura viesse a ser concluído com o Brasil"³⁸⁹

O motivo para que este tratado fosse tão grande objeto de desejo entre os portugueses, pode estar dimensionado nas alegações apresentadas pelo governo português para solicitar uma revisão da decisão da Câmara em 1836. Por aquela circunstância Sá da Bandeira, como Ministro dos Estrangeiros português, quis fazer ver que as duas nações eram as únicas em verdadeiro pé de igualdade de desenvolvimento econômico e complementaridade produtiva, portanto, entre todos os acordos assinados, aquele seria o que poderia "estabelecer verdadeira reciprocidade" e fomentar de forma equitativa ambas as indústrias.³⁹⁰

Mas já existia no Brasil uma postura refratária a qualquer tipo de acordo comercial, que determinasse benefícios vinculados aos preceitos de *nação mais favorecida*, pois, havia a compreensão de que os acordos de reconhecimento, que estabeleceram a taxa de 15% para a Inglaterra, estendido a outras nações, foram prejudiciais ao desenvolvimento da economia brasileira. Até mesmo acordos com países americanos, como foi o caso do Chile, não foram ratificados partindo deste mesmo pressuposto.³⁹¹

No relatório do Ministério do Negócios Estrangeiros de 1840, o Ministro Aureliano Sousa Coutinho aponta de forma incontestável os princípios que fizeram negar ao Chile a ratificação e à Portugal a retomada das negociações. Aponta que todos os tratados assinados pelo Brasil deveriam ser finalizados no mesmo prazo dados aos

³⁸⁹ Idem, *ibidem*.

³⁹⁰ Sá da Bandeira para João Baptista Moreira, despacho, Lisboa, 22 de dezembro de 1837. apud CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José. Op. cit.

³⁹¹ COUTINHO, Aureliano Oliveira de Sousa. *Relatório da repartição dos Negócios Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1840.

ingleses, para que então pudesse o governo brasileiro retomar o caminho autônomo das negociações externas.

"He só nessa época futura, quando hajão cessado as estipulações de todos os tratados, ora existentes, onde em verdade não foram devidamente attendidos os interesses do Brasil com a reciprocidade, a que tem jus incontestavel, que o governo Imperial, se o julgar conveniente, attenderá aos diversos convites."³⁹²

O início da década de 1840, foi período da consolidação de uma orientação que caracterizou a política externa brasileira nos anos seguintes, até a proclamação da República. A partir do encerramento do contrato com a Grã-Bretanha em 1842, o Brasil não assumiu mais nenhum compromisso bilateral com qualquer potência política. Em consonância com a doutrina defendida posteriormente por Bento da Silva Lisboa, o Brasil se reservou o direito de não assinar qualquer documento comercial de caráter bilateral. Era um mecanismo de defesa contra as pressões de nações mais poderosas econômica e militarmente.³⁹³

As negociações com a Inglaterra em 1840

Mas esta orientação na política externa brasileira teve sua grande prova de fogo no início dos anos 1840. Com a aproximação do fim do contrato firmado nos anos de 1827 com o Brasil, os britânicos pressionaram o governo brasileiro a renovar os princípios básicos do acordo comercial. A clara objeção dos governantes brasileiros provocou reações fortes da legação britânica, Foreign Office e do Governo Britânico, que passou a ameaçar o Brasil com uma política mais ostensiva frente à questão do tráfico.

Os historiadores, de maneira geral, parecem concordar que a firme intenção do Brasil em não revalidar os tratados com a Grã-Bretanha tenham sido a causa do expressivo uso de força militar contra o tráfico a partir de então. Nas concepções de Silva e Gonçalves o fato de o Brasil adotar um modelo cada vez mais protecionista, a partir de 1840, foi o verdadeiro motivo para a reação inglesa. Afirmam que a negativa brasileira em renovar o "Tratado Livre-Cambista" determinou que a Inglaterra iniciasse "logo as sanções, e em cima exatamente do que ela sabia ser essencial para a nossa

³⁹² Idem. p. 10

³⁹³ Cf. CERVO e BUENO. *História da Política Exterior do Brasil*. 3ªed. Brasília: EDUNB, 2008.

economia primário-exportadora, basicamente cafeeira, em expansão: o tráfico negreiro."³⁹⁴

Esta percepção eloquente se evidencia também na leitura de autores ingleses. Leslie Bethell oferece esta leitura quando se utiliza da afirmação do presidente da Câmara de Comércio inglesa fazia um forte *lobby* junto ao *Foreign Office* para a manutenção dos vínculos com o Brasil. No ano de 1841, quando a Inglaterra tencionava estabelecer um novo tratado comercial com o Brasil, o lord Ripon escreveu ao vice-presidente daquela Câmara de Comercio:

"Se tivermos de fazer concessão em favor do açúcar e café brasileiro, deverá ser em troca de uma regulamentação realmente eficiente, da parte deles, [pelo fim] do tráfico de escravos e até mesmo da escravidão"³⁹⁵

Estas leituras podem parecer reforçar uma configuração historiográfica, que fizemos tanto esforço em tentar combater no início deste trabalho, que atribuía aos ingleses a prevalência ou o protagonismo no processo de abolição do tráfico no Brasil. No entanto, pontuamos que mantemos a nossa convicção, o que não nos impede de reconhecer que as ações externas sejam inglesas, portuguesas, francesas ou de outras nações tiveram influência nas decisões internas. O isolacionismo é a pior política externa que um país pode realizar e se o Brasil insistisse na questão do tráfico, o isolamento econômico aconteceria inevitavelmente.

Com efeito, entrar em litígio com a Inglaterra naquele momento não era de interesse do governo brasileiro. Não havia no Brasil mecanismos e alternativas para resistir às pressões militares e econômicas que viriam com o conflito. Mas, por outro lado, havia o firme propósito do governo brasileiro de fazer cessar todos os compromissos comerciais que foram assumidos no ciclo de reconhecimento da independência.

Desde a instauração da regência em 1831, que havia entre os governantes o desejo de se ver livre das obrigações assumidas por tratados. O maior obstáculo a este respeito sempre foi a Inglaterra, mas a aproximação do ano de 1842 colocava ao governo

³⁹⁴ SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)* - A política externa do sistema agroexportador. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

³⁹⁵ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. p. 220

brasileiro a perspectiva de planejar uma política alfandegária mais própria, com a autonomia desejada pelos setores mais protecionistas da economia brasileira.³⁹⁶

Mas a Inglaterra, por sua vez, não reconhecia o prazo de 1842 como aquele que colocaria termo ao contrato assinado entre as duas nações. Em carta endereçada ao plenipotenciário brasileiro em Londres, o próprio lord Palmerston fez saber que o governo britânico tinha uma interpretação diferente do governo brasileiro sobre o artigo XVIII do Tratado de Paz, Amizade, Comércio e Navegação. Para o ministro inglês as estipulações daquele artigo determinavam o prazo de quinze anos, mas com a prorrogação por mais dois, tempo este estipulado para ser negociado outro tratado.³⁹⁷

O governo brasileiro, por sua vez, evidenciava todos os esforços no sentido de fazer compreender aos ingleses que a ausência de reciprocidade aos compromissos assumidos nos tratados assinados com aquela potência era o motivo, que levava à posição tão refratária ao novo acordo, ou a prorrogação do antigo. Nas orientações que o conselheiro Montezuma recebera, esta questão fica bem clara. Nela, o governo brasileiro, compreendia a reciprocidade alegada como "verdadeiramente illusoria" e apontava o não cumprimento por parte dos ingleses dos artigos 6º e 14º como os elementos mais graves daquela relação.³⁹⁸

Dentre as questões mais graves apontadas pelo governo do Brasil estava a manutenção do Juízo da Conservatória Inglesa. Quando este tópico foi discutido nas convenções de 1827, houve concordância da diplomacia inglesa frente à alegação, que a própria existência do Tratado, dando condições de igualdade de tratamento aos cidadãos ingleses que residiam no Brasil, seria o suficiente para o fim do dito Juízo. Mas ao contrário do que foi acordado, o juízo continuou funcionando, o que determinava uma pressão significativa sobre as autoridades brasileiras quando havia alguma questão legal que envolvesse um inglês. O juízo da conservatória foi uma fonte permanente de questionamentos do governo brasileiro, que sempre recebia como resposta, que as necessidades o impunham e que assim que fosse possível ela seria encerrada.³⁹⁹

As situação do debate político em torno da questão do tratado com a Inglaterra era analisada com o máximo cuidado. Nas orientações aos plenipotenciários em Londres, a

³⁹⁶ Sobre a definição de setor protecionista, ver: SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)* - A política externa do sistema agroexportador. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

³⁹⁷ Lord Palmerston para Gê Acaiaba Montezuma. Londres, 25 de agosto de 1841.

³⁹⁸ *Paragrapho 6º das instruções das Instruções dadas aos Conselheiro Francisco Gê Acaiaba Montezuma*. Rio de Janeiro, 25 de setembro de 1840. Arquivo do Itamaraty, P17 M25.

³⁹⁹ CAYRU, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1845.

Secretaria de Negócios Estrangeiros solicitava a prudência com as palavras para não causar qualquer melindre. Em consonância com esta orientação no despacho de 3 de novembro de 1840, dirigido ao Marques de Lisboa, há a afirmação de que "se porém o tratado com a Inglaterra se findar em 1842, conforme intelligencia do governo brasileiro, he muito possivel que este não duvide em entrar em negociação de outro."⁴⁰⁰

As circunstâncias do cenário internacional não eram favoráveis às ambições brasileiras, entrar em litígio ou mesmo em uma negociação que não interessava aos ingleses, aproximava o Brasil de represálias que Portugal havia experimentado alguns anos antes, com o *Act Palmerston*, principalmente porque os lusitanos, acusando o golpe, chegava a um acordo para combater o tráfico de escravos nas terras de domínio português.⁴⁰¹

Com efeito, o acordo português e a aproximação do fim dos tratados do Brasil com a Grã-Bretanha, invertia a situação das duas nações na sua relação com a Inglaterra no que diz respeito ao tráfico de escravos e também com a condescendência destes aos interesses do Brasil na cena internacional.

Para apelar qualquer possível reação mais violenta da Inglaterra, o governo brasileiro aceita receber um plenipotenciário para negociar as questões relacionadas às interpretações dadas ao artigo 28 do tratado de 1826. No dia 20 de agosto de 1841, Caetano Lopes da Gama e William Gore Ouseley, fizeram a primeira e única conferência para tratar do assunto.

O plenipotenciário inglês apresentou por ocasião um projeto e declarou ao representante do império que aguardava um contra-projeto daquele governo. Lopes da Gama se comprometeu a levar aquelas proposições aos seus pares no ministério e então o oficial da Secretaria de Negócios Estrangeiros deu por finalizada a conferência.⁴⁰² Não houve avanços nas negociações de um novo acordo e nem concordância entre as partes sobre a interpretação correta do artigo XXVIII do tratado. Preferiu o governo imperial, mesmo manifestando o seu descontentamento frente ao caso, "expedir ordens as Estações competentes, para que continue o dito Tratado em vigor até 1844, enquanto

⁴⁰⁰ *Extracto de despacho em data de 3 de novembro de 1840, dirigido ao marques de Lisboa.* Arquivo do Itamaraty. P17 M25

⁴⁰¹ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869.* trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. p. 183.

⁴⁰² *Protocolos das conferência para negociação de uma convenção entre o Governo do Brasil e da Grão-Bretanha.* Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1841.

os dous governos, antes dessa época, não chegarem a hum acordo sobre o verdadeiro tempo de sua terminação."⁴⁰³

O fim próximo dos tratados, principalmente o inglês, era na verdade motivo de regozijo entre os políticos brasileiros. A iniciativa do governo se lastreava em uma percepção do parlamento que, nas palavras de Cervo e Bueno, "constatava o alto grau de comprometimento da soberania em razão da dependência e da ingerência externa."⁴⁰⁴ A perspectiva que se avizinhava era de novos rumos para a economia brasileira e a sua indústria.

No entanto, todos os passos dados influiriam na inserção do Brasil no jogo externo e no contexto do capitalismo internacional. E foi neste cenário que, em meio as discussões sobre a continuidade ou não do tratado, o governo brasileiro, através da decisão atribuída ao próprio imperador, nega a ratificação dos artigos adicionais que haviam sido negociados em 1835, pelos quais os cruzadores britânicos poderiam deter todos os navios que reuniam características para serem usados no tráfico. No relatório da Secretaria dos Negócios Estrangeiros de 1842, o Ministro relata a decisão tomada pelo governo imperial com alegações pertinentes.

"O facto de terem os Cruzeiros Britannicos, n'estes ultimos tempos, detido nas Costas do Brazil não poucas embarcações por suspeitas de se dirigirem ao trafico, as quaes te sido mandadas relaxar pela Commissão Mixta, por se verificar que não se empregavam no commercio illicito, justifica assaz a prudência, e cautela do Governo Imperial n'este negocio."⁴⁰⁵

A iniciativa brasileira provocou reação imediata da diplomacia inglesa no Brasil. O representante inglês enviou uma carta ao ministro do estrangeiro brasileiro repudiando a iniciativa, que, em suas palavras, "contribua para desinteligencia entre as nações guardadas pelos laços de amizade."⁴⁰⁶

A partir destes fatos as perspectivas das relações internacionais brasileiras se modificaram completamente. O fim dos tratados com a Inglaterra de comércio e sobre o

⁴⁰³ COUTINHO, Aureliano Oliveira de Sousa. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1843. p.15

⁴⁰⁴ CERVO e BUENO. *História da Política Exterior do Brasil*. 3ªed. Brasília: EDUNB, 2008. p. 64

⁴⁰⁵ COUTINHO, Aureliano Oliveira de Sousa. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1843. p.13

⁴⁰⁶ Ouseley para Aureliano de Sousa Coutinho. Rio de Janeiro, 1842. Biblioteca Nacional. I-32,35,02.

tráfico de escravos em 1844 e 1845, respectivamente, determinou uma dinâmica mais desenvolta do país nas relações com outras nações.

A política externa brasileira se estabeleceu por um caráter mais protecionista, visando garantir uma maior capacidade do capital brasileiro em investir na indústria e na produção de bens, que dinamizasse a economia brasileira e não a deixasse tão dependente do fornecimento externo. A preocupação prioritária era reverter o quadro de déficit da balança comercial externa, que afetava a economia desde a sua independência.⁴⁰⁷

Neste contexto, as relações com os portugueses também se modificam. As pautas comerciais esmaecem diante das inúmeras negativas brasileira e a linha de conduta das duas nações passa a ser de caráter mais político, especialmente sobre o funcionamento da diplomacia recíproca e a questão dos restos a pagar do tratado de 1825 e as indenizações aos seus nacionais que se sentiram lesados durante o processo de separação.

Mas o tráfico de escravos ainda continuou, no período seguinte, a ser um problema dos dois países. Tanto as possessões africanas portuguesas, que exportavam almas, como o Brasil, que as recebiam, estavam no centro daquele que foi o período de maior intensidade do comércio negreiro. Um processo intenso, que as ações políticas ajudaram a corroborar.

⁴⁰⁷ PALAZZO, José Truda. *Estudos de Economia Internacional* - Vol 1. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1964. (Quadro: Comércio Exterior do Brasil) p. 271

Capítulo 4

O tráfico a caminho do fim: impactos comerciais e consequências políticas, sociais e econômicas

O período que se circunscreve entre os anos de 1842 e 1850 foi marcado por uma nova perspectiva para a política externa brasileira. O encerramento dos contratos vigentes desde a época do reconhecimento geraram a "ruptura com relação à fase anterior e pelo robustecimento da vontade nacional."⁴⁰⁸ É difícil estabelecer uma conexão direta entre esta nova perspectiva externa com o ulterior desenvolvimento da economia brasileira, mas é possível coligá-la com a mudança de perspectiva de relacionamento com a Inglaterra, que substituiu a pressão comercial por investimentos financeiros, para assim manter a prioridade econômica com o Brasil.⁴⁰⁹

Mas a mudança de perspectiva também provocou alteração sintomática na relação com Portugal. A firme posição do Brasil de não negociar outros acordos bilaterais fez com que os portugueses passassem a investir no relacionamento com outras potências, como foi, o já citado caso dos Estados Unidos. Diante desta conjuntura, as relações bilaterais se pautaram efetivamente sobre questões políticas que requeriam o diálogo entre as duas nações.

A primeira questão abordada neste período, refere-se, ainda, às reminiscências do acordo de 1825. A questão dos ajustes de contas pendentes ocupa boa parte do diálogo entre as duas nações. Era fundamental equacionar esta questão que já se arrastava há alguns anos, permitindo questionamentos cada vez maiores dos indivíduos afetados ou no jugo de direitos sobre parcela dos recursos destinados à quitação do passivo. Para o governo brasileiro implicava ainda um outro problema, crescia a "lusofobia" associada ao crescimento do nacionalismo vinculado à elite letrada liberal.⁴¹⁰ Logo, a rápida solução para o caso era um desejo, que evitaria alimentar o ódio contra os portugueses.

⁴⁰⁸ CERVO e BUENO. *História da Política Exterior do Brasil*. 3ªed. Brasília: EDUNB, 2008. p. 65

⁴⁰⁹ "Já foi lembrado o efeito que teve o restabelecimento de relações normais com a Inglaterra depois do longo período de atritos e hostilidades derivados da questão do tráfico africano. A Inglaterra voltará a concorrer, como nos primeiros tempos de abertura dos portos, com suas atividades e capitais." PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: ed. Brasiliense, 1980. p. 169.

⁴¹⁰ "O núcleo urbano dos praieiros (...) sustentou um programa favorável ao federalismo, pela abolição do Poder Moderador, pela expulsão dos portugueses e a nacionalização do comércio e varejo, controlado em grande parte por eles." FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado, 2002. p. 96.

No entanto, a questão não se esgotava com a solução diplomática financeira. Na realidade a consequente crise vivida por Portugal desde a abertura dos portos brasileiros, ao tempo colonial, e o sucesso que muitos portugueses experimentavam na sua ex-colônia, implicou em mais duas outras questões que entram em pauta nesta década final do tráfico de escravos: o crescente número de imigrantes portugueses que por aqui aportam e a falsificação de moeda brasileira por portugueses tanto em seus territórios europeu quanto africanos, que determinava impactos nas relações econômicas do Brasil com aquela nação.

O primeiro fato, a imigração, era contextualmente interessante. Diante da possibilidade da diminuição de oferta de mão-de-obra em decorrência do fim do tráfico de escravos, a entrada de imigrantes era muito interessante a economia brasileira, no entanto, este cenário apontado anteriormente de xenofobia em relação aos portugueses era preocupante. As autoridades diplomáticas de ambas as nações demonstravam preocupações diversas e procuraram negociar em torno da questão. Os pontos cruciais tratados pelas duas nações eram a recepção, a saída de portugueses da sua terra, pouco interessante ao governo luso, a questão documental e as oportunidades.⁴¹¹

A falsificação de moedas, por sua vez, era um problema agudo, que determinava uma ação perspicaz dos governos brasileiro e português, pois, este era um problema que ocorria em ambos os lados do Atlântico, aproveitando-se os falsários das debilidades do combate ao crime de falsificação de moeda estrangeira. A adulteração de moedas e papéis de crédito passou a ser um problema mais recorrente em fins da década de 1840 e figurou no contexto diplomático luso-brasileiro.

Mas o principal elo que unia os dois países ainda era o tráfico de escravos. O Brasil como receptor e as colônias portuguesas na África como fornecedoras estavam no centro do comércio de escravos naqueles tempos. Além do Brasil, apenas Cuba e Estados Unidos eram mercados atraentes aos traficantes que desafiavam as leis nacionais que proibiam o tráfico e o poder de fogo da marinha britânica, que durante a década de 1840 recebeu do parlamento inglês a autorização para dar caça e, se fosse necessário, fazer fogo contra os navios suspeitos de tráfico com as bandeiras portuguesa e brasileira.⁴¹²

⁴¹¹ Ver CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000*. Brasília: EdUNB, 2000. pp. 141-168

⁴¹² Cf. CONRAD, Robert E.. *Os últimos anos da escravidão no Brasil*. Trad. Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975.

A lucratividade conseguida pelos traficantes com esta atividade fazia valer o risco das possíveis perdas que pudessem ocorrer. Isto posto, em decorrência da forte demanda, provocada pelo crescimento exponencial do cultivo de café no Brasil, a quantidade de africanos oriundos das colônias lusas desembarcados no Brasil naqueles anos que sucedem a 1842 só fez aumentar.

Do lado do Brasil a necessidade de mão de obra que suprisse as necessidades da lavoura, combinadas com a hegemonia de poder "Saquarema" gerou uma negligência sintomática em relação ao combate daquele crime de tráfico. No lado português, embora projetos com o objetivo de transformar a economia das colônias estivessem sendo levados a cabo, a atividade do tráfico ainda era a maior atividade produtiva nequeles territórios africanos. O envolvimento de grandes comerciantes e de membros da elite política na atividade do tráfico dificultava ainda mais o seu combate.⁴¹³

Diante do quadro de manutenção do tráfico de escravos, apesar dos seus esforços e interesses, os ingleses radicalizam a sua ação. Se em 1839 o *Act Palmerston* colocou os portugueses em rota de conflito com os ingleses, em 1845 foi a vez dos brasileiros enfrentarem a força militar e diplomática dos ingleses e sua *bill Aberdeen*. O Brasil atuou fortemente nas relações externas para reverter os ataques aos seus navios. Internamente, as manifestações se davam prioritariamente em periódicos, que ora cobravam atitude mais amistosa da nação amiga e ora cobravam uma declaração de guerra por parte do governo brasileiro.⁴¹⁴

Mas com o tempo o tráfico se tornou insustentável, não só pela pressão inglesa, que ameaçava até os portos brasileiros, como também por uma conjuntura interna, que colocava em oposição os grandes proprietários de terra aos grandes comerciantes e traficantes. Em decorrência foi aprovada mais uma lei que proibia o tráfico de escravos e que impôs em definitivo o fim deste comércio.

Foram anos peculiares, que necessitam de uma análise mais criteriosa, abordando todas as possíveis linhas de ação que tenham contribuído para o desenvolvimento das ações. Vamos aprofundar estas temáticas para compreender a fase final do tráfico e como que as relações entre Brasil e Portugal influenciaram e foram influenciadas por ele.

⁴¹³ Idem.

⁴¹⁴ O Imparcial, Folha Política e Comercial. Rio de Janeiro, 16 de janeiro de 1846. Ano 3, nº 127. p.2; *Gazeta Oficial do Império do Brasil*, terça-feira, 12 de janeiro de 1847. Vol I, nº 109. p.2. Biblioteca Nacional - Biblioteca Digital: PR_SOR_00266_001_749435.

Acordos de ajuste de contas

Nos tempos das guerras de independência do Brasil, propriedades foram confiscadas, bens foram sequestrados e atividades comerciais foram suspensas causando prejuízos. O princípio patrimonialista dos Estados determinou a compreensão de que estas perdas deveriam ser pagas por todos os contribuintes, garantindo a poucos indivíduos vultuosas somas a título de reparação das perdas e danos sofridos. Com efeito, este princípio foi estabelecido no tratado que reconheceu a separação definitiva entre as duas coroas, mas a solução para o valores acordados demorou a acontecer.

As questões relacionadas ao ajuste de contas entre Brasil e Portugal determinadas pelo Tratado de Paz, Aliança e Amizade e pela Convenção Adicional ao tratado, se estenderam por mais de uma dezena de anos. Por certo, em 1849, ainda existiam pendências sendo debatidas pelos representantes das duas Coroas.

O Tratado e a Convenção determinaram a existência de duas comissões mistas que foram instauradas logo depois das ratificações. A primeira, imposta pelo artigo 8º do acordo, procurava sanar as questões determinadas pelos dois artigos subsequentemente anteriores. O artigo 6º referia-se às indenizações sobre as propriedades ou bens de raiz, tanto quanto os possíveis dividendos, dos súditos das duas Coroas que tenham se sentido lesados durante o conflito; já o artigo posterior refere-se às embarcações que por ventura tenham sofrido danos ou confisco durante a guerra de independência. Esta Comissão Mista recebia as reivindicações de particulares e avaliava as suas razões.⁴¹⁵

Durante todo o tempo de sua existência, foram muitos os recursos pagos pelos Estados signatários. No ano de 1843, por exemplo, foram quitados débitos no montante de Rs. 557.784\$920, somente pelo Império do Brasil.⁴¹⁶ Esta comissão era a que apresentava menor dissensão entre as partes e, por isso, manteve suas atividades sem interrupções, como podemos observar nos relatórios anuais do ministério de estrangeiros do Brasil.

A outra comissão mista, determinada pelo artigo terceiro da Convenção Adicional, tinha por objeto as questões relacionadas ao transporte de tropas e despesas com as mesmas tropas. Esta comissão encontrou diversos obstáculos, apesar de ser o

⁴¹⁵ *Tratado de Paz, Aliança e Amizade*. 29 de agosto de 1825. Arquivo do Itamaraty. P17 M25

⁴¹⁶ FRANÇA, Ernesto Ferreira. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1845.

seu objeto mais direto e relacionado especificamente aos Estados beligerantes. Aparentemente Portugal não concordava com o seu objeto e demorou a nomear comissários. As medidas protelatórias no lado luso eram evidentes; quando finalmente nomeou o seu comissário, o fez sem as devidas orientações. Somente no fim dos anos 1840 as divergências mais ferrenhas foram dirimidas e a comissão efetivamente funcionou.

Mas além das comissões referentes às indenizações de parte a parte, havia a dívida de dois milhões de libras esterlinas que o Brasil assumiu como sua, de acordo com a convenção adicional, e não cumprira o prazo de pouco mais de um ano para quitá-la. Por isso um novo ajuste foi realizado em 1837 em Londres, que gerou divergências e exigiu uma nova rodada de negociações.

Em decorrência das necessidades urgentes de se ajustar questões já a tanto sem solução, o governo português resolveu nomear um experiente diplomata para equacionar as pendências derivadas daqueles tratados. Foi nomeado Cônsul português no Brasil, o Cavaleiro da Ordem de Cristo e Conselheiro da Rainha, Idelfonso Leopoldo Bayard.

Já no seu primeiro ano de atuação, o diplomata junto com os plenipotenciários brasileiros chegaram ao primeiro acordo. Algumas pendências estavam retardando a boa solução para o pagamento das reclamações relacionadas ao artigo 8º do tratado, por isso foi preciso "ajustar o pagamento das reclamações de seus respectivos súditos."⁴¹⁷

A convenção de dezembro de 1840, ratificada em 14 de agosto de 1841, teve por objetivo liquidar as pendências econômicas e financeiras que ainda restavam na Comissão Mista formada pelos dois países para receber reclamações de súditos das duas nações que se sentiram lesados pelos conflitos que se estabeleceram logo após a independência do Brasil.

O acordo previa que os reinos disponibilizassem de imediato os recursos para quitar as indenizações já liquidadas ou para as que apenas a liquidação estivesse pendente. Na troca de recursos, para fazer a dita quitação, o Brasil se obrigou a pagar Rs. 844.845\$441 para súditos portugueses e o reino de D. Maria II comprometeu-se com Rs. 293.610\$617.⁴¹⁸

⁴¹⁷ GAMA, Caetano Maria Lopes. *Relatório* - apresentado à Assembleia Geral Legislativa 1840. Rio de Janeiro: Typogrphia Nacional, 1841.

⁴¹⁸ *Convenção sobre o modo de ajustar o pagamento das reclamações dos seus respectivos súditos*. Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1840. In http://dai-mre.serpro.gov.br/pesquisa_ato_bil, 12 de janeiro de 2013.

Estes valores, como já vimos com a exposição de débitos pagos em 1843, não eliminavam o problema. Muitos dos processos que foram encaminhados e examinados pela Comissão são posteriores ao acordo de 1840 e dependiam dos recursos disponibilizados a cada ano pelo tesouro do império para ser liquidado.

Em meio aos debates diplomáticos sobre os passivos relacionados ao reconhecimento, a diplomacia de ambos os países precisou se debruçar sobre um tema igualmente importante, mas que tinha sua importância vinculada ao espectro político. Em 1841 foi alinhavado um acordo que permitia o cumprimento de cartas rogatórias em território de ambos os países. No entanto, houve discordância do governo português com os seus termos e ele não foi ratificado.⁴¹⁹

Na sequência, as negociações bilaterais retornam ao universo econômico. Na Convenção de Ajuste de Contas Pendentes de 1842, tratou-se do parcelamento da dívida restante do acordo secreto anexado ao dito Tratado. De todo o empréstimo de 1823, feito por Portugal junto a credores britânicos, assumido pelo Brasil, restavam a pagar além do capital inicialmente acordado, um valor a título de juros na "importancia de cento e trinta e quatro mil trezentas e oito libras esterlinas, cinco shillings, e sete pence, fazendo o total de seiscentas e vinte e duas mil setecentas e duas libras esterlinas, um shilling e três pence"⁴²⁰

Este acordo finalizava uma questão emblemática na política brasileira. Durante todo o período regencial a postura do governo brasileiro foi de ignorar o passivo daquela dívida, considerada por muitos um instrumento de compra da independência. A assunção de D. Pedro II e a retomada de uma concepção legalista no império exigia uma solução para esta pendência e o acordo de 1842 pôs fim a questão.

No entanto, como afirmamos anteriormente, as questões envolvendo os passivos financeiros da época dos "reconhecimentos" se arrastaram por mais alguns anos. No relatório de 1847, o ministro Antonio Paulino Limpo de Abreu, esclarecia que os governos tinham que entender-se sobre "o modo de dar-se execução ao artigo 3º da Convenção Adicional."⁴²¹ A reclamação derivava de um problema estabelecido com as orientações dos comissários portugueses, que somente queriam apreciar os casos de

⁴¹⁹ <http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1836/artigo-adicional-ao-tratado-de-comercio-e-navegacao-de-19-de-maio-de-1836>. Consultado em 13 de maio de 2013.

⁴²⁰ *Convenção para concluir o ajuste de contas pendentes entre Brasil e Portugal*. Rio de Janeiro, 22 de julho de 1842. Arquivo do Itamaraty. Localização em arquivo: P17 M25.

⁴²¹ ABREU, Antonio Paulino Limpo de. *Relatório da repartição dos Negócios Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1848.

custos com tropas de governo para governo, não aceitando discutir reivindicações de particulares.

O ministro justificava sua indignação no tempo perdido pelas comissões mistas para resolver tais pendências. Segundo ele, estes processos já poderiam ter sido apreciados pela outra comissão que estava pronta a responder por prejuízos de súditos das duas coroas. Mas a indefinição sobre como tratar as questões relacionadas ao envio e manutenção de tropas comandadas por particulares afetava as possibilidades de liquidar todas as questões ainda referentes ao problema.

Para solucionar a questão, o governo imperial usou de total arbítrio e resolveu quitar a parte dos reclamantes particulares, estabelecendo que o pagamento dos portugueses beneficiados por tal medida seria cobrado do governo português.⁴²² A legação portuguesa questionou as medidas, mas não houve recuo do Império, que usou os créditos que seriam repassados aos portugueses, referentes à outra comissão, para quitar a dívida.

Ainda assim, o impasse se estendeu por vários anos após os entendimentos de 1840 e 1842. Somente em 1852 o governo português anuiu debater sobre os prejuízos de particulares com transporte e manutenção de tropas. Muitas das reclamações já haviam sido liquidadas pelo Império, mas o passivo ainda estava exposto.⁴²³ Pontualmente observamos que somente no relatório de 1855 que o tópico "Comissão Mista Brasileira-Portuguesa" deixa de ser objeto de apreciação.

A solução diplomática financeira acertada nestes dois contratos, foram os últimos acordos estabelecidas entre as duas nações no período que tratamos nesta tese. Entre 1842 e 1851, nenhum tratado ou convenção bilateral foi assinado e as conversações giravam em torno de questões pontuais como migração, falsificação de moedas, comércio e em relação ao tráfico de escravos.

A questão da Imigração Portuguesa

Com efeito, pela perspectiva historiográfica, a questão da imigração no Brasil somente se tornou um objeto a partir de meados da década de 1850. São raros os que tratam desta temática antes da metade daquele século. No entanto, no caso dos

⁴²² SOUSA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1850.

⁴²³ SOUSA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1853.

portugueses esta migração se dá de forma constante ao Brasil desde a sua independência.⁴²⁴

O número absoluto de imigrantes não era grande neste período tratado, contudo, geravam os mesmos interesses estratégicos que serão observados na era da grande imigração. Vinham para assumir funções importantes em substituição à encarecida mão de obra escrava. Em uma nota do periódico *Gazeta do Rio de Janeiro*, de 25 de novembro de 1845, são oferecidos imigrantes portugueses, que haviam aportado na escuna *Caçadora*, para as funções de feitores, criadas e caixeiros.⁴²⁵

Os motivos para preferência dos portugueses pelo Brasil se expressam, por óbvio, pela aproximação cultural entre as duas nações. A língua para o imigrante é um elemento fundamental e neste caso não havia qualquer empecilho para a adaptação lusa no Brasil. No entanto, havia naquele período no Brasil uma grande presença do sentimento antilusitano. Para além da convicção de que o português era o "representante do atraso e do passado"⁴²⁶

Esta circunstância última gerava preocupações tanto em Portugal quanto no Brasil. Havia o temor do desamparo, principalmente, pelo lado português, pela ausência de acordos em temas fundamentais como o tratamento dos imigrantes e a questão das heranças.⁴²⁷ Ainda em 1834, o Duque de Palmela orienta a Joaquim Antonio Magalhães a "proteger os súditos portugueses contra as vexações e perseguições"⁴²⁸. Esta percepção estava relacionada às revoltas ocorridas durante o período da regências e vão exacerbar durante as revoltas liberais de 1842.

No campo político, os praieiros defendiam o federalismo expresso pelo Ato Adicional, o fim do poder moderador, entre outros elementos. Neste mesmo contexto, estabelecem uma perspectiva antilusitana e pregaram, por fim, a expulsão dos portugueses e a nacionalização do comércio de varejo, em maior parte controlado pelos

⁴²⁴ "Entre 1820 e 1836, as estatísticas brasileiras não registram imigração portuguesa. Mas ela se fazia, embora em pequena escala. O pequeno fluxo mantém-se até por volta de 1855, por razões diversas, entre as quais convém referir a campanha antiportuguesa." CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000. Brasília: EdUNB, 2000. p.144

⁴²⁵ "A bordo da escuna portuguesa *Caçadora*, achão-se colonos bons para feitores, e trabalhadores, mulheres para criadas, e moços bons para caixeiros; quem pretender dirija-se á rua do Ouvidor nº 31, ou a bordo da mesma." *Diario do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, terça-feira, 25 de novembro de 1845. Anno XXIV. nº 7072.

⁴²⁶ FERREIRA, Tânia & NEVES, Lúcia. *As relações culturais ao longo do século XIX*. In CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000. Brasília: EdUNB, 2000. p. 229.

⁴²⁷ Cf. LEITE, Joaquim da Costa. *O Brasil e a Imigração portuguesa - 1855-1914*. In: FAUSTO, Boris (org). *Fazer a América: a imigração em massa para América Latina*. São Paulo: Edusp, 1999. p 177-200.

⁴²⁸ Duque de Palmela para Joaquim Antonio de Magalhães, despacho, Liboa, 6 de julho de 1835. *Apud* CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Op. cit.* p.146

lusos.⁴²⁹ Por certo, a sanha nacionalista dos liberais não ficava restrita aos portugueses, no relatório de 1837, o ministro Maciel Monteiro relatava perdas impostas pelos revoltosos do Pará aos nacionais da Inglaterra e Estados Unidos, que tinham naquela província participação no comércio de varejo.⁴³⁰

Portanto, apesar de toda verve existente contra os lusitanos, em decorrência do passado conquistador e da própria necessidade de se estabelecer uma identidade cultural brasileira em oposição à portuguesa, o impacto do nacionalismo liberal brasileiro não recaí somente sobre os portugueses. Mas o grande contingente determina que sejam as principais vítimas.

Internamente, por lei, o estrangeiro residente no Brasil era tratado pelos mesmos princípios legais do cidadão brasileiro. A enorme demanda por mão de obra qualificada nos centros urbanos e a perspectiva do fim do tráfico de escravos impunham este princípio. Mas o governo brasileiro, em dado momento, intencionou dar tratamento privilegiado aos portugueses, em decorrência das relações culturais que uniam as duas nações. Em 1842, "o ministro brasileiro em Lisboa, Antônio de Menezes Vasconcelos de Drummond", já percebendo a necessidade de imigrantes no Brasil e os elementos que favoreciam a ida de portugueses, "redigiu as bases de um tratado de emigração entre Portugal e Brasil, avançando a profética tese da igualdade de direitos entre brasileiros e portugueses."⁴³¹

Os interesses portugueses em manter em seu território, ou no máximo em suas colônias africanas, os seus cidadãos, determinou a edição de duas portarias pelo Ministério da Marinha, no ano de 1842.⁴³² Esta preocupação se justificava principalmente porque os que saíam em busca de melhores condições econômicas eram os jovens, sendo 90% do sexo masculino.⁴³³

O universo de imigrantes portugueses no Brasil até 1850, como já foi demonstrado por outros historiadores,⁴³⁴ é pequeno, no entanto, não pode ser desprezado no contexto das relações externas entre as nações. O contraste dos interesses

⁴²⁹ FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado, 2002. p. 96

⁴³⁰ MONTEIRO, Antonio Peregrino Maciel. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1837. p.12

⁴³¹ CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Op. cit.* p.147

⁴³² Idem.

⁴³³ CASCÃO, Rui. *Demografia e Sociedade*. In: TORGAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p. 365.

⁴³⁴ LEITE, Joaquim da Costa. *op. cit.*; FERREIRA, Tânia & NEVES, Lúcia. *Op. cit.*; CASCÃO, Rui. *Op. cit.*

de manutenção dos seus cidadãos, por Portugal, e a ambição brasileira de atraí-los provocou dissensões, seja por conta da concessão de vistos de entradas ou por conta da administração de heranças.

Os relatórios do Ministério de Negócios Estrangeiros são probos em indicar problemas sobre estas questões. Mas o resultado mais evidente dos debates das representações dos dois países aconteceu realmente depois do fim do tráfico de escravos. Somente em 1855, quando as grandes levadas migratórias com origem em Portugal alcançam o território do Brasil, o ministro residente português parte para a ofensiva, exigindo do Brasil alteração das suas leis que facilitavam a entrada de imigrantes sem que este tivesse que se cadastrar obrigatoriamente na representação consular do seu país.

Exigia o representante português, Luiz Augusto Pinto Soveral, que o Brasil recolhesse os passaportes e entregasse aos capitães dos navios para que procedessem da antiga maneira, encaminhando o documento a legação portuguesa e que também fosse determinado aos delegados que encaminhassem às ditas legações o português que não apresentasse a sua matrícula naquela representação.⁴³⁵

Os interesses do Brasil no processo migratório era incontestes, desde 1849 havia orientações para os representantes no estrangeiro atraírem os que queriam alternativas. Um série de medidas, na qual se insere a lei de terras de 1850, apontavam para esta opção ao tráfico de escravos. Logo, o governo brasileiro não responderia de outra forma, que não fosse uma negativa aos pedidos do ministro luso.⁴³⁶

Situação similar na questão referente à administração de herança dos súditos portugueses no Brasil. Desde o fim dos tratados, em meados da década de 1840, o governo brasileiro modificou a forma como era feita a arrecadação e administração de heranças de estrangeiros residentes. O que antes era feito exclusivamente pelo consulado do país do falecido, a partir do decreto de 9 de maio de 1842, passou a ser feito pelos juizes de órfãos.

"Em razão do grande numero de portugueses residentes no Brasil", a questão sobre as heranças converteu-se "em uma das questões diplomáticas de maior relevo

⁴³⁵ RIO BRANCO, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Universal de Laemmert, 1956

⁴³⁶ "Importando a adopção destas medidas a derrogação das disposições dos artigos 6º e 8º do decreto 1.531 de 10 de janeiro de 1855, não pode o governo imperial satisfazer o do de S.M. Fidelissima". RIO BRANCO, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Universal de Laemmert, 1956

durante todo o século XIX."⁴³⁷ Isto fica bem exposto nas ações e reações narradas nos documentos oficiais.

O governo brasileiro alegava para tomar tal atitude, que a outorga de poder aos cônsules para administrar esta questão, após os tratados do período da independência, gerou muitas perdas aos súditos brasileiros, que por ventura fossem herdeiros de estrangeiros. Diante desta realidade, foi preciso estabelecer novos critérios, o que foi feito pelo decreto de 1842.⁴³⁸

Os questionamentos ao decreto não tardaram a chegar; as Legações da Áustria e Países Baixos manifestaram suas reclamações ao governo brasileiro, mas foi a legação portuguesa que demonstrou maior insatisfação com as circunstâncias. O ministro do estrangeiro brasileiro registrou em seu relatório, de 1843, as reclamações destas nações dando especial destaque à Legação de S. M. Fidelíssima.⁴³⁹

Desde então, os portugueses passaram a notificar ao governo brasileiro, que agiriam da mesma forma se nenhuma mudança fosse determinada naquele decreto. Com efeito, a pressão sobre o Brasil veio de todas as nações com as quais se mantinham laços diplomáticos e que contavam com cidadãos seus, habitando nas terras do Imperador. Diante deste quadro aconteceu um pequeno recuo, em 1845 um novo decreto foi outorgado devolvendo aos agentes consulares a arrecadação e a administração das heranças, porém seriam "acompanhados do respectivo juiz do distrito, que zelaria pelo direito dos herdeiros nacionais ou residentes no país e do fisco na distribuição de bens."⁴⁴⁰

Àquelas medidas atenderam os objetivos do governo português, que sustou as medidas de retaliação que estavam sendo engendradas. Mas a questão ainda teria mais um episódio, pois, o parlamento brasileiro exigiu estrita reciprocidade das nações em relação às novas deliberações neste campo.

A questão das heranças fica completamente resolvida pelo "Acordo" nº 855 de 8 de novembro de 1851 e pelo Decreto 882 de 9 de novembro do mesmo ano.⁴⁴¹

⁴³⁷ CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Op. cit.* p.148

⁴³⁸ ABREU, Antonio Paulino Limpo de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1848.

⁴³⁹ FRANÇA, Ernesto Ferreira. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1845. p.7

⁴⁴⁰ CALVET DE MAGALHÃES E CERVO. *Op. cit.* p.149

⁴⁴¹ Accordo regulando as isenções e atribuições dos Agentes Consulares Brasileiros e Portuguezes em conformidade do disposto no Regulamento anexo ao Decreto nº 855 de 8 de Novembro de 1851. Consulta eletrônica no sítio: http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/1851/b_32. 15 de março de 2014.

As questões comerciais

Os dados estatísticos sobre as relações comerciais entre o Brasil e Portugal entre os anos 1842 e 1850 são pouco detalhados. Não podemos dimensionar através deles o impacto que cada produto teve nesta balança comercial. No entanto, no campo político, são muitas as variações e implicações que afetam a lógica do comércio bilateral.

Uma das poucas referências sobre as balanças de comércio externo brasileira está no Anuário Estatístico do IBGE, em especial no referente aos anos de 1939/40. Neste importante documento são elencados dados sobre a economia brasileira relacionados ainda, ao século XIX. Consta no relatório o peso das importações e exportações brasileiras para Portugal no ano fiscal de julho a junho de 1842/43. Observamos que naquele ano a balança comercial foi positiva à Portugal em 108.237 libras esterlinas. Relativizando os valores, as importações de produtos portugueses tinham participação de 8% no conjunto de produtos importados pelo Brasil e, em oposição, as exportações brasileiras para aquela nação alcançavam 7,5% do que o Brasil exportava.⁴⁴²

Esta relação comercial, apesar do déficit para o Brasil, era muito importante às duas nações. Portugal era o terceiro maior parceiro comercial brasileiro ficando atrás apenas de Grã-Bretanha e França.⁴⁴³ Esta realidade determinava um cuidado diplomático na manutenção do comércio, principalmente com a finalização do prazo do tratado de 1825. Mas a política protecionista brasileira não fez concessões e mesmo correndo o risco de perdas comerciais, não houve a assinatura de nenhum outro acordo comercial.

Os principais produtos envolvidos nessas trocas entre as duas nações eram a cana-de-açúcar, algodão e alimentos pelo lado brasileiro e vinho, sal e azeite pelo lado português. No entanto, o escravo, principal produto originário das terras portuguesas, não eram computados nas estatísticas. O "odioso comércio" representava uma significativa parte do comércio com Portugal, somente no período analisado pelo Anuário entraram ao menos 20.000 africanos no Brasil.⁴⁴⁴

⁴⁴² *Anuário Estatístico Brasileiro 1939-1940*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Aporte Digital: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf. p. 1372.

⁴⁴³ Cf. PALAZZO, José Truda. *Estudos de Economia Internacional* - Vol 1. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1964.

⁴⁴⁴ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. Apêndice.

Este contexto dimensionado pelas estatísticas demonstram que as relações entre Brasil e Portugal, apesar de conflituosas, eram muito interessantes aos dois lados, mais ainda a Portugal. Isso explica, por exemplo, a insistência lusa em estabelecer um acordo de comércio "com verdadeira reciprocidade". A ampliação deste comércio era fundamental na composição das balanças comerciais e do avanço econômico, principalmente, frente ao crescimento econômico, comercial e militar da Inglaterra. Também explica, em nossa visão, porque que só depois de esgotada todas as possibilidades de um acordo comercial com o Brasil é que o governo português assinou uma convenção de repressão ao tráfico de escravos com a Inglaterra.⁴⁴⁵

Somente em 3 de julho de 1842, foi assinado o tratado que estipulava o direito de visita e apreensão dos navios portugueses pela marinha inglesa. Nesta data já estavam esgotadas qualquer possibilidade de um acordo comercial com o Brasil, que garantisse aos portugueses um benefício acima dos outros tratados que o Brasil assinara. Diante disso, entendemos que a questão do tráfico perde o seu valor como moeda de troca com o Brasil. Na verdade, o fim do tráfico passou a ser fundamental à economia portuguesa, para que se pudessem levar à prática os princípios de transformação das colônias portuguesas na África em um novo Brasil, em consonância com o projeto de Sá da Bandeira.⁴⁴⁶

Com efeito, foi a partir destes fatos bastante simbólicos que circunscrevem a negativa brasileira, acordo comercial de Portugal com os Estados Unidos e a convenção de combate ao tráfico português, que as relações do Brasil com Portugal também sofrem um esfriamento relativo. Já apontamos aqui que entre 1842 e 1851 não houve nenhum acordo assinado entre as partes, apesar das inúmeras demandas.

Além disso, observamos o crescimento de uma postura mais dura do lado lusitano no combate ao tráfico de escravos, com a apreensão de navios brasileiros por suspeita de práticas ilícitas e, por fim, apontamos a queda das próprias relações comerciais entre as partes. No exercício fiscal 1853/54, as exportações do Brasil para Portugal passaram

⁴⁴⁵ Idem. p. 183

⁴⁴⁶ "Tudo leva a crer, pelo que fica exposto, que o ambicioso e coerente projeto de Sá da Bandeira dificilmente poderia vir a ser concretizado. Considerado globalmente, o comércio direto com a metrópole não atingiu proporções muito significativas e as finanças coloniais apresentavam déficits consideravelmente elevados, nos finais deste período." LUCAS, Maria Manoela. *Organização do Império*. In: TORGAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

a representar 4,1% do montante e as importações 6,6.⁴⁴⁷ Além disso, em termos de valores monetários, as exportações brasileiras foram menores que o período anteriormente analisado em 2000 libras esterlinas.⁴⁴⁸

O recuo das exportações brasileiras para Portugal talvez se deva ao crescimento de produção da economia colonial africana, principalmente, a partir do fim do tráfico de escravos.⁴⁴⁹ Outro elemento importante neste novo cenário comercial foram as definições de prioridades dos comerciantes brasileiros, que preferiam negociar com mercados mais rentáveis, como o emergente reino da Prússia e a unificada Itália.

Mas estas circunstância também eram reflexo das medidas políticas adotadas por Brasil e Portugal neste período que sucede ao ano de 1842. O protecionismo característico das economias nacionais no século XIX, ganhou muito espaço no Brasil a partir do fim dos contratos bilaterais. Com efeito, isso implicou no surgimento de leis que buscavam proteger o produto nacional e estimular os investimentos, principalmente na indústria. Elenca-se neste conceito as "tarifas Alves Branco" e o decreto 372 de 20 de julho de 1844, que regulava as tarifas alfandegárias.⁴⁵⁰

As duas medidas que encareciam as importações brasileiras implicaram em reclamações dos países que exportavam para o Brasil. No relatório de 1844, o Ministro Ferreira França, reporta ao parlamento que "as legações de Portugal, Hespanha, França e Estados Unidos d'América nesta côrte, reclamarão contra o prazo fixado por decreto de 12 de agosto último para começar a execução da nova pauta de Alfandegas do Império"⁴⁵¹

Para Portugal o impacto da tarifa Alves Branco recai principalmente sobre o vinho, com uma taxa de 50% estabelecida pela lei, o principal produto de exportação português sofria uma tendência de queda nas exportações.⁴⁵² A importação de "bebidas espirituosas" pelos comerciantes no Brasil representava 5,7% das importações

⁴⁴⁷ ABREU, Marcelo Paiva & LAGO, Luiz Aranha Correa do. *Economia Brasileira no Império 1822-1889*. Rio de Janeiro: PUC-Rio, mimeo. Aporte Digital: <http://www.econ.puc-rio.br/pdf/td584.pdf>, em 13 de maio de 2014. p. 24.

⁴⁴⁸ *Anuário Estatístico Brasileiro 1939-1940*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Aporte Digital: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf. p. 1372.

⁴⁴⁹ "Não podendo negar-se a força dos condicionalismos externos (como a abolição brasileira do tráfico em 1850) na evolução econômica e social da colônias africanas, nomeadamente de Angola e Moçambique." LUCAS, Maria Manoela. *op. cit.*

⁴⁵⁰ *Decreto nº 376*, de 12 de Agosto de 1844, Tarifa Alves Branco; *Decreto nº 372*, de 20 de Julho de 1844. *Coleção de Leis do Brasil*. Vol. 1 pt. I. Aporte Digital: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899>. Visualizado em 13 de maio de 2014.

⁴⁵¹ FRANÇA, Ernesto Ferreira. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1844 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1845.

⁴⁵² *Decreto nº 376*, de 12 de Agosto de 1844, Tarifa Alves Branco.

brasileiras no ano fiscal 1843/44.⁴⁵³ A considerar que o vinho, em 1850/51, representou 86% daquelas bebidas, podemos conjecturar que o vinho representava 4,9% das importações brasileiras e, em sua maioria, eram provenientes de Portugal.⁴⁵⁴

Assim sendo, justifica-se a reclamação imediata da legação portuguesa frente o aumento significativo de tarifas alfandegárias, que ainda vinham somadas ao aumento do imposto de ancoragem, determinado pelo decreto de 20 de julho. Mas em resposta a estas reclamações, que se valiam de princípios do tratado de 1825, aquela altura sem validade, o ministro brasileiro fez questão de lembrar que fora Portugal o primeiro a desrespeitar o artigo 10º do tratado, quando aumentou as taxas sobre o aguardente. O que depois foi feito também pelo Brasil em relação ao vinho.⁴⁵⁵

A questão vai mais adiante. No ano de 1847, o governador de Angola determinou "direitos diferenciais sobre o commercio estrangeiro", o que implicou no aumento das tarifas às embarcações que faziam negócios naqueles portos. A medida, no entanto, não podia ser estendida aos navios ingleses e estadunidenses, países com os quais Portugal tinham tratados com benefícios especiais. Tomado pelo conhecimento destas exceções o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Brasil questionou o governo português sobre a diferença de tratamento.⁴⁵⁶

Para o Brasil, que fazia "avultado commercio com aquella provincia ultramarina de Portugal", o tratamento diferenciado não era tolerável e, então, foi criado em 1847 o decreto 536 de 1 de outubro, que aumentava em um terço o valor do imposto de ancoragem aos navios de países que não dessem aos navios brasileiros tratamento igual ao de outros navios estrangeiros. Como naquele momento o superávit comercial de Portugal com o Brasil era bastante significativo, mandou o governo português revogar a medida angolana.⁴⁵⁷

O comércio legal entre Portugal e Brasil foi sendo pautado por questões que giravam em torno do protecionismo estabelecido pelas leis em ambos os países. Mas neste cenário Portugal se saiu melhor, pois, conseguiu ampliar nominalmente as suas vendas para o Brasil, aumentando o superávit comercial entre as duas praças. No

⁴⁵³ PALAZZO, José Truda. *Estudos de Economia Internacional* - Vol 1. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1964. (Quadro 106: pp.260-261).

⁴⁵⁴ PALAZZO, José Truda. *Estudos de Economia Internacional* - Vol 1. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1964. (Quadros 106 e 108: pp. 260-263)

⁴⁵⁵ FRANÇA, Ernesto Ferreira. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1844 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1845.

⁴⁵⁶ SOUSA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1850.

⁴⁵⁷ Idem.

exercício de 1852/53 as vendas portuguesas para o Brasil foram de 658.597 libras, assinalando um aumento de cerca de 47% em relação ao relatório de 1842/43.

Mas o interesse principal dos produtores brasileiros estava no mercado ilegal com as colônias ultramarinas portuguesas. O tráfico de escravos, nesta sua última década de existência, chegou a representar de 8 a 10% em relação às vendas legais feitas por Portugal ao Brasil. Para a economia destes territórios portugueses na África, o Brasil era muito mais interessante do que Portugal com a sua política de transformação econômica e de repressão ao tráfico.

O tráfico crescente

A manutenção do tráfico, mesmo após as proibições legais e a intensa campanha britânica contra o comércio de escravos, se deve, de acordo com diversos estudos historiográficos, ao significativo aumento dos preços por causa das próprias proibições e da forte demanda decorrente do crescimento da economia mundial a partir da década de 1840.⁴⁵⁸

Porém, podemos constatar que o embate entre o projeto arcaico de desenvolvimento e o incremento da lógica capitalista, também contribuíram para que ocorresse o expansionismo escravista ilegal. Se por um lado nos países fornecedores de matéria prima, a lógica escravista era tida como a única alternativa de inserção no mercado que se mundializava, já que a competitividade dos preços se tornava cada vez mais evidente com a quebra sistemática do "exclusivo comercial". Por outro lado, observamos um intenso conflito entre os interesses de diversos grupos burgueses. Os que tinham seus investimentos no processo de industrialização viam a escravidão como um obstáculo ao desenvolvimento, no entanto, para os investidores com relações comerciais com o mercado das ex-colônias europeias na América, o tráfico era uma fonte de lucro.

É sabido que seguradoras britânicas tinham altos dividendos com os navios negreiros, ou que investidores britânicos financiavam o "resgate de africanos", que eram trazidos como escravos ao Brasil.⁴⁵⁹ Portanto, percebemos o combate ao tráfico como

⁴⁵⁸ WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: CEA, 1975. p.192

⁴⁵⁹ "Segundo a "British and Foreign Anti-Slavery Society", que se reuniu em Londrês em 1840, nessa época os súditos britânicos apoiavam o tráfico de várias maneiras. Alguns forneciam a mercadoria, principalmente armas de fogo e tecidos para a aquisição de escravos na África; banqueiros financiavam expedições para o tráfico escravista; outros britânicos ações em companhias de mineração que em 1840

uma processo em disputa, no qual todos os pormenores desembocavam nas querelas políticas e econômicas movidas por interesses em terras ou em mercados.

Com efeito, diante de todo quadro de interesses em disputa, o tráfico para o Brasil, a partir de 1842, aumentou em quantidade, em preços e em recursos despendidos para sua manutenção. Os dados do *Foreign Office*, citados nos relatórios do Ministério dos Negócios Estrangeiros e por Leslie Bethell reforçam esta configuração. No entanto, vamos nos valer das referências obtidas pelo programa de estudos *voyages*, que apresenta números mais consolidados, coletados por pesquisadores no mundo todo. Segundo os cálculos apresentados por esta organização, de 1843 até 1850, desembarcaram no Brasil 453.109 africanos como escravos.⁴⁶⁰

Estes números reforçam a tese de estreitamento entre os traficantes brasileiros e o comerciantes africanos e também corroboram a ideia levantada pela historiadora Manoela Lucas, de que era mais vantajoso o comércio com o Brasil do que com a metrópole. Outro historiador português, José Capela, endossa esta convicção ao dizer: que "o porto de Quilimane tinha-se transformado, nos anos [18]40, na capital do Índico no que respeitava ao fornecimento de escravos transatlânticos."⁴⁶¹

O crescimento do tráfico se deu em momento histórico peculiar. Apesar do aumento da demanda, que mobilizou um contingente traficante nunca visto, gerando, em contrapartida, um grande sentimento de oposição àquele comércio. Tanto no Brasil, quanto em Portugal ou até nos Estados Unidos, países que se beneficiavam do tráfico, havia os que se posicionavam, realmente, contrários àquela prática secular.

Esta oposição ao comércio de almas resultou no aumento das estruturas repressivas. O cerco foi se fechando. Os ingleses e portugueses, ao negociar o tratado de 1842 estabeleceram "um extenso regulamento, estipulando muito minuciosamente, no anexo C ... o conjunto de direitos e deveres dos escravos recapturados."⁴⁶² A aliança de interesses era travada entre as elites que vislumbravam outras perspectivas para o continente africano e determinou uma série de medidas, entre elas o aumento do efetivo

possuíam ou empregavam 3325 escravos em suas operações; e, finalmente, as companhias britânicas encorajavam o tráfico escravista através da manufatura e venda de armas, pólvora e algemas utilizadas na captura e transporte das vítimas africanas." CONRAD, Robert E. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p.143.

⁴⁶⁰ <http://slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>. Consulta 16 de março de 2014.

⁴⁶¹ CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Ed. Afrontamento, 2002. p. 96

⁴⁶² *Uma cosmética demorada: as Cortes perante o problema da escravidão (1836-1875)*. *Análise Social*, vol. XXXVI (158-159), 2001. p 220.

de navios, principalmente portugueses, que passaram a combater o tráfico na costa daquele continente.

Neste ponto do processo de combate ao tráfico de escravos, a posição de Brasil e Portugal se invertem em relação ao período entre 1831 e 1841. Se antes, os traficantes preferiam a bandeira portuguesa objetivando escapar às punições das comissões mistas formadas pelo tratado de 1826, a partir de 1842, as bandeiras brasileiras prevalecem no tráfico e os navios de guerra de Portugal passam a dar caça aos negreiros.⁴⁶³

Com a aproximação do fim do tratado de 1827 e a recusa sistemática do governo brasileiro em assinar outro convênio com a Inglaterra, houve um aumento do rigor da marinha britânica. Deste propósito não escapavam nem mesmo navios mercantes, a dificuldade de diferenciar um e outro tipo ao longe fazia com que inúmeros navios de comércio legal acabassem como presas inglesas.⁴⁶⁴

O Ministério dos Negócios Estrangeiros se esforçava para garantir que a bandeira brasileira não fosse vítima destas ações arbitrárias, mas a retaliação inglesa visava forçar o Brasil a repactuar sobre o tráfico e não se importava com possíveis exageros dos seus comandantes, que por sua vez viam em qualquer presa a possibilidade de ganhar os prêmios concedidos pelo governo britânico.

Três destes casos, que serviam para valorizar o discurso nacionalista em defesa da soberania brasileira, foram narrados pelo Ministro Ferreira França em seu relatório de 1844. Ele relata aos "senhores deputados" a má sorte dos navios mercantes Maria Thereza, Relampago e Ventura, que praticavam a navegação de cabotagem entre os portos do Brasil, por fim, apreendidos por cruzadores britânicos por não apresentarem os devidos documentos e os manifestos de carga.

O primeiro dos navios a que se refere o Ministro estava em "águas pertencentes ao Império" e foi capturado porque não contava com os documentos de bordo, que segundo o ministro, já tinham sido enviados ao porto onde faria o aporte. Mesmo "sem o menor indício de empregar-se no commercio de Africanos" pretendeu o captor "submitter este caso a hum Vice-Almirantado Britannico". O governo brasileiro atuou rapidamente frente à questão, os ditos documentos foram apresentados, obtendo o proprietário,

⁴⁶³ Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976

⁴⁶⁴ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976 .

Antonio José da Graça, "o direito de reclamar indemnisação dos prejuízos, perdas e danos que soffreo por aquella illegal detenção."⁴⁶⁵

No entanto, o mais importante ao governo era jogar luz sobre as arbitrariedades com o intuito de relaxar as ações dos cruzadores ingleses. Por isso o Ministro carregou nas tintas na hora de questionar a ação. Afirmava o descontentamento não só com a "violação manifesta" em relação aos tratados ainda em vigor naquele tempo, como também com a "grave offensa à dignidade Nacional."⁴⁶⁶

Quando relata o segundo caso, o ministro é mais explicito em relação aos interesses que o movem na defesa dos navios vilipendiados. Afirma que aqueles ataques, que feriam gravemente os tratados e o mais exemplares princípios de relacionamento entre nações amigas, impunha "os maiores vexames e prejuízos ao commercio de cabotagem, unica vantagem que tem a navegação nacional sobre a estrangeira."⁴⁶⁷

O governo imperial, dominado pelos conservadores, já não demonstrava qualquer ímpeto de combate ao tráfico. Com o fim das Comissões Mistas do Rio de Janeiro e de Serra Leoa, a partir de setembro de 1845, pois o prazo fora estendido pelo governo brasileiro por mais seis além do estipulado no tratado, o combate perpetrado pelos navios da marinha imperial foram praticamente inexistentes. Os navios brasileiros empregados no tráfico encontravam facilidade em obter os documentos necessários para iniciar suas viagens sob os ventos da legalidade.

Mas ao atravessar o Atlântico, os negreiros não sofriam somente a fiscalização dos cruzadores britânicos. Portugal e França, que já apresentavam interesses em explorar colonialmente os territórios africanos, também perseguiam os navios brasileiros empregados no tráfico ilegal.

No relatório dos estrangeiros de 1846, é relatado que o Ministério havia determinado às legações de Paris e Lisboa a ficarem atentas às capturas ilegais de vasos brasileiro. Os portugueses, que àquela altura viam aquele processo como uma vingança aos inúmeros navios daquela nação apreendidos até 1839 no Brasil, não ofereciam nem resposta às reclamações brasileiras.⁴⁶⁸

⁴⁶⁵ FRANÇA, Ernesto Ferreira. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1844 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1845. p. 17

⁴⁶⁶ Idem.

⁴⁶⁷ Idem. p.18

⁴⁶⁸ "O governo portuguez não attendeu ainda as justas requisições do governo imperial como forão formuladas pela ultima legação." CAYRU, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1846*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1847. p. 8.

Todavia as questões com o governo de Sua Majestade Fidelíssima não se restringiam à apreensão de navios sem a existência de um tratado específico que o permitisse. Um pleito antigo tornava-se ainda mais urgentes com a crescente ação de cruzadores portugueses e britânicos na captura de navios brasileiros. A convicção do governo imperial na necessidade de nomear cônsules para as colônias portuguesas na África se restaurava. O Brasil exigia o tratamento dispensado aos britânicos, que sob o argumento de combater o tráfico, tinham ali seus representantes.

Embora houvesse grande preocupação do governo imperial com os navios empregados no tráfico, não foi este o argumento utilizado para convencer o governo luso. A instrução oferecida à legação brasileira em Lisboa recorria ao princípio da reciprocidade, explicando que o "governo do Brazil, tem permitido ao governo Portuguez a nomeação de vice-consules nos portos do Brazil"⁴⁶⁹ Os esforços foram inúteis, pois, somente com o fim do tráfico de escravos é que foram admitidos agentes consulares do Brasil nas possessões portuguesas.

No entanto, o outro pleito brasileiro, que exigia o fim das buscas e apreensões de navios brasileiros na costa africana foi atendido em 1848. A ação do governo português de orientar ao governador da província de Angola para não atuar sobre navios estrangeiros nas águas portuguesas, foi muito bem recebida pelo governo imperial.

"O procedimento que acabão de ter a França e Portugal, e que é um verdadeiro acto de justiça e de respeito ao direito das gentes, reconhecendo que o direito de visitar , deter e julgar navios brasileiros somente lhes poderia ser concedido por tratados em que o Brazil expressamente lhes outorgasse e delegasse esse direito, essencialmente ligado à soberania e independência das nações."⁴⁷⁰

Mas é preciso pontuar, que a medida foi decorrente de ações direta dos Ministério do Estrangeiro. Com o aumento das ações contra navios brasileiros, as legações foram orientadas a ameaçar com retaliações comerciais, com o aumento de taxas e com apreensões de navios daquelas nações que aportassem no Brasil sem os devidos documentos, ou sobre os quais recaísse qualquer suspeita.⁴⁷¹

⁴⁶⁹ CAYRU, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1846*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1847.

⁴⁷⁰ SOUSA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1849 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1850.

⁴⁷¹ Barão de Cairu para Antonio de Menezes Vasconcellos de Drumond, despacho. 10 de janeiro de 1847.

A grandiosa marca alcançada pelo tráfico de escravos no seu derradeiro decênio foi resultado dos mais variados elementos que já pontuamos neste capítulo. No entanto, observando este processo pelo prisma da dialética histórica, fica bastante evidente que ele é efeito mas também é causa. Se as relações externas determinaram de alguma forma estes fenômenos, também foram por ela determinadas.

Os avanços e recuos de Portugal e Brasil no seu contexto relacional podem não ter sido diretamente influenciados pela questão do tráfico, mas o seu espectro rondava as ações política. O crescimento da demanda no Brasil e o consequente aumento do tráfico prejudicava o projeto português para suas colônias. Reprimir o tráfico naquele contexto significava defender os interesses nacionais portugueses, até o momento em que isso não atrapalhasse o comércio externo que já estava consolidado.

A ausência de um tratado comercial entre as duas nações gerou maior liberdade de ação das suas diplomacia em defender os seus interesses peculiares. Enquanto os portugueses queriam mais mercado para os seus produtos, os brasileiros precisavam de mais braços para a sua lavoura, deste choque estabeleceu-se uma sutil relação de equilíbrio dentro do universo conflituoso da política externa brasileira por causa das pressões britânica e sua *bill Aberdeen*.

***Bill Aberdeen* e a resistência às ações inglesas**

Quando, em 1839, a Inglaterra se valia do *Act Palmerston* para dar caça e apreender os navios portugueses, o governo brasileiro condenou a ação britânica e se manifestou em favor de um acerto entre as duas nações. No entanto, não houve nenhuma ação mais contundente ou mesmo uma solicitação de explicações. O entendimento natural era que o fato só dizia respeito às duas nações, principalmente, porque naquela época inúmeros navios portugueses foram apreendidos e julgados pela Comissão Mista do Rio de Janeiro.⁴⁷²

Seis anos mais tarde uma lei similar àquela, que impactou as relações entre a Grã Bretanha e Portugal, atuou diretamente sobre os interesses brasileiros. A *bill Aberdeen* impôs ao Brasil um ataque frontal a sua soberania e independência, além de prejudicar a marinha mercante nacional, que já não tinha muita capacidade competitiva frente às suas congêneres.

⁴⁷² COUTINHO, Aureliano de Souza e Oliveira. *Relatório da repartição dos Negócios Estrangeiros 1842* 1A. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1843.

A lei inglesa foi responsável, sem dúvida, pelo envolvimento do Brasil em um conflito internacional. O impasse diplomático frente à realização de novos acordos e a compreensão brasileira de que o tratado de 1826 perdia completamente a validade em 1845, trouxe os navios ingleses para combater o tráfico dentro dos portos brasileiros, criando grande instabilidade política e várias manifestações públicas de insatisfação.⁴⁷³

O governo imperial, por sua vez, deixou sua manifestação de desagravo em uma extensa nota de protesto encaminhada à legação britânica e publicada em alguns periódicos brasileiros. O texto faz a narrativa de todo o processo de combate ao tráfico de escravos no Brasil desde os acordos de 1815 e 1817. Realça o papel do Brasil no combate ao tráfico de escravo, a aliança com a Inglaterra, chamou atenção sobre os casos de arbitrariedades dos cruzadores britânicos, que prejudicaram a navegação externa e de cabotagem brasileira e, por fim, relata que o governo imperial sempre esteve disposto a estabelecer um novo acordo, mas que fosse bom para ambas as partes.

"No meio de tão exageradas pretensões, não se esquecia contudo o governo imperial de propôr pela sua parte ao da Grão-Bretanha as medidas que na sua opinião poderão conciliar a repressão do tráfico com os interesses do commercio licito dos seus subdito, tendo oferecido no anno de 1841 um contra projecto com todas as clausulas adequadas ao duplo fim que o governo imperial viva e sinceramente procurava obter."⁴⁷⁴

A referência ao tratado de comércio é, em verdade, parte da estratégia do governo imperial para reverter ou amenizar a ação militar que se vislumbrava contra suas embarcações. O governo tinha informações sobre o debate político ocorrido na Câmara dos Comuns, quando houve as discussões sobre o projeto encaminhado por Aberdeen. Chegavam notícias de que os industriais de Manchester, representados, naquela Câmara por Milner Gibson, demonstravam total insatisfação com as medidas propostas na *bill*,

⁴⁷³ "E hoje, esgotados o meios diplomaticos, ameaça constranger o Brazil por meio da força a submeter-se, a suas pretensões. E ella levará avante seus designios, se o Brasil, se a França, se todas as nações marítimas não se apressarem a protestar contra uma pretensão que fere audaciosamente os principios fundamentaes da soberania dos Estados e da liberdade do mares." *O Imparcial, Folha Política e Comercial*. Rio de Janeiro, 23 de dezembro de 1845. Ano 2, nº 121. p.2

⁴⁷⁴ Protesto contra o acto do parlamento ingles. In *O Imparcial, Folha Política e Comercial*. Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1845. Ano 2, nº 124. p.2

além de culpar o governo *tory* pelo insucesso das negociações com o Brasil por novo acordo.⁴⁷⁵

A questão envolvendo o tratado de comércio remete a um debate historiográfico. Entre os historiadores brasileiros, a correlação entre o fim dos tratados de livre-cambismo e as retaliações perpetradas pela *bill* é direta. Entendem, que para os ingleses a forma mais rápida de forçar um acordo seria, inevitavelmente, atacando um dos fundamentais alicerces da economia. Somam a esta questão o descontentamento com as *Tarifas Alves Branco*, que tinham dobrado em relação ao tratado de 1826, os direitos de alfândega para os tecidos de algodão e outros gêneros com origem naquele país.

Assim observa os historiadores Werneck da Silva e William Gonçalves, que reforçam a sua tese de que a Inglaterra cada vez mais *black* usou a lei antiescravista como instrumento de retaliação à negativa brasileira em aceitar as imposições comerciais inglesas. Categoricamente afirmam, que "ela começou a combater o tráfico negro, escorada na *bill Aberdeen* de 1845, já que o Brasil não queria renovar os tratados livre-cambistas, tanto que alterou o regime comercial através das Tarifas Alves Branco, protecionistas, de 1844."⁴⁷⁶

Tâmis Parron, por sua vez, é um pouco mais cauteloso na sua leitura, mas não deixa de apontar a Tarifa Alves Branco, à recusa do tratado comercial e a posição unilateral de por fim ao tratado antitráfico de 1826 como elementos fundamentais a iniciativa inglesa.⁴⁷⁷ O autor, no entanto, observa que a lei impacta de forma tal no cenário brasileiro, que acaba por unir conservadores e liberais na defesa da soberania brasileira, relegando completamente a segundo plano qualquer debate real sobre políticas antiescravistas.

Este cenário interpretativo, que ganha ressonância em outros autores, deriva de uma série de fatos contínuos, que circunstanciaram os diálogos entre as duas nações. O primeiro deles foi o crescimento exponencial da economia industrial inglesa, fortemente calcado nos acordos de livre-cambismo, que foram assinados com diversos países desde o início do século XIX. Por este pressuposto, a Inglaterra não podia prescindir de um mercado tão vigoroso como o brasileiro. A eminência do fim do acordo comercial e a

⁴⁷⁵ O periódico *Diário do Rio de Janeiro*, reproduziu, com alguns meses de atraso, os debates ocorridos na Câmara dos Comuns inglesa, sobre a *bill Aberdeen*. *Diário do Rio de Janeiro*, sabbado, 18 de outubro de 1845. Ano XXIV, nº 7040. p.1

⁴⁷⁶ SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)* - A política externa do sistema agroexportador. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. pp 73-74.

⁴⁷⁷ PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

pressão dos setores industriais britânicos forçaram o *Foreign Office* a se movimentar em busca de um novo acordo com o Brasil. Os fatos seguintes remetem exatamente ao processo de negociação que se inicia em 1841 e vai até a decretação da lei.

Com efeito, o governo imperial deixava-se em compasso de espera, mas, de forma política, apresentava o tratado de 1826 como injusto e desproporcional; apontava para a manutenção das Conservatórias inglesas como um descumprimento do que fora acordado, reclamava do tratamento dado a produtos brasileiros nos portos britânicos e ainda questionava, permanentemente, as apreensões de navios brasileiros que não apresentavam indícios de tráfico de escravos.⁴⁷⁸

Um exemplo das circunstâncias reclamadas se encontra no relatório dos Negócios Estrangeiros de 1845; um navio de origem estrangeira, com bandeira da Sardenha, foi capturado por um navio de britânico e levado ao tribunal de Gênova, com um carregamento de tabaco, açúcar, aguardente e manufaturas e nenhum africano a bordo. O governo imperial reclamava que a ação dos cruzadores britânicos excediam às suas atribuições, atacando e criando problemas para o comércio brasileiro com outras nações.⁴⁷⁹

Os casos similares se sucedem e os ataques da marinha britânica tornam-se cada vez mais violentos. Em 1849, o ministro brasileiro dos estrangeiros, troca várias notas com a legação britânica no Brasil, cobrando explicações sobre um navio com a bandeira do império, que depois de capturado ilegalmente foi incendiado, sem que seus proprietários pudessem reaver suas mercadorias ou apelar aos tribunais por um julgamento justo.

O encarregado de negócios britânico, James Hudson, responde às cartas do Ministro Paulino José Soares de Sousa, alegando que as ordens dada aos cruzadores britânicos determinava que fizessem de tudo para impedir que o tráfico de carne humana fosse continuado no Brasil. Sobre a brigue barca Santa Cruz, afirmou que "foi apreendido por ser encontrado empregando-se no tráfico de pirataria de escravos, e foi destruído porque estava innavegavel."⁴⁸⁰

Estas demandas que ocorreram antes e depois da *bill* inglesa serviam de argumento nas negociações para um novo tratado. O governo brasileiro comandado

⁴⁷⁸ Cf. Protesto contra o acto do parlamento ingles. In O Imparcial, Folha Política e Comercial. Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1845. Ano 2, nº 124. p.2

⁴⁷⁹ CAYRU, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1845*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1846. p 5

⁴⁸⁰ James Hudson para Paulino José Soares de Sousa. Nota. Rio de Janeiro 19 de fevereiro de 1850. Arquivo do Itamaraty.

pelos liberais, que já demonstramos, eram mais afeitos às ações de repressão ao comércio de africanos, se colocava à disposição para negociar, mas apresentava o combate ao tráfico como moeda de troca de um acordo comercial pautado nos interesses do Brasil e na solução das questões da fronteira com a Guiana Inglesa. Estas exigências foram apresentadas ainda em 1843, quando a missão "Ellis" veio ao Brasil para definir os próximos passos do relacionamento bilateral.⁴⁸¹

A missão foi um fracasso, a única definição havida foi a extensão do antigo tratado comercial até 1844. Os industriais ingleses, que estavam dispostos até a ceder sobre o tráfico para garantir um tratado que os beneficiasse, creditaram à Aberdeen a falha do seu comandado.⁴⁸² Entre os fatos que circunstanciaram o processo até a contundente ação britânica, este é considerado por muitos como elemento chave. Porque em sequência o ministro do estrangeiro inglês assume como sua, uma causa a qual não dava muita atenção.

Os historiadores ingleses, no entanto, apresentam uma compreensão diferente da questão. Seja em Herbet Klein⁴⁸³, com sua adaptação dos fatos às suas verdades, ou em Leslie Bethell, com muito mais propriedade e compromisso factual, a questão da *bill*, não está relacionada diretamente aos interesses comerciais diretos com o Brasil. Ao contrário, para Bethell, se fosse por estes preceitos o governo britânico teria cedido ao Brasil por pressão dos industriais de Manchester.

Em capítulo do seu livro dedicado exclusivamente a *bill Aberdeen*, o historiador perfaz uma narrativa circunscrita em toda documentação oficial disponível. Vale-se de relatórios, correspondências, debates parlamentares para afirmar que a lei era fruto da necessidade britânica de estancar o processo do tráfico em todo o globo. Deste modo, a questão da escravidão é encarada de forma estanque, como algo fundamental ao desenvolvimento da humanidade, mas sem ligação com as questões econômicas, sejam

⁴⁸¹ "A Missão de Mr. Ellis foi por consequência inutil á vista da insistencia do governo então do Brasil na condição, *sine qua non* de ser admittido o seu assucar com direitos *diferenciaies mas não prohibitivo*. Mr. Ellis não tinha autorização para aceitar esta posição sinão no caso do Brasil se compromettesse a adoptar mediadas mais adequadas para supressão do tráfico de escravos; mas como esta questão era objeto de um outro tratado em vigor, a proposição foi considerada como não relevante." *Diario do Rio de Janeiro*, sexta-feira, 5 de março de 1847. Ano XXVI, nº 7445. p.2.

⁴⁸² BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Jeneiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976 .p. 249

⁴⁸³ KLEIN, Herbert. *Trafico de Escravos no Atlântico*.Ribeirão Preto, SP: Funpec, 2004.

conjunturais, como observam Parron e Silva & Gonçalves, ou estruturais como observou Eric Willians.⁴⁸⁴

A leitura de Bethell refere-se exclusivamente ao fato e suas causas e consequências para o política britânica e para o tráfico e a política no Brasil. Quando, em seu relato, reforça as dúvidas que atormentaram Aberdeen e o seu líder, o deputado Penn, ou ainda quando dialoga com os documentos citando as intervenções de oposição de Gibson ou o apoio de Palmerston, o historiador busca dar tons humanistas e benevolentes ao *Act*, que enfim, feriu os princípios fundamentais do respeito à soberania de outra nação e colocou em situação de conflito as relações com o Brasil, além de envolver outros atores do jogo internacional como Portugal e França em um postura ofensiva à nação que praticava a pirataria.⁴⁸⁵

Contextualmente analisamos este processo, que resultou na lei inglesa de combate ao tráfico, como consequência de um processo histórico mais profundo, decorrente de múltiplas dimensões. Estão neste complexo ordenamento elementos de cunho estrutural e outros de cunho conjuntural. A estrutura era afetada pela própria alteração sistêmica, que ocorria desde o século XVIII. O liberalismo em suas múltiplas facetas, política, econômica, religiosa, individual, não podia admitir a existência da escravidão. Por esta perspectiva, ela era completamente oposta aos direitos naturais do homem, logo, precisava ser combatida. Por este caminho segue a leitura de Bethell.

No entanto, a história é feita por homens e mulheres, que em suas idiossincrasias, são determinados pelas demandas reais e por seus interesses mais objetivos. Portanto, o combate ao tráfico e à própria escravidão era fruto desta combinação incrível entre as ideias professadas, que determinavam o fim do Antigo Regime e o alvorecer da era liberal, com características mais humanas que determinam a conduta individual no cotidiano, a ganância, a cobiça, o altruísmo, a benevolência entre outras tantas.

Por esta perspectiva, a *bill Aberdeen* se configura em uma ação política de cunho estruturante, pois, buscava promover as mudanças sistêmicas necessárias para finalizar a desconstrução das antigas engrenagens que sustentavam o sistema mercantilista, mas também foi uma ação entre amigos, que queriam se beneficiar ao máximo das potencialidades do lucro que o comércio com o Brasil poderia gerar com a finalização do tráfico.

⁴⁸⁴ Cf. WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: CEA, 1975.

⁴⁸⁵ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976 .pp 232-253.

Contudo, aos objetivos desta tese, importa de que forma que esta lei afetou a vacilante relação entre Brasil e Portugal. Como que uma lei definida pela Inglaterra com foco exclusivamente nos navios brasileiros poderia ter qualquer vínculo ou influência na conduta definida pelas duas nações para o relacionamento bilateral?

A resposta está no envolvimento crucial dos portugueses nas campanhas de combate ao tráfico de escravos e no seu alinhamento político com a Inglaterra, principalmente, após a assinatura do tratado de 1842, que pôs fim às hostilidades diplomáticas entre as duas nações, que se iniciara com a entrada em vigor do tratado de combate ao tráfico entre o Brasil e Grã-Bretanha, em 1830.

No combate ao tráfico ilegal de escravos na costa africana havia um grande número de navios portugueses; cerca de 25% da frota destinada a tal função. O número de navios brasileiros apreendidos e encaminhados aos tribunais de Angola e Lisboa aumenta após a decretação da lei inglesa. Houve maior desenvoltura da marinha de Sua Majestade Fidelíssima com o amparo da maior potência naval daquele tempo.⁴⁸⁶

As reclamações de prezas das autoridades brasileiras, referentes a navios capturados na costa africana se avolumaram e isso ficou registrado nos relatórios dos ministros de estrangeiros brasileiro, alguns já citados. Esta circunstância especial gerou o isolamento diplomático do Brasil, diferentemente do que havia ocorrido a Portugal após o *Act Palmerston*. Naquele momento o próprio Brasil e outras potências europeias, entre elas a França, cobraram do ingleses uma postura mais adequada e diplomática em relação aos portugueses.⁴⁸⁷

No contexto pós 1845, no entanto, as circunstâncias ficaram muito desfavoráveis à posição política adotada pelo Brasil naquele instante. França, Portugal e até Estados Unidos, último dos aliados do Brasil na questão do tráfico de escravos, estabeleceram tratados de repressão ao tráfico ou negociavam neste intuito. Além disso, cresciam os interesses coloniais sobre a África. Os jornais brasileiros, por exemplo, noticiavam a

⁴⁸⁶ Cf. PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 220.

⁴⁸⁷ "Com a Grã-Bretanha, França e Portugal continuão pendentes as nossa reclamações sobre o direito de visita e busca, nossa navegação de longo curso continua ainda sem aquella protecção que exigiam os interesses do Imperio,; ainda pesa sobre a ella o bill do parlamento britânico de 8 de agosto de 1845... apezar das instancias do governo imperial, ainda não consta que tenham sido modificadas convenientemente as instruções dadas pelas duas últimas potências aos seus cruzadores empregados na repressão do tráfico de Africanos na Costa da Africa." ABREU, Antonio Paulino Limpo de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1847*. Rio de Janeiro: Typografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp, 1848. p. 6.

pacificação do norte da África estabelecida pela França.⁴⁸⁸ O projeto de Portugal para a África já é por nós conhecido e a Inglaterra avançava na exploração do ouro e gêneros naturais em várias partes da África.

Mas, um outro aspecto liga esta questão do combate ao tráfico empreendido a partir dos estertores da *bill* inglesa; existia a acusação aos portugueses que usavam o discurso de combate ao tráfico para justificar o combate a emigração de seus cidadãos para o Brasil.

O jornal "O Grito Nacional", de linha editorial claramente antilusitana, cobrou do cônsul português explicações sobre o fato de um navio de guerra de seu país ter apreendido, sob acusação de contrabando e comércio ilícito, um navio mercante brasileiro que trazia ilhéus ao Brasil.⁴⁸⁹ A denúncia trazida por este periódico, que também apresentava uma concepção radicalmente antiescravista, envolve um conjunto de outras questões sobre as quais reclamava o governo brasileiro junto às legações destas nações que combatiam o tráfico. Questionava o governo, o uso dos instrumentos coercitivos do tráfico para atender, na verdade, outros interesses destas nações junto ao Brasil.

Por esta razão, o mesmo periódico usava como epígrafe, nas suas primeiras edições, uma série de citações de parlamentares, entre elas uma que dizia: "Acabe S. Ex. com a alta influencia politica que exerce no paiz essa raça de estrangeiros, acabe com o tráfico da escravatura, e o Brasil, repito, será salvo nesse dia"⁴⁹⁰ O discurso abolicionista e nacionalista buscava respaldar a "verdadeira independência" à eliminação daquela prática comercial que colocava o Brasil à mercê de investidas inglesas, portuguesas e francesas.

Mas esta percepção não fica restrita aos radicais liberais. O próprio governo brasileiro, apesar do pouco impacto que a caça aos negreiros causaram no tráfico e na própria economia nacional, já inclinava-se a uma solução definitiva sobre a situação do tráfico. Apesar de algumas propostas de finalização do comércio terem surgido na imprensa e no parlamento, a primeira ação neste sentido foi a de tentar negociar os termos de um novo acordo com a própria Inglaterra.

⁴⁸⁸ *Gazeta Oficial do Império do Brasil*, terça-feira, 12 de janeiro de 1847. Vol I, nº 109. p.2. Biblioteca Nacional - Biblioteca Digital: PR_SOR_00266_001_749435.

⁴⁸⁹ *O Grito Nacional*, Rio de Janeiro, 01 de fevereiro de 1849. nº 30 p. 2. Biblioteca Nacional - Biblioteca Digital: PR_SOR_05921_341185.

⁴⁹⁰ *O Grito Nacional*, Rio de Janeiro, 12 de setembro de 1848. nº 4 p. 1. Biblioteca Nacional - Biblioteca Digital: PR_SOR_05921_341185.

Em 1847 o Ministro de estrangeiros brasileiro, depois de relatar as reclamações feitas a Portugal e França, passou a elencar as ações tomadas pelo governo para evitar que navios com a bandeira do império fossem vítimas das ações estrangeiras. Entre as questões relatadas estava a proposta feita ao governo inglês para que um outro acordo fosse assinado, mas com a condição de que a lei que autoriza apreender navios brasileiros fosse revogada.⁴⁹¹

Como os ingleses não pareciam estar dispostos a anular a sua deliberação, ficou o governo brasileiro exposto ao conjunto de opções desconfortáveis de enfrentar a Inglaterra, colocando em risco o equilíbrio econômico do país, ou ceder às pressões e assinar um novo convênio, nos moldes dos que a Inglaterra assinou com Portugal em 1842.⁴⁹²

As ações de captura se acentuavam na Costa Africana, empreendida pelas forças navais das três nações citadas anteriormente, a pressão para que o Brasil aceitasse um acordo antitráfico também acorria das representações de Portugal e França. A solução portuguesa era sempre apresentada como a alternativa mais inteligente, pois garantia a soberania e mantinha o comércio.

As circunstâncias se apresentavam conflituosas, a autonomia decisória e a soberania estavam colocadas à prova. Neste contexto surgiram proposições radicais, que buscavam recompor as condições de tranquilidade para os portos brasileiros, que naquela altura, já marcando o calendário o ano de 1849, estavam sendo vilipendiados pela força naval britânica, sendo obrigados a responder com fogo aos ataques.⁴⁹³

Os Senadores Hollanda Cavalcanti e Candido Baptista de Oliveira, cada um por seu lado e partido, apresentaram projetos no sentido de impedir que o malogro da economia brasileira continuasse. Mas enquanto a proposta de Hollanda Cavalcanti, rejeitada pela Comissão Especial, concedia todo poder ao Império para tomar qualquer medida em um acordo com a Grã-Bretanha, invertendo o processo, ou seja praticamente ratificando um acordo antes de ser assinado, o de Baptista de Oliveira ia em sentido

⁴⁹¹ ABREU, Antonio Paulino Limpo de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1847*. Rio de Janeiro: Typografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp, 1848.

⁴⁹² No seu livro, citado em algumas oportunidades neste trabalho, Tâmis Parron definiu a situação do governo brasileiro a partir da questão entre a capitulação e o enfrentamento em relação a Inglaterra.

⁴⁹³ Cf. PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p.238

contrário, diminuindo os impactos punitivos aos traficantes, um retrocesso em relação a lei de 1831.⁴⁹⁴

Apesar da rejeição do primeiro e da aprovação pela Comissão do segundo, os projetos não avançaram em sua tramitação. Mesmo porque a resposta do governo conservador já estava pronta para ser apresentada na Câmara. A necessidade de garantir os princípios de autonomia do Estado brasileiro, fez o Ministério da Justiça encontrar uma forma de estabelecer o compromisso histórico do país com o combate ao comércio de escravos. Buscou-se na lei de 1831 as linhas gerais que determinariam a nova investida brasileira contra o tráfico, mas ela foi reforçada com o intuito de não deixar dúvidas sobre as intenções.

A construção da lei Eusébio de Queirós

Desde o início do nosso trabalho estamos defendendo a concepção analítica de Pierre Milza, de que as questões internas determinam às políticas externas. Mas chegamos ao ponto em que nossa base teórica é posta à prova. A promulgação da Lei Eusébio de Queiroz pelo parlamento brasileiro é o momento que muitos historiadores apontam as pressões inglesas como real elemento motivador.⁴⁹⁵

A *bill* inglesa foi inegavelmente um duro golpe aos interesses escravistas e comerciais brasileiros. A crescente cafeicultura demandava braços africanos e mercado consumidor para seu produto. Portanto, a associação entre a política inglesa e a decisão tomada posteriormente no Brasil é um acerto analítico, que não é possível refutar.

Mas como explicar o grande volume de entradas de escravos africanos no Brasil mesmo com o cerco militar e diplomático inglês? Por que a queda destas entradas só ocorreram efetivamente com a ação do governo brasileiro? Por que o governo brasileiro resolveu efetivamente atacar o problema do tráfico? Estas questões não são novas, mas as suas repostas nos ajudam a entender a dinâmica final do tráfico para o Brasil e suas implicações nas relações específicas com Portugal, que se tornou o principal beneficiário direto do fim do comércio de negros entre a África e o Brasil.

⁴⁹⁴ *Projectos de Hollanda Cavalcanti e Candido Baptista de Oliveira*. Maio de 1850. Arquivo do Itamaraty. P10 M31 pasta C

⁴⁹⁵ "De um modo ou de outro, era preciso sair do impasse, e afinal a política brasileira cede. Em 1850 adotam-se medidas efetivas de repressão ao tráfico: não só leis eficientes, mas uma ação severa e continuada." PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: ed. Brasiliense, 1980. p.152.

As ações britânicas causaram imenso desconforto nos políticos brasileiros naquele período de 1845 a 1850, mas elas não impactaram o comércio externo, que cresceu bastante no período, e também não causaram grandes danos no seu próprio objeto de combate, o tráfico de escravos.

Os dados de comércio externo brasileiro demonstram que não houve qualquer bloqueio ou mesmo restrição ao consumo de produtos brasileiros. Comparando os dados de exportação dos principais produtos brasileiros, observamos que excetuando uma leve queda do café, todos os outros produtos tiveram crescimento exponencial das suas exportações se tomarmos por base os anos fiscais 1845/46 em comparação com 1849/50. As exportações de fumo subiram de 4.265 para 5.098 toneladas, o algodão de 9.479 para 17.299, a borracha de 150 para 375, a erva mate de 2.554 para 5.593, o cacau de 2935 para 4137, o açúcar (a época o principal produto da pauta brasileira) foi de 109.812 para 116.405 e mesmo o café que teve uma variação negativa de 1.525 para 1.453 toneladas, teve nos três anos circunscritos no período uma grande saída, 2.387 toneladas no ano fiscal 1846/47, 2.340 em 1847/48 e 2106 no seguinte.⁴⁹⁶

Ressalta-se ainda que as relações de comércio externo com a Grã-Bretanha e a França, também envolvida no combate aos negreiros brasileiros na costa africana, também conheceu crescimento. Com a Grã-Bretanha as importações subiram de 2.739.778 libras no intervalo 1842/43 para 5.317.007 libras no ano 1852/53, crescimento similar ocorreu com as exportações que cresceram mais de 120% no período. Com a França o fenômeno se repete, garantindo que a economia do império, apesar do isolamento político, mantinha-se em crescimento. Dos três países que participavam da ação de repressão ao tráfico de escravos em navios brasileiros, Portugal era o único com o qual o comércio do Brasil conheceu uma queda. As exportações brasileiras para lá diminuíram neste período.⁴⁹⁷

No outro ponto relacionado, segundo dados do próprio *Foreign Office*, entre 1845 e 1850 entraram mais escravos no Brasil, oriundos da África, do que em qualquer outro quinquênio. Em especial chamamos atenção para os anos de 1849, quando as investidas

⁴⁹⁶ *Anuário Estatístico Brasileiro 1939-1940*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Aporte Digital: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf. Pp. 1374-1376.

⁴⁹⁷ *Anuário Estatístico Brasileiro 1939-1940*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Aporte Digital: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf. Pp. 1374-1376. pp. 1369-1372.

da frota inglesa foram efetivas e violentas. Naquele ano desembarcaram no Brasil, segundo a diplomacia inglesa, 54.061 africanos.⁴⁹⁸

Estes dados estatísticos nos apontam que a tônica das preocupações do governo brasileiro não era econômica e nem mesmo com o tráfico. Estes elementos não tiveram alteração nas suas dinâmicas neste médio prazo analisado. Perspectivamente, podemos intuir que os impactos poderiam vir a serem sentidos com a continuação das medidas inglesas, que a repetição de ataques como o ocorrido no porto de Paranaguá em 1849 poderiam gerar desconfiança dos navios mercantes, ou mesmo temor dos negreiros, mas os fatos não corroboram esta hipótese.

A questão econômica se demonstra falha para explicar tão grande ascendência do governo britânico sobre o governo brasileiro. Podemos conjecturar sobre perdas futuras, sobre as possíveis consequências de um conflito na economia, mas até aquele momento, com os dados que foram emitidos por órgãos oficiais dos dois países, não havia nada que apontasse para as perdas econômicas e fizesse o governo imperial mudar de posição.

No campo político, no entanto, o Brasil encontrava-se isolado no cenário internacional. Mesmo os Estados Unidos, que inicialmente apresentou-se como aliado na questão do tráfico, modificava sua postura e encaminhava seus navios ao combate daquela atividade. Este isolamento trazia dificuldades ao Brasil, que também estava envolvido na questão do Prata e precisava do apoio internacional para evitar que a Argentina anexasse o Uruguai, o que determinaria o controle sobre a foz do rio da Prata. As frentes do Ministério dos Negócios Estrangeiros não se encerravam nestes pontos. O Brasil estava envolvido em negociações com os ingleses e franceses sobre as fronteiras norte com as respectivas Guianas.⁴⁹⁹ Todas estas demandas exigiam grande habilidade política e, no cálculo de perdas e ganhos, sacrificou-se o tráfico para obter ganho nas outras questões.

Alguns articulistas relacionavam a questão do Prata diretamente com ação inglesa contra a escravidão e o suposto entrave comercial provocado pelas tarifas alfandegárias. No *Diário do Rio de Janeiro* de 22 de novembro de 1849, um articulista com o pseudônimo *Americano*, relata o que para ele era uma ameaça ao Brasil diante dos fatos ocorridos na região do Prata. Ele diz que a vitória anglo-francesa determinou uma

⁴⁹⁸ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. Apêndice p.368.

⁴⁹⁹ FRANÇA, Ernesto Ferreira. *Relatório da repartição dos Negócios Estrangeiros 1844 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1845.

divisão de forças, enquanto os franceses priorizaram o Uruguai, os ingleses investiam sobre o governo de Buenos Aires. Este era o perigo, pois, com a paz selada entre argentinos e britânicos, o foco de Manuel Rosas seria o Brasil.

Para o *Americano*, se Rosas investisse sobre o Brasil só precisaria declarar livres os escravos, com havia feito na Argentina, para criar um convulsão social. Isto posto, os ingleses, que sofriam com as altas taxas alfandegárias impostas pelo Brasil depois da *bill* do tráfico da escravidão, apoiariam Rosas nesta empreitada e o Brasil ficaria à mercê dos seus próprios esforços para conter a investida do ditador argentino.⁵⁰⁰

O articulista de forma ainda mais direta diz que esta possível aliança obrigará que o Brasil "ceda então a barreira de suas alfandegas; que permita aos cruzadores ingleses o reprimir o tráfico como elle entendem a bordo de seus navios; que confira ao commercio britannico o que este deseja."⁵⁰¹ Os cenários profetizados não se confirmaram; no entanto, este artigo demonstra o ânimo político interno com relação à política externa. O temor era que o Brasil fosse envolvido em uma guerra para a qual não estava preparado e que traria muitas implicações sociais, econômicas e políticas.

Estas questões nos parecem mais prementes do que os aspectos econômicos, que envolviam as relações do Brasil com estas potências. Com o cerco internacional e a perda gradativa de interesses das antigas nações fornecedoras, o tráfico de escravos não teria grande longevidade, mesmo que este fosse o mais estrito interesse de toda classe política brasileira. Mas definir as fronteiras do país, determinaria ganhos econômicos importantes.

Logo, observamos que a pressão internacional determinada pelas ações inglesas, francesas e portuguesas atuavam muito mais sobre a questão política do que sobre a questão econômica propriamente dita, por isso, talvez a resposta tenha vindo também por essa via. Se em 1845 o protesto do Ministro dos Negócios Estrangeiros abordava tópicos como "soberania", "independência", "defesa da propriedade nacional" "necessidade de mão de obra", "ruína do comércio lícito", em 1849 os periódicos ficavam circunscritos aos dois primeiros tópicos, dando clara dimensão política ao caso.

"Os ingleses vão repetindo actos de desprezo a bandeira nacional, apresando embarcações brasileiras suspeitas do tráfico da escravidão, mesmo dentro dos portos do império: assim querem os

⁵⁰⁰ *Diario do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 22 de novembro de 1849. Ano XXVIII, nº 8259. p.2. Biblioteca Nacional. PR_SPR_00005_094170

⁵⁰¹ Idem.

ingleses ensinar o governo Brasil a cumprir os tratados existentes."⁵⁰²

Este processo, por certo, afetou as relações políticas internas. Se em 1845, quando a *bill* inglesa foi promulgada, tanto liberais como conservadores a condenaram de forma uníssona, por afetar os princípios de independência e soberania; com o passar do tempo as proposições políticas se diferenciavam. Enquanto os conservadores estabeleceram uma migração paulatina da defesa ao direito de importar mão de obra da África ao discurso em defesa do fim da escravidão, os liberais mantinham a crítica à ação inglesa; mas faziam questão de lembrar que se a política de repressão nacional ao tráfico ilícito, implementada por eles durante a regência, tivesse continuado com os conservadores, o Brasil não estaria passando por aquela situação de conflito.⁵⁰³

Com efeito, a divisão política no Brasil ficou bastante demarcada antes ainda destas opiniões colhidas nos jornais da época. Ela decorre das últimas tentativas do gabinete liberal de Manoel Alves Branco demarcar uma posição nacional sobre a questão do tráfico. Aquele gabinete recupera a antiga proposta de Barbacena como alternativa para aplacar os ânimos britânicos. A proposta, como sabemos, tinha por característica atacar o tráfico, mas preservar os compradores de africanos e os defensores de uma ação mais incisiva rejeitaram discutir o tema.⁵⁰⁴

Como a maioria dos parlamentares defensores do fim do tráfico eram do Partido Liberal, a recusa foi tomada como um "voto de desconfiança ao gabinete, que cedeu lugar aos saquaremas."⁵⁰⁵ Este fato nos permite constatar que não havia uma preparação política para lidar com a situação. A reação inesperada da Inglaterra de não aceitar o fim dos acordos e ainda decretar uma lei que dava caça a navios brasileiros, tomou o governo imperial de surpresa e as propostas que surgiam não tinham a capacidade de solucionar o problema.

Quando os saquaremas assumiram a situação não sofreu grande alteração, os conservadores, que chegaram a defender abertamente a retomada do tráfico, quando assumiram ainda no período regencial, não tinham uma proposta que agradasse aos ingleses e a sua base política ao mesmo tempo. De forma prospectiva o ministério de

⁵⁰² *O Echo Liberal*. Rio de Janeiro, 15 de agosto de 1850. nº 48. p. 1.

⁵⁰³ Conforme posições obtidas nos periódicos liberais *O Echo Liberal* e *O Imparcial* e nos conservadores *Diário do Rio de Janeiro* e *Gazeta Official do Império do Brasil*.

⁵⁰⁴ Cf. PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p.235

⁵⁰⁵ Idem. Ibidem.

exteriores determinou consultas a Grã-Bretanha sobre a possibilidade da transferência de colonos africanos livres para o Brasil.⁵⁰⁶ Mas os ingleses já haviam demonstrado em circunstâncias anteriores serem contrários a este tipo de transferência, entendiam que o fim último seria a escravidão.⁵⁰⁷

Mas o gabinete conservador encontrou alento nas disputas diplomáticas. Em 1849 os governos de Portugal e França declaram-se impossibilitados de dar caça aos negreiros com a bandeira brasileira na costa africana. Os dois governos afirmaram que a inexistência de um acordo bilateral entre os países e, no caso francês, a necessidade de contingenciamento de recursos, os impedia de continuar combatendo os negreiros de outras nações que não as suas próprias.

Paulino José Soares de Sousa ressalta a intervenção política do seu ministério e os reiterados protestos e lembra que "o procedimento que acabão de ter a França e Portugal, e que é um verdadeiro acto de justiça e de respeito ao direito das gentes."⁵⁰⁸ Esperava que estas decisões políticas de Portugal e França pudessem isolar os britânicos e fazê-los rever a sua lei.

Mas, ao contrário, com o conflito do Prata solucionado, os britânicos avançaram seus navios contra as embarcações e portos brasileiros em que suspeitavam que houvesse tráfico de africanos. Diante deste quadro, o governo conservador resolveu atuar em duas frentes: a primeira foi combater o tráfico na costa brasileira apreendendo alguns navios e libertando os escravos que tivesse a seu bordo e a segunda no convencimento de suas bases da necessidade de uma lei para efetivamente por fim ao tráfico.

A tática de combater o tráfico para convencer os ingleses a relaxar as ações na costa brasileira é observada a partir de julho de 1849. Naquele mês o *Diário do Rio de Janeiro* passou a publicar notícias sobre o apresamento de navios sob acusação de tráfico de escravos ou de captura de africanos boçais.

No dia 16 de julho de 1849, duas notas, a primeira dava conta do apresamento do navio "Tolerante" e o seu encaminhamento ao subdelegado de Santa Rita, que por sua vez solicitou ao inspetor de alfândega, que vistoriasse o navio e remetesse suas impressões de volta. A segunda falava da captura de cinco africanos boçais que estavam

⁵⁰⁶ Idem. p. 236.

⁵⁰⁷ "Quizesse o Brasil admittir como colonos a africanos a Inglaterra diria logo: - não, vós não podeis introduzir estes africanos, porque vosso fim é escravisa-los." *Diario do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 18 de abril de 1842. Ano XXI, nº 84. p.2. Biblioteca Nacional. PR_SPR_00005_094170

⁵⁰⁸ SOUSA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1849 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1850. p.15

sendo conduzidos por Joaquim José Pereira de Araujo Lima, que também foi preso e encontrava-se na cadeia pública à espera da determinação do juiz municipal.⁵⁰⁹

Outra indicação da existência deste propósito político se encontra no relatório do Ministério de Estrangeiro de 1850. Naquele documento está relatado que de outubro de 1849 até 4 de setembro de 1850, data da lei brasileira, 819 africanos tinham sido apreendidos por cruzadores ou autoridades brasileiras.⁵¹⁰

Esta estratégia não demonstrou ser satisfatória; as ações empreendidas eram restritas e, em contrapartida, chegavam carregamentos e mais carregamentos de africanos no Brasil. Os ingleses não acreditaram nesta repentina ação de combate e mantiveram suas posições. Foi, inclusive, depois deste arremedo de combate ao tráfico que se deram as mais agressivas contendas entre as duas nações em portos brasileiros, ocorridas entre janeiro e maio de 1850.⁵¹¹

A outra estratégia se demonstrou mais efetiva, através dos periódicos que apoiavam o governo e até mesmo aproveitando-se da convicção liberal em relação ao tráfico, o gabinete do Marquês de Monte Alegre lança uma ofensiva política em favor da legislação e de medidas que suprimissem o tráfico.

O conservador *Diário do Rio de Janeiro*, por exemplo, reproduzindo uma nota de *O Philantropo*, expõe a necessidade da unidade em busca de por fim ao tráfico de escravos, demonstra como são desinteressantes ao Brasil a manutenção daquele comércio e exorta uma solução política.

"Os desastrosos males da servidão entre nós, christãos e livres; o odioso do trafico da escravatura em menoscabo da religião e do direito pratico, e o assustador e horroroso espetaculo da nossa lavoura e industria (...) esta bandeira de todas as nações, de todas as crenças, e de todos os partidos..."⁵¹²

O mesmo periódico alguns meses depois, aproveitando-se do fato de africanos terem sido capturados no distrito de São Vicente, em Santos, criticou a prática e

⁵⁰⁹ *Diario do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 16 de julho de 1849. Ano XXVIII, nº 8150. p.5. Biblioteca Nacional. PR_SPR_00005_094170

⁵¹⁰ SOUSA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1850*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1851.

⁵¹¹ *O Grito Nacional*, Rio de Janeiro, 15 de junho de 1850. nº 164 p. 4. Biblioteca Nacional - Biblioteca Digital: PR_SOR_05921_341185.

⁵¹² *Diario do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 26 de março de 1849. Ano XXVIII, nº 8051. p.3. Biblioteca Nacional. PR_SPR_00005_094170

defendeu duras medidas contra os seus praticantes. O jornal apela, inclusive, para aspectos emocionais. Aproveitando-se do fato de a maioria do africanos resgatados serem crianças. Vem o questionamento: "haverá ainda alguém que não se horrorise e queira ainda defender e favorecer o impuro tráfico?"⁵¹³

A mudança de discurso é perceptível. Até o início de 1849 o periódico tratava a questão pelo viés de enfrentamento ao comportamento dos ingleses e defendendo os navios brasileiros, mesmo que estes tivessem todos os elementos que colocassem na atividade do tráfico, mas a necessidade de construir uma unidade em torno da questão do tráfico determinou uma mudança de abordagem. Mesmo nas notícias sobre apresamento de navios pela esquadra inglesa havia algum discurso contra o tráfico, mesmo que combinado com a condenação da atitude da marinha britânica.

A posição a favor de uma solução interna para a questão do tráfico contava também com o apoio dos periódicos liberais. Apesar das pesadas críticas, que atribuíam aos conservadores a cumplicidade com aquele tráfico, os jornais liberais também apoiavam a perspectiva de uma legislação que lhe pusesse fim.

O exemplo mais notável deste comportamento encontramos no "*Imparcial*" de 14 de agosto de 1849. Nele o articulista tenta demonstrar o quanto o tráfico e a própria escravidão eram nocivas às práticas econômicas e ao desenvolvimento da indústria e da agricultura nacional, afirmando que aqueles que produzem não são compradores do produto, o que limitava o crescimento da economia. Apela também para a religiosidade, taxando de desumano o tráfico de escravos em todas as suas etapas e conclui afirmando que:

"Isto supposto, que bello padrão de glória não se offerece para aquelles deputados, quer sejam Saquaremas, que Santas Luzias, que na próxima assembleia geral, accudindo ao reclamo da humanidade opprimida, e ao cumprimento dos sagrados deveres por que são chamados, proponha a lei que deve acabar senão inteiramente, ao menos em parte e respectivamente aos Brasileiros, esse flagelo atroz e deshonoroso?"⁵¹⁴

⁵¹³ *Diario do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 02 de abril de 1850. Ano XXIX, nº 8365. p.3. Biblioteca Nacional. PR_SPR_00005_094170

⁵¹⁴ *O Imparcial*. Rio de Janeiro, 14 de agosto de 1849. Anno VII, nº 493. p.5. Biblioteca Nacional PR_SOR_03879-03883

A construção de um cenário favorável a uma lei que radicalizasse em seus pressupostos de efetivamente acabar com o tráfico de escravos foi se constituindo. Mesmo os maiores beneficiários deste comércio não tinham mais condições de defendê-la frente a todo movimento político que visava restaurar a estabilidade política do Brasil e restabelecer as amistosas relações com a Inglaterra e outras potências que condenavam aquele tráfico.

Caio Prado Jr., afirma que este processo de convencimento das elites brasileiras foi facilitado por outras circunstâncias ainda mais caracteristicamente internas. Os traficantes de escravos, que atuavam nas praças brasileiras, em sua maioria portugueses, ficavam cada vez mais poderosos em decorrência do capital que acumulavam com a prática ilegal e com os empréstimos aos grandes proprietários rurais. Os atritos entre as duas categorias sociais ficavam cada vez mais evidente e os produtores "já começavam a olhar com menos simpatia para um negócio que enriquecendo desmesuradamente seus adversários e credores, deixava-os na penumbra e na dependência de indivíduos que desprezavam"⁵¹⁵

Estes elementos compõem o movimento interno, que permite a aprovação da lei de 4 de setembro de 1850, chamada Eusébio de Queirós. Com a iniciativa o governo imperial buscava se reconciliar com os atores externos, que fizeram da luta contra o tráfico o seu portal para o domínio econômico e político do mundo.⁵¹⁶ Mas também buscava uma reconciliação interna partindo para a solução do tema que mais dividia conservadores e liberais, até porque uma de suas consequências foi a expulsão de muitos portugueses, grandes comerciantes, flagrados na prática ilegal do tráfico.

Neste ponto em particular discordamos da leitura de Tâmis Parron, que atribuiu ao gabinete conservador de 1850, um "tratamento *fast-track*" a questão posta. Aceitamos que a derrota da moção Hutt, descrita pelo autor, tenha influenciado de alguma forma a ação do governo, mas como demonstramos, a ação política já vinha sendo construída

⁵¹⁵ PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: ed. Brasiliense, 1980. p. 152

⁵¹⁶ "Esse é um enredo. O outro é o da luta contra o tráfico humano, que serviu de roupagem limpa à política britânica de controle do Atlântico e das rotas para a Índia. A história tem suas ironias. O movimento generoso e humanitário para destruir a ignomínia do comércio de negros confundiu-se com o que iria transformar, num espaço curto de tempo, quase toda a África em colônia europeia. Sob pretexto do combate ao mercado de escravos, ingleses e franceses ocuparam cidades e portos africanos, humilharam e depuseram chefes, sobas e reis, depois de debilitá-los, vedando-lhes a compra de armas e pólvora, impedindo a cobrança de taxas de passagem pelas terras sob sua soberania e destruindo o monopólio comercial em que muitos deles fundavam o seu poder." SILVA, Alberto da Costa e. *O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX*. Conferência do Mês do IEA feita pelo autor em 7 de abril de 1994. Aporte Digital <http://www.scielo.br/pdf/ea/v8n21/03.pdf>. p. 30

desde o ano anterior. Esta versão foi defendida pelo próprio ministro Eusébio de Queirós alguns anos mais tarde.⁵¹⁷

Sobre esta questão um panfleto apócrifo de 1863 afirmava com todas as letras que o tráfico se findou "só quando o Brasil quis" e ainda dizia que a "Inglaterra que foi impotente para reprimi-lo, não o era entretanto para insultar-nos", pois, mantinha ainda em vigor "aquella bill affrontoso a nossa soberania."⁵¹⁸ E o próprio Eusébio de Queirós, em um discurso para a Câmara, em 1852, "tentou mostrar que a intervenção inglesa, como em 1826 e 1845, só fizera aumentar o tráfico."⁵¹⁹

Apesar dos dados apresentados pelo próprio *Foreing Office* não identificarem qualquer entrada de escravos no Brasil desde 1856, a *bill Aberdeen* só foi revogada no ano de 1864.⁵²⁰ Seu único papel efetivo foi provocar no Brasil o debate que pôs fim ao tráfico de escravos, como demonstram os números de entrada de escravos no Brasil entre 1845 e 1850.

As consequências do fim do tráfico

O fim das hostilidades externas demorou para ser alcançado mesmo depois da lei de 4 de setembro de 1850. No entanto, no plano interno, as medidas subsequentes à proibição definitiva do tráfico trazem impactos em todos os níveis tanto no Brasil, quanto em Portugal. O fim do tráfico determinou mudanças de fluxo de capitais, de ordenamento político e de deslocamento demográfico.

Os grandes traficantes, diante das medidas tomadas, deslocaram seus capitais para investimentos nas ações dos bancos, que assumiram a função de financiar o processo produtivo dentro de um escopo de maior regulação do que o existente no período do tráfico, quando os financiamentos eram, na verdade, dívidas contraídas na conta dos africanos e que eram caracterizadas pelos altos juros.⁵²¹

⁵¹⁷ CARVALHO, José Murilo. *A Construção da Ordem: A elite política imperial. Teatro da Sombras: a política imperial*. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 299.

⁵¹⁸ *O governo inglez ou a lógica do canhão. Hontem*. Rio de Janeiro, 1863. Biblioteca Nacional: Obras Raras 83,4,4 nº7.

⁵¹⁹ CARVALHO, José Murilo. *A Construção da Ordem: A elite política imperial. Teatro da Sombras: a política imperial*. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 299.

⁵²⁰ João Pedro Dias Vieira para Sr. Moreira. Rio de Janeiro 07 de dezembro de 1864. Biblioteca Nacional: Manuscritos 63,03,005 nº157

⁵²¹ Cf. FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado, 2002. p.108

Este capital retirado do tráfico foi fundamental ao processo de desenvolvimento da cafeicultura. A prática produtiva ganhou enorme injeção de interesses com o crescimento da economia européia após o fim das revoluções, que se circunscreveram no final da década de 1840. O cenário econômico favorável determinou o aumento substancial dos preços das commodities, principalmente do café, que em sequência se transformou no principal produto da pauta brasileira.⁵²²

O aumento de preços do café somado ao fato de outros produtos importantes no Brasil, como a cana de açúcar e algodão, estarem sofrendo concorrência de outras áreas das Antilhas, da Ásia, dos EUA com maior capacidade competitiva, provocou o deslocamento produtivo para a cafeicultura e do eixo econômico, definitivamente, para a região sudeste.

Este fenômeno ativa o tráfico interno de escravos. As levas provenientes das áreas produtivamente decadentes para o eixo cafeicultor. Originalmente foi a região do Vale do Paraíba no Rio de Janeiro que recebeu o maior afluxo destes escravos oriundos do nordeste. Mas este tráfico não gerou qualquer impacto sobre a política externa brasileira, decorria unicamente das condicionantes internas.⁵²³

O processo de transformação da economia brasileira, tomado pela perspectiva da distribuição das atividades produtivas, na concepção de Caio Prado, redefiniu o processo de desenvolvimento econômico e os caminhos que foram trilhados. Neste sentido, sem nenhum tipo de constrangimento, podemos interligar o fim do tráfico ao incipiente processo de modernização ocorrido em meados da década de 1860, com o surgimento das ferrovias. O capital e o empreendedorismo antes aplicado àquela atividade se diluiu em muitas alternativas no período seguinte.⁵²⁴

Sobre esta questão o historiador Tâmis Parron afirma que "no plano macroeconômico, a liberação instantânea de volumoso capital de extração negreira contribuiu para aplicação de títulos em instituições como o terceiro Banco do Brasil, o Banco Comercial e Agrícola, o Banco Rural e Hipotecário e diversas associações comerciais."⁵²⁵

⁵²² Cf. PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: ed. Brasiliense, 1980. p. 159

⁵²³ CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade*. São Paulo: Cia das Letras, 1990.

⁵²⁴ PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: ed. Brasiliense, 1980. p. 157.

⁵²⁵ PARRON, Tamis, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p.269.

Não é difícil notar, através da historiografia sobre o período, que o fim do tráfico contribuiu para uma tênue modernização da economia brasileira, que aos poucos optou pela hiperespecialização produtiva. Embora a escravidão fosse parte inerente deste processo, já não era mais alimentada por aquela atividade comercial que caracterizou o mercantilismo no antigo regime.

Curiosamente, Portugal passa pelo mesmo processo de modernização da sua estrutura econômica após o fim do tráfico para o Brasil. De acordo com Maria Manoela Lucas, não se pode negar a "força de certos condicionalismos externos (como a abolição brasileira do tráfico, em 1850) na evolução econômica e social das colônias africanas."⁵²⁶

Com efeito, o fim do tráfico de escravos para o Brasil determinou uma substancial queda nas exportações de escravos destas áreas portuguesas na África. Mesmo com a permanência do tráfico para Cuba e o ressurgimento deste comércio nos Estados Unidos, muitos operadores do tráfico foram forçados a mudar seus ramos de atividade. "Os antigos traficantes brasileiros e seus descendentes convertiam-se ao chamado comércio legítimo; procuravam, com maior ou menor êxito, competir com as grandes casa europeias por uma fatia do mercadejo do óleo de dendê"⁵²⁷

O efeito causado no Brasil pela transferência de capital do tráfico para outras atividades foi, também, percebido nos territórios africanos. Manuela Lucas observa, que os planos definidos por Bandeira de Sá no projeto de 1836, só foram colocados em prática a partir de 1850.

Mas o impacto para os portugueses não se restringiu aos espaços coloniais. O território europeu foi beneficiado pelo retorno de um grande número de traficantes, que reprimidos e expulsos do Brasil, voltavam para Portugal com os bolsos cheios e com disposição para investimentos nos setores produtivos mais lucrativos.⁵²⁸ Este fenômeno foi, durante as primeiras tratativas para as leis antitráfico, uma grande preocupação para o governo brasileiro e também para grande parte da elite econômica e intelectual, mas quando ele realmente aconteceu, a partir de 1850, não teve maiores consequências. O capital mantido no Brasil e o crescimento econômico proporcionado pelo

⁵²⁶ LUCAS, Maria Manoela. *Organização do Império. Op cit*

⁵²⁷ SILVA, Alberto da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico -A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira|Ed. UFRJ, 2003. p. 132.

⁵²⁸ "A partir desta data, muitos negreiros foram presos ou declarados *persona non grata*, explicando-se deste modo a entrada em Portugal, entre 1850 e 1853, de elevado número de indivíduos vindos do Brasil, trazendo consigo somas avultadas de capitais líquidos." LUCAS, Maria Manoela. *Organização do Império. Op cit*.

desenvolvimento da cafeicultura aplacaram esta fuga residual, que foi tão útil à economia portuguesa.

Com efeito, naquele tempo, o fim do tráfico gerou consequências positivas nos dois lados do Atlântico lusófono. Os caminhos determinados por uma relação diplomática, que ficou durante muito tempo presa aos porões dos negreiros, que despertava interesses econômicos singulares, também foi o caminho que manteve os elos culturais e o vínculo sentimental.

Mas aquela estrutura comercial ainda deixou consequências políticas a serem tratadas pelos agentes diplomáticos. Os navios apreendidos de parte a parte ainda geraram, durante alguns anos, reclamações dos ministérios de estrangeiros das duas nações em relação à outra. Muitos destes navios, no entanto, já não apresentavam mais condições de navegabilidade, em decorrência do tempo de retenção sem qualquer reparo. Por isso as solicitações de indenizações passaram a ser apreciadas.⁵²⁹

Contudo o contexto das relações bilaterais se configurou, após a abolição do tráfico, pela continuação dos diálogos sobre dois temas cruciais naquele instante, a falsificação de moedas e letras financeiras e a migração de portugueses para o Brasil. Os dois fenômenos foram fortemente motivados pelo crescimento econômico do Brasil e pelas mudanças socioculturais que ocorriam em Portugal.

Estes temas se diferem completamente das abordagens de interesses, que configuraram todo o período anterior à abolição do tráfico. Tópicos como acordos comerciais, indenizações, navios apreendidos, e questões consulares deixam de ser tão significativamente importantes. O quadro foi tão alterado que os portugueses não fizeram mais qualquer objeção à indicação de agentes consulares para os portos das suas províncias africanas.⁵³⁰

Esta nova configuração das relações bilaterais colocam os portugueses em uma situação ainda mais difícil no relacionamento com o Brasil. Sem a questão do tráfico de escravos como moeda troca, os portugueses não encontram instrumentos para pressionar o Brasil frente à migração ilegal de portugueses e nas relações comerciais. Com efeito, a partir de 1855 as levas migratórias de portugueses para o Brasil se tornam cada vez maiores.

⁵²⁹ PARANHOS, José Maria da Silva. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1855*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1856.

⁵³⁰ Cf. CERVO e CALVET DE MAGALHÃES . *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000*. Brasília: EdUNB, 2000.

Mas a questão mais emblemática é realmente o comércio. A partir de 1850, a balança comercial entre as duas nações, que sempre foi favorável a Portugal, com o Brasil experimentando queda nas exportações no ano 1852/53, como vimos anteriormente, se converte de tal maneira, que no ano 1862/63 quem observa decréscimo nas suas vendas foi Portugal. As exportações brasileiras, ao contrário, ampliaram-se em quase 200% em relação ao período anterior, subindo de 342.900 libras para 844.249 libras.⁵³¹

Observamos, por fim, que sem a amarra do tráfico de escravos, as relações entre as duas nações seguiram os princípios elementares do mundo moderno e capitalista. A supressão de um dos últimos vestígios dos vínculos coloniais entre Brasil e Portugal gerou uma verdadeira independência para ambas as nações. O Brasil não tinha mais do que ser acusado e Portugal pode implementar o seu projeto de desenvolvimento da sua nova economia colonial.

⁵³¹ *Anuário Estatístico Brasileiro 1939-1940*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Aporte Digital: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf. Pp. 1374-1376. pp. 1372.

Conclusão

Quando iniciamos o nosso trabalho de pesquisa tínhamos como hipótese que o único interesse do Brasil nas relações externas com a sua ex-metrópole era o tráfico de escravos. Baseávamos esta convicção preliminar em alguns documentos relativamente desconexos encontrados durante um levantamento documental que coordenamos para o projeto *Slave Trade*, da UNESCO, realizado na Biblioteca Nacional.

Naquele instante estávamos tomados pela convicção de que a longevidade do tráfico, mesmo depois do acordo com a Inglaterra, foi determinada pelo interesse de Brasil e Portugal manterem aquele comércio de "carne humana", tão lucrativo e útil às duas nações e fundamental para o estabelecimento do elo nas relações externas empreendidas entre elas.

Concluímos, no entanto, que a nossa hipótese é parcialmente verdadeira. O tráfico de escravos realmente foi um elemento importante no conjunto das relações externas do Brasil e de Portugal, mas não pelos interesses na sua manutenção, como inicialmente pontuávamos. Ele foi, durante todo o processo que se inicia nos acordos pelo reconhecimento da independência do Brasil até à lei Eusébio de Queiros, um instrumento de persuasão para alcançar objetivos de interesses internos, seja no campo econômico ou no campo político. E estas relações sempre foram pontuadas pela ação direta ou indireta dos ingleses.

Mas ao afirmar a intervenção inglesa, não estamos nos referenciando à determinação política dos britânicos sobre os assuntos externos de Brasil e Portugal. As exigências constantes nos tratados de 1826 e 1827 com o Brasil e no de 1842 com os portugueses e as ações implementadas pelos *act Palmerston* e a *bill Aberdeen*, demonstram apenas que eles usavam de todas as forças políticas e militares para fazer valer os seus interesses no campo internacional. Queriam o domínio do mercado para seus produtos e conquistar novos territórios dentro do seu projeto imperialista.

Mas a absolvição de vários navios capturados pela marinha britânica nos julgamentos da Comissão Mista; a manutenção do tráfico de escravos; o projeto português de 1836 e a recusa sistemática em assinar um acordo, que não atendia aos interesses lusos em relação a proteção de suas possessões na África; a não renovação dos acordos de comércio e de repressão ao tráfico pelo Brasil, demonstram que os interesses externos de Portugal e Brasil eram definidas pelas suas dinâmicas internas.

Esta tese pode ser observada de forma mais evidente quando associamos as disputas em torno da questão do tráfico ao enfrentamento político entre liberais e conservadores tanto no Brasil, quanto em Portugal e, também, na própria Inglaterra (entre *Tories e Whigs*). A dinâmica política interna era fundamental à lógica do combate ao tráfico e isso era reconhecido pelos próprios ingleses, que nas correspondências diplomáticas sempre trataram os liberais como aliados na luta antitráfico. Mesmo quando este impunham uma série de condicionantes políticas para aceitar às propostas inglesas, como podemos notar nas negociações entre Howard Walden e o Marquês de Sá da Bandeira sobre o acordo de repressão com os portugueses.

A repressão ao tráfico de escravos foi, ao longo do período analisado, uma boa moeda de troca nas relações externas de Brasil e Portugal com a Inglaterra e também entre os dois países lusofônicos. Esta realidade fica patente quando analisamos os acordos a partir dos interesses e perspectivas dos portugueses e brasileiros. Em 1826 o interesse do Brasil, dentro da perspectiva legalista da monarquia, era simplesmente ser reconhecido como um Estado separado da sua metrópole, mesmo que para isso tivesse que abrir mão do tráfico de escravos, que abastecia a sua lavoura. Esta prerrogativa aparece já nos primeiros contatos travados entre a diplomacia brasileira e a britânica, quando Felisberto Caldeira Brant dialoga com Canning sobre a possibilidade da Inglaterra reconhecer a independência do Brasil.

Ajuda neste pressuposto o fato de que os principais elementos que compunham o núcleo de poder mais próximo do imperador, no processo de independência, ser a favor do fim do "*odioso comércio*". O próprio Brant, José Bonifácio e seus irmãos e Evaristo da Veiga que editava um dos principais periódicos da época, eram favoráveis ao fim do tráfico como elemento fundamental ao processo de modernização liberal da economia e estrutura social brasileira. Mas, com efeito, eram suficientemente sagazes e estadistas para não fazer esta concessão sem receber em troca o benefício do reconhecimento e outras prerrogativas.

Mesmo que notemos, que no final, os acordos assinados não contemplassem aos anseios iniciais destes agentes, que já estavam afastados do governo à época das negociações dos tratados, é fato que o tráfico foi utilizado como moeda de troca para satisfazer o objetivo do Brasil de ser reconhecido pela Inglaterra. O que em definitivo obrigou Portugal e outras nações, que ainda estavam reticentes, a fazer o mesmo.

Também, podemos observar esta característica no acordo de Portugal com a Inglaterra em 1842. Os portugueses usavam o combate ao tráfico de escravo como

moeda de troca, como haviam feito em 1815 e 1817. Mas, se naqueles momentos iniciais do século XIX, não havia alternativa e a delimitação do tráfico ao sul do Equador pode ser tratada como uma vitória política da monarquia escravista portuguesa, em 1842 a dinâmica era outra. Apesar da pressão inglesa, que através do *act Palmerston*, passou a atacar navios portugueses, inclusive mercantes suspeitos de tráfico de escravo, os lusos só aceitaram o acordo quando receberam a garantia de que suas colônias estariam a salvo da ambição inglesa sobre a África.

Neste caso em particular, nos ficou claro que houve uma condução hábil da diplomacia portuguesa para alcançar o seu objetivo maior, que era ter a tranquilidade necessária para implantar nas suas colônias o projeto de desenvolvimento que desejavam. E a ajuda inglesa para acabar com o tráfico era fundamental à execução da proposta. Baseado nesta linha de raciocínio, os ingleses foram, neste momento, envolvidos na trama da diplomacia portuguesa, que conseguiu garantir o controle dos territórios e ainda conseguiu recursos para estabelecer o projeto já delineado no decreto de 1836.

Esta conclusão, no entanto, pode suscitar questionamentos que apontam para o recuo dos portugueses em 1848, quando deixaram de combater os navios com a bandeira brasileira. Mas duas coisas precisam ser consideradas neste fato: 1- Os cabralistas haviam assumido o poder em Portugal e o seu projeto para os territórios africanos se distinguia severamente da proposta liberal; 2- O comércio lícito entre o Brasil e a costa africana era fundamental aos portugueses para manter a sua balança de comércio superavitária e garantir o interesse dos colonos naquele território. Portanto, mais uma vez, concluímos que os interesses internos prevalecem sobre as pressões externas.

Nas relações diretas entre o Brasil e Portugal, a questão do tráfico de escravos também foi um elemento importante nas negociações de tratados e no contato direto referente às reclamações e propostas para uma melhor adequação do tratamento mútuo. O impacto maior da influência do tráfico recaiu, sem dúvida, sobre as reclamações decorrentes das apreensões de navios com as respectivas bandeiras, que foram feitas quando cada um dos países, respeitando as realidades específicas, resolveram empreender o combate ao comércio da escravatura.

Os documentos sobre as ações da Comissão Mista Brasil-Inglaterra foram muito importantes para que pudéssemos identificar esta tendência do uso do combate ao tráfico como instrumento para o Brasil se fortalecer no cenário internacional, seja na

relação com os portugueses, que acusados de serem condescendentes com aquele comércio, reagiam acusando o Brasil e a Inglaterra atuar contra a sua soberania, seja com a Inglaterra que via o Brasil como aliado e Portugal como resistente ao fim do tráfico.

Esta situação gerou a iniciativa portuguesa de buscar um acordo político com o Brasil, aceitando a incorporação de juízes portugueses na Comissão Mista estabelecida no Rio de Janeiro, em troca de um vantajoso acordo comercial, que levaria produtos brasileiros a baixo custo a Portugal, para serem reexportados, e abriria o mercado da ex-colônia aos gêneros lusitanos.

Como contraponto, observamos que outras questões referentes às relações diretas entre Brasil e Portugal, passam ao largo da questão do tráfico de escravos. Pontos como a questão sucessória e, já na última década do tráfico, a falsificação de moedas e letras monetárias, são elementos que indicam que o universo das relações externas entre dois países eram muito mais complexos do que supúnhamos inicialmente.

A influência direta do tráfico de escravos nas relações bilaterais entre Brasil e Portugal, praticamente se esgotam com a recusa brasileira de assinar um tratado comercial no início dos anos 1840. Mas até 1850, ou até bem depois desta data, se considerarmos que a imigração portuguesa contribuiu para compensar à falta de reposição de mão de obra, vivia-se ainda as consequências das políticas empreendidas para garantir o fim do comércio transatlântico de africanos. Os navios apreendidos, em ambos os lados, ainda demandavam negociações para a liberação.

Com efeito, o fim do tráfico de escravos determinado pela lei Eusébio de Queirós, trouxe verdadeiros ganhos políticos, econômicos e sociais, para Portugal e Brasil, além de garantir à Inglaterra o seu objetivo. Para as relações externas brasileira e portuguesa, o fim daquela atividade gerou um tom amistoso. Os temas a que se dedicaram os respectivos Ministérios dos Negócios Exteriores já não o colocavam em isolamento internacional e não impunham a permanente ameaça de guerra em defesa da soberania.

Entre as duas nações, por sua vez, as relações passaram a tratar especificamente de tópicos relacionados aos interesses políticos e econômicos comuns. O papel dos consulados respectivos; a questão da imigração portuguesa; o tema da falsificação de moedas entre outros, que contribuíram para a reaproximação dos dois países tão afastados durante os anos do tráfico de escravos.

Por fim, entendemos que este trabalho contribui para que novas investigações tratem da questão do tráfico a partir das dinâmicas próprias dos agentes

empreendedores. Sugere novas investigações que discutam como estes atores políticos se relacionavam no ambiente internacional referenciados nas suas próprias dimensões internas. Não podemos ficar presos ao discurso falso, que a vontade de um determina a ação de todos, por mais poderoso que seja.

Fontes

Anuário Estatístico Brasileiro 1939-1940. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Aporte Digital: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1939_1940.pdf

Aurora Fluminense: Jornal Politico e Litterario.

Documentos ácerca do tráfico da escravatura extraídos de papeis relativos a Portugal apresentados ao parlamento britânico. Lisboa. Typographia do Largo do Contador Mor, 1840.

Documentos sobre a Comissão Mista Brasil-Grã Bretanha. Arquivo Histórico do Itamaraty. Pastas Diversas.

ABREU, Antonio Paulino Limpo de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1847*. Rio de Janeiro: Typografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp, 1848.

BORGES, José Inácio. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros 1835*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 12 de maio de 1836.

BRANCO, Manoel Alves. *Relatório da Repartição dos Negocios Estrangeiros 1835*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1936.

CAYRU, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1845*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1846.

CAYRU, Barão. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1846*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1847.

COUTINHO, Aureliano de Souza e Oliveira. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1842 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1843

Correio Braziliense ou Armazem Literario.

Diario do Rio de Janeiro

FRANÇA, Ernesto Ferreira. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1844 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1845.

GAMA, Caetano Maria Lopes. *Relatório - apresentado à Assembleia Geral Legislativa 1840*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1840.

Jornal do Commercio: Folha commercial e politica.

MARIA I, Rainha. *Manifesto, ou exposição fundada, e justificativa do procedimento da Corte de Portugal à respeito da França*. Internet Archive, sítio: archive.org/details/manifestoouexpos00port. Consultado em 25 de maio de 2013.

MIGUEL I, D. *Manifesto de Sua Magestade Fidelíssima El rei Nosso Senhor D. Miguel I*. Lisboa: Impressão Regia, 1882.

OLIVEIRA, Candido Baptista. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1838*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1839.

SOUZA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1849 1A*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1850.

SOUZA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1850*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1851.

SOUZA, Paulino José Soares de. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1852*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1853.

PARANHOS, José Maria da Silva. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros 1855*. Rio de Janeiro: Typografia Universal Laemmert, 1856.

Bibliografia

ABREU, Marcelo Paiva & LAGO, Luiz Aranha Correa do. *Economia Brasileira no Império 1822-1889*. Rio de Janeiro: PUC-Rio, mimeo. Aporte Digital: <http://www.econ.puc-rio.br/pdf/td584.pdf>, em 13 de maio de 2014.

ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império* - Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português. Porto: Edições Afrontamento, 1993.

ALEXANDRE, Valentim. *Crimes and Misunderstandings* - Réplica a João Pedro Marques. In *Penélope*, nº 15, ano 1995.

BESSONE, Tânia. et al (orgs). *D. João VI e o Oitocentismo*. Rio de Janeiro: Contra Capa/Faperj, 2011.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976

BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial - 1776-1848*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

BLOCH, Marc. *Apologia da História* - ou o ofício do historiador. (trad. André Telles) Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

CABAÇO, José Luis. *Moçambique* - Identidade, colonialismo e libertação. São Paulo: Ed. Unesp, 2009.

CALÓGERAS, Pandiá. *Formação Histórica do Brasil*. (brasiana vol. 42). 6ª ed. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1966.

CALÓGERAS, Pandiá. O Marquês de Barbacena. (Coleção Temas Brasileiros, 19). Brasília: EDUNB, 1982.

CALVET DE MAGALHÃES. Breve História das relações diplomáticas entre Brasil e Portugal. São Paulo: Paz e Terra, 1999

CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Ed. Afrontamento, 2002.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Capitalismo e Escravidão no Brasil Meridional* - O Negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CARVALHO, José Murilo. *A Construção da Ordem: A elite política imperial. Teatro da Sombras: a política imperial*. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CARVALHO, José Murilo (org) *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Coleção Formadores do Brasil). São Paulo: Editora 34, 1999.

CASTELNAU, Francis. *Entrevistas com escravos africanos na Bahia oitocentista*. (trad. Marisa Murray) Rio de Janeiro: José Olympio ed., 2006.

CERVO e BUENO. *História da Política Exterior do Brasil*. 3ªed. Brasília: EDUNB, 2008.

CERVO e CALVET DE MAGALHÃES . *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil: 1808-2000*. Brasília: EdUNB, 2000.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril - Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Cia das Letras, 1996

_____. *Visões da Liberdade*. São Paulo: Cia das Letras, 1990.

CONRAD, Robert E.. *Os últimos anos da escravidão no Brasil*. Trad. Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975.

_____. *Tumbeiros - O tráfico de Escravos para o Brasil*. (Trad. Elvira Serapicos). São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

COSTA, Emília Viotti. *Da Senzala à Colônia*. 5ª ed. São Paulo: ed. Unesp, 2010.

CUNHA, Vasco Leitão (emp). *Catálogo parte III 33 - Comissões e Tribunais Mistos*. Rio de Janeiro: Arquivo do Itamaraty, 1964.

DORNAS FILHO, João. *A Escravidão no Brasil*. (Bibliotheca de divulgação científica). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1939.

FARIAS, Juliana Barreto [et al] (orgs). *Cidades Negras*. Africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX. 2ª ed. São Paulo: Alameda, 2006.

FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado, 2002.

_____. *História do Brasil*. Edição atualizada e ampliada. São Paulo: EdUSP, 2012.

FAUSTO, Boris (org). *Fazer a América: a imigração em massa para América Latina*. São Paulo: Edusp, 1999.

FLORENTINO, Manolo & GÓES, José Roberto. *A Paz das Senzalas - Famílias escravas e tráfico atlântico*, Rio de Janeiro, c. 1790-c.1850. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras* -Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro. São Paulo: Cia das Letras, 1997.

FRAGOSO, João & FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto* - Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro c.1790 - c1840. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

GASMAN, Lydinéia. *Documentos Históricos Brasileiros*. Rio de Janeiro: FENAME, 1976.

GOMES, Laurentino. *1808* - Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil. São Paulo: Ed. Planeta do Brasil, 2007.

_____. *1822* - Como um homem sábio, uma princesa triste e um holandês louco por dinheiro ajudaram D. Pedro a criar o Brasil - um país que tinha tudo para dar errado. São Paulo: Ediouro, 2010.

GOULART, Maurício. *A Escravidão Africana no Brasil* - das origens à extinção do tráfico. 3ª ed. São Paulo: ed. Alfa-Ômega, 1975.

GORENDER, Jacob. *Escravidão Colonial*. São Paulo: Ed. Ática, 1978.

GUEDES, Roberto (org). *Dinâmica Imperial no Antigo regime Português: escravidão, governos, fronteiras, poderes, legados*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2011.

HERNANDEZ, Leila Leite. *Os filhos da Terra do Sol* - A formação do Estado-Nação em Cabo Verde. São Paulo: Summus, 2002.

HILL, Pascoe Grenfell. *50 dias a bordo de um navio negreiro*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.

HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções* - 1789-1848. 16ª ed (trad. Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

_____. *Nações e Nacionalismos* - desde 1780. 2ªed (trad. Maria Celi Paoli e Anna Maria Quirino). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

_____. *Sobre História*. (Trad. Cid Knipel Moreira). São Paulo: Cia das Letras, 1998.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26ª ed. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

_____. *Capítulos de história do Império*. (organização Fernando A. Novais). São Paulo: Cia das Letras, 2010.

HORNE, Gerald. *O sul mais distante* - Os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos. São Paulo: Cia das Letras, 2010.

KLEIN, Herbert. *Tráfico de Escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: Funpec, 2004.

LESSA, Antônio Carlos. *História das relações internacionais I - A Pax Britânica* e o mundo do século XIX. 4ªed. Petrópolis: Ed. Vozes, 2011.

LOPES, Nei. *História e Cultura Africana e afro-brasileira*. São Paulo: Barsa Planeta, 2008.

LOURENÇO, Eduardo. *Nós e a Europa ou as duas razões*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1988.

- LOURENÇO, Fernando Antonio. *Agricultura Ilustrada* - Liberalismo e escravidismo nas origens da questão agrária brasileira. Campinas, SP: ED. Unicamp, 2001.
- LUNA, Francisco Vidal & KLEIN, Herbert S. *Evolução da Sociedade e Economia Escravista de São Paulo* - de 1750 a 1850. (trad. Laura Teixeira Mota) São Paulo: EdUSP, 2005
- LYRA, Maria de Lourdes Vianna. *O Império em construção: Primeiro Reinado e Regências*. (Discutindo a História do Brasil, coord. Maria Ligia Prado e Maria Helena Capelato). São Paulo: Atual, 2000.
- MALHEIRO, Perdigão. *A Escravidão no Brasil* - Ensaio Histórico, Jurídico e Social. 3ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes; Brasília: INL, 1976.
- MARQUES, João Pedro. *Uma revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos portugueses*. in *Penépole* nº 14. Lisboa, 1994.
- _____. *Avaliar as provas* - resposta a Valentim Alexandre. in *Penélope*, nº 15, ano 1995.
- _____. *Uma cosmética demorada*: as Cortes perante o problema da escravidão (1836-1875). *Análise Social*, vol. XXXVI (158-159), 2001. pp. 209-247.
- MATTOS, Hebe Maria. *Escravidão e Cidadania no Brasil Monárquico*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.
- MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec: 1987.
- MATTOS, Ilmar Rohloff & GONÇALVES, Márcia de Almeida. *A consolidação do Estado imperial brasileiro*. 14ªed. São Paulo: Atual, 1991.
- MEILLASSOUX, Claude. *Antropologia da Escravidão* - O ventre de ferro e dinheiro. (trad. Lucu Magalhães) Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed.1995.
- MILZA, Pierre. In. REMOND, Rénè. *Por uma história política*. 1996.
- MONTEIRO, Antonio Peregrino Maciel. *Relatório da repartição dos Negócio Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1837.
- MOTA, Carlos Guilherme. *A ideia de revolução no Brasil (1789-1801)*. 4ª ed. São Paulo: Ed. Ática, 1996.
- NEVES, Lúcia & MACHADO, Humberto. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999
- NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. et al (Organizadores). *Literatura, história e política em Portugal*. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 2007.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 2ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 1981.
- OLIVEIRA, L. V. e RICUPERO, R. (orgs). *A Abertura dos Portos*. São Paulo: Ed. Senac SP, 2007.
- PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e Universo Cultural na Colônia* - Minas Gerais, 1716-1789. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

- PALAZZO, José Truda. *Estudos de Economia Internacional* - Vol 1. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1964.
- PARKVALL, Mikael. *Da África para o Atlântico*. (Trad. Rodolfo Ilari). Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2012.
- PARRON, Tamis , *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- PECEQUILO, Cristina Soreanu. *Introdução às relações internacionais* - temas, atores e visões. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.
- PELISSIER, René. *As campanhas coloniais de Portugal - 1844-1941*. Lisboa: Editorial Estampa, 2006.
- PESSANHA, Andréa Santos. *Da abolição da escravatura à abolição da miséria: a vida e as ideias de André Rebouças*. Rio de Janeiro: Quartet; Belford Roxo, RJ: Uniabeu, 2005.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*. 2ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1957.
- PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 24ª ed. São Paulo: ed. Brasiliense, 1980.
- PRADO, Maria Emília (org). *O Estado como Vocação* - ideias e práticas políticas no Brasil oitocentista. Rio de Janeiro: ACCESS, 1999.
- QUENTAL, Antero de. *Causa da decadência dos povos peninsulares nos três últimos séculos*. Prosas. Lisboa: Couto Martins, [s.d].
- REDIKER, Marcus. *O Navio Negreiro* - Uma história humana. (Trad. Luciano Vieira Machado). São Paulo: Cia das Letras, 2011.
- REIS, João José, GOMES, Flávio, Carvalho, Marcus. *O Alufá Rufino* - tráfico, Escavidão e Liberdade no Atlântico Negro (c.1822 - c1853). São Paulo: Cia das Letras, 2010.
- REIS, José Carlos. *As identidades do Brasil 1* - De Varnhagen a FHC. 9ª edição ampliada. Rio de Janeiro: ed. FGV, 2012.
- RÉMOND, René (org). *Por uma história política*. (trad. Dora Rocha). Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, Ed. FGV, 1996.
- RIOS, Ana Lugão & MATTOS, Hebe. *Memórias do Cativo* - Família, Trabalho e Cidadania no pós-abolição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- ROCHA, Antonio Penalva. *A recolonização do Brasil pela Cortes*. São Paulo: ed. Unesp, 2009.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa* – escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Cia das Letras, 2005.
- RODRIGUES, Nina. *Os Africanos no Brasil*. São Paulo: Madras, 2008.
- SÁ DA BANDEIRA, Visc. *O tráfico da escravatura, e a Bill do Lord Palmerston*. Lisboa: Typ José Baptista Morando, 1840.

SANTOS, Joel Rufino dos. (ilustrações Rafael Fonseca). *Na rota dos tubarões - O Tráfico Negro e Outras viagens*. Rio de Janeiro: Pallas, 2008.

SARAIVA, José Hermano. *Breve História de Portugal*- Ilustrada. Lisboa: Bertrand editora, 1989.

SCHULTZ, Kirsten. *Versalhes Topical*. Império, Monarquia e a Corte Portuguesa no Rio de Janeiro, 1808 - 1821. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2008.

SÉRGIO, Antonio. *As duas políticas nacionais*. Ensaios. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1972.

SILVA, Alberto da Costa (coord.). *Crise Colonial e Independência - 1808-1830*. (Coleção: História do Brasil Nação, direção: Lilia Moritz Schwarcz.) Rio de Janeiro: Objetiva; Madri: Fundación Mapfre, 2011.

SILVA, Alberto da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico -A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2003.

_____. *O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX*. Conferência do Mês do IEA em 7 de abril de 1994. Aporte Digital <http://www.scielo.br/pdf/ea/v8n21/03.pdf>.

SILVA, José Bonifácio de Andrada e. *Representação à Assembleia Constituinte e geral do Império do Brasil*. Paris: Typographia Firmin Didot, 1825

SILVA, José Luiz Werneck da & GONÇALVES, Williams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)* - A política externa do sistema agroexportador. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

TENGARRINHA, José (org). *História de Portugal*. 2ª ed. rev. e ampl. Bauru, SP: Edusc; São Paulo: UNESP; Lisboa: Instituto Camões, 2001.

TORGAL, Luís Reis & ROQUE, João Lourenço (coord). *O Liberalismo: 1807-1890*. Coleção: *História de Portugal*, V volume, Direção: MATTOSO, José. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

VAINFAS, Ronaldo & NEVES, Lúcia Bastos P. das (orgs). *Dicionário do Brasil Joanino - 1808-1821*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2008.

WILCKEN, Patrick. *Império à Deriva - A Corte Portuguesa no Rio de Janeiro*. (Trad. Vera Ribeiro). Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: CEA, 1975.