

JOÃO EDUARDO FINARDI ÁLVARES SCANAVINI

*Anglofilias e Anglofobias:
Percursos historiográficos e políticos da questão
do comércio de africanos (1826-1837)*

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob a orientação da Profa. Dra. Izabel Andrade Marson.

Este exemplar corresponde à redação final da Dissertação defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em 20 / 02 / 2003

BANCA

Profa. Dra. Izabel Andrade Marson (orientadora) *I. Marson*

Profa. Dra. Leila Mezan Algranti *Leila Mezan Algranti*

Prof. Dr. Fernando Antônio Lourenço *F. Lourenço*

Profa. Dra. Cristina Meneguello (suplente)

FEVEREIRO/2003

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE

UNIDADE	80
Nº CHAMADA	T/UNICAMP Sca 61a
V	EX
TOMBO BC	53119
PROC.	124103
C	<input type="checkbox"/>
D	<input checked="" type="checkbox"/>
PREÇO	R\$ 17,00
DATA	15/04/03
Nº CPD	

CM001B2196-0

BIB 10 288042

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP

Scanavini, João Eduardo Finardi Álvares

Sca61a Anglofilias e Anglofobias: Percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826-1837) / João Eduardo Finardi Álvares Scanavini . - - Campinas, SP: [s.n.], 2003.

Orientador: Izabel Andrade Marson.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. História do Brasil. 2. História política - Brasil - História.
3. Escravidão. I. Marson, Izabel Andrade, 1948 - II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.
- III. Título.

Aos meus pais, Mirian Elizabeth e João Roberto.

2003-1-2542

Resumo: Esta dissertação analisa as configurações dos argumentos anglófilos e anglófobos em duas referências de estudo para o historiador da abolição do tráfico de escravos para o Brasil: a bibliografia nacional e estrangeira especializada e os debates parlamentares brasileiros entre 1826 e 1837. O estudo encontra-se dividido em duas partes. Na primeira, apresenta uma análise historiográfica que circunscreve os distintos tratamentos do argumento mais recorrente para a explicação do fim do tráfico: as pressões diplomáticas e navais exercidas pela Inglaterra sobre Portugal e sobre o Império brasileiro. Na segunda, analisa os debates parlamentares nos três momentos em que o tema do estancamento esteve mais longamente em pauta no Legislativo: quando das discussões na Câmara do Tratado anglo-brasileiro de 1826 e dos projetos anti-tráfico do senador Marquês de Barbacena, propostos no Senado em 1831 e 1837.

Abstract: This dissertation analyses the configurations of pro-England and anti-England arguments in two references of study for historians of the abolition of the Brazilian slave trade: specialized historiography and Brazilian parliamentary debates from 1826 to 1837. It is divided in two parts. The first consists of a bibliographic reflection that deals with the more recurrent argument to the explanation of the end of the trade: the naval and diplomatic pressures from England over Portugal and Brazilian Empire. The second analyses the parliamentary debates during three moments in which the question was more extensively discussed: the reception of the Anglo-Brazilian Treaty of 1826 at the Chamber of Deputies and the discussions of 1831 and 1837s anti-slave trade projects of the senator Marquês de Barbacena.

“ ... uma vez abordado o inquérito metódico, com suas indispensáveis austeridades (...) – todos os historiadores autênticos podem testemunhá-lo –, a sedução se torna ainda mais viva e plena; são coisas que, em certo sentido, valem para qualquer trabalho de espírito, seja ele qual for.”

Marc Bloch, Introdução à História.

“ ... todos os historiadores, sejam quais forem os seus objetivos (...) contribuem, conscientemente ou não, para a criação, demolição e reestruturação de imagens do passado que pertencem não só ao mundo da investigação especializada, mas também à esfera pública, onde o homem atua como ser político. Eles devem estar atentos a esta dimensão de suas atividades.”

Eric Hobsbawm, A Invenção das Tradições.

Agradecimentos

Dentre todas as etapas da elaboração do trabalho que aqui apresento, a mais prazerosa é registrar meus agradecimentos por incentivos de diversas naturezas que recebi ao longo de minha caminhada pelo universo da pesquisa. Registrar estas palavras de gratidão significa confirmar que nunca estive sozinho e que a alegria pelo término da dissertação é sinônimo do privilégio de poder dividi-la com interlocutores que fizeram a diferença em minha vida pessoal ou profissional.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), agradeço pelos dois anos de financiamento da pesquisa de Mestrado.

Aos funcionários dos centros de documentação visitados na Unicamp (bibliotecas do I.F.C.H., C.M.U., I.E., A.E.L. e Central) e na USP (I.E.B., F.F.L.C.H., F.E.A., F.E. e F.D.), bem como aos funcionários do Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas; do Arquivo do Estado de São Paulo; da Biblioteca Nacional e do Arquivo Nacional (Rio de Janeiro), agradeço pela gentileza de terem concedido o auxílio de que tanto precisei.

A prof.^a dr.^a Izabel Andrade Marson, orientadora deste trabalho, reiterou qualidades com as quais tive a sorte de conviver desde a minha pesquisa de Iniciação Científica. Aliando prontidão, meticulosidade, empoção e amabilidade ao seu profundo conhecimento da história política do Brasil Imperial, sugeriu-me algo mais do que as trilhas a perseguir na confecção do trabalho: ofereceu-me condições de perceber como seria *prazeroso* segui-las, franqueando-me liberdade de realização.

Os professores doutores do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp, Leila Mezan Algranti (Departamento de História) e Fernando Lourenço (Departamento de Sociologia) aceitaram gentilmente o convite para o exame de qualificação e brindaram-me com leituras extremamente dedicadas, a partir das quais pude tanto refletir sobre a estrutura integral de dissertação, como também tomar contato com títulos imprescindíveis para o seu enriquecimento.

Mary Catherine Karasch (Oakland University / Michigan), concedeu-me um exemplar não publicado de um *paper* que antecedeu o seu Doutorado, enriquecendo sobremaneira as discussões e hipóteses aqui desenvolvidas.

Cláudia Fortuna apresentou-me a História. Com toda a sua magia, levou-me a pensar, ainda no Primeiro Grau, na possibilidade de me tornar historiador. Maria Sílvia Duarte Hadler não só colaborou para a definição do meu futuro, ainda no Segundo Grau, como me incentivou ao longo do percurso deste trabalho, proporcionando-me a sensação única de contar com o carinho especial de uma ex-professora e colega de trabalho.

Juliana Meirelles leu parte dos originais e, em meio às suas sugestões, soube, com uma delicadeza ímpar, resgatar a minha auto-estima e ensinar-me quão sincera, importante e inesquecível pode ser uma amizade.

Muitos são os colegas de ofício da Unicamp aos quais gostaria de agradecer. Dentre eles, agradecimentos especiais a Cris Galvão; Mariana Sales, presença abençoada tanto pelos lembretes mais oportunos quanto pela mesma ternura dos tempos de Graduação; Célio Tasinafo, cuja paixão pela pesquisa influenciou-me tremendamente e Eduardo Mantovani, sem o qual eu não teria aprendido a lidar com o universo extra-acadêmico.

Dos amigos de “outras bandas”, um agradecimento especial a Diogo Alves, sempre portador das melhores surpresas. À grande família ECC-95, historicamente compreensiva diante das minhas ausências, aquele abraço a todos, através de representantes-maiores das grandes turmas: Camila Pacheco, Laila Velho e Pedro Coutinho.

A todos os meus familiares, o meu desejo de que recebam, com este trabalho, uma modesta retribuição pelo afeto com o qual sempre preencheram a minha vida – inclusive àquelas que podem pensar que não estão neste grupo, mas que, por decreto, eu declarei parentes: Suzete Santis e Inês Silva. Aos meus tios, Deide Mary e Ivan, um agradecimento ao cubo pela paciência, amabilidade e pelo incrível bom humor com os quais me acolheram no Rio de Janeiro. Aos meus pais, Mirian e João Roberto, mais um testemunho da dificuldade de expressar em palavras a admiração que sinto por ambos e a alegria por ter crescido no lar que construíram. À minha irmã, Helena, meu pedido de desculpas pelas empolgações fora de hora. A Fernando Leite, primo por duas vezes e amigo por um bilhão, agradecimentos que percorram a distância de toda a quilometragem que já fizemos à base de conversas que me ensinaram e me divertiram.

Finalmente, não poderia deixar de agradecer a Jean Sibelius, Sergei Rachmaninov e Dmitry Shostakovich, pelo legado que deixaram neste planeta. Foram eles os responsáveis por acalantar as horas de isolamento, quando precisei de inspiração para redigir.

Índice

Introdução	13
PRIMEIRA PARTE:	
<i>A Historiografia da Abolição do Tráfico em Perspectiva</i>	
Capítulo 1	
<i>As Pressões Britânicas:</i>	
<i>Percursos bibliográficos de um argumento</i>	23
I. Inglaterra ou Império brasileiro: uma disputa por méritos	25
II. Uma associação entre parlamentos e súditos	68
Capítulo 2	
<i>A Teia do Tráfico:</i>	
<i>O problema intra e internacional e a complexidade da abolição</i>	87
I. Perspectivas sobre o abolicionismo britânico	90
II. Os Estados Unidos e o tráfico para o Brasil: o pioneirismo de Lawrence Hill	102
III. Contribuições estrangeiras à descrição da teia do tráfico	109
IV. Inovações da historiografia brasileira sobre sujeitos e dimensões do tráfico	131

SEGUNDA PARTE:*Dimensões Políticas e Históricas dos Argumentos
sobre a Questão do Tráfico***Capítulo 3***Anglofilias e Anglofobias:**A teia do tráfico na Câmara do Império* _____ 151

I. O primeiro projeto anti-tráfico nacional: limites e controvérsias _____ 160

II. A defesa do *status quo* escravista como crítica aos desígnios britânicos _____ 169

III. Em defesa da Inglaterra: política, filantropia e crítica da escravidão _____ 189

IV. Anglofilias e anglofobias: dimensões e significados _____ 203

Capítulo 4*Abolir Para Preservar:**Contradições dos projetos anti-tráfico do Marquês de Barbacena* __ 213

I. O abolicionismo Barbacena:

Fragmentos e origens de uma memória historiográfica _____ 224

II. Para inglês ver e para a clandestinidade legalizar:

Os óbices à lei de 1831 e o “abolicionismo às avessas” _____ 236

III. A reiteração da descriminalização: o projeto de 1837 _____ 253

Conclusão _____ 277*Fontes e Bibliografia Citadas* _____ 283

Introdução

“...um historiador que se recusa a pensar sobre um fato humano, um historiador que professa a submissão pura e simples a esses fatos, como se não fossem de sua fabricação, como se não tivessem sido escolhidos por ele, previamente, em todos os sentidos da palavra 'escolhido' (e eles não podem deixar de ser escolhidos por ele) (...) não é um historiador.”

(Lucien Febvre)¹

Esta proposição sintetiza as críticas de um dos fundadores da *École des Annales*, Lucien Febvre, à “história historizante”, isto é, à historiografia produzida pela Escola Metódica ou Positivista, defensora de uma concepção de tempo linear e de uma objetividade uníssona dos “fatos”, das “fontes” e da obra historiográfica. Problematizando a *Introduction à l'Histoire*, de Louis Halphen², Febvre critica a qualificação da história como “ciência do particular”, bem como um perfil de historiador que se propõe à mera seleção, ligação e coordenação de fatos para a execução de uma análise das “mudanças políticas, sociais e morais que os textos nos revelam em um dado momento”.³ Dentre as propostas de Halphen, Febvre identifica uma “tomada de posição há muito conhecida e sem mistérios”⁴, a defesa de uma noção ao fato dotada de plena objetividade, à qual se confere um estatuto que transcende a capacidade criativa do historiador, desvinculando-o de qualquer compromisso histórico-político. Halphen admite a existência de fatos “indiscutíveis”, “prontos”, a serem contemplados e “arquivados nas gavetas”⁵. Eles compõem, em suma, o horizonte do ofício do “verdadeiro” historiador. Com um postulado epistemológico aplicável à História, Febvre contra-argumenta com a tese de que o historiador, assim como todo e qualquer cientista, fabrica o seu objeto, sendo o fato, portanto, uma criação

¹ FEBVRE, Lucien. *Combates pela História*; "Febvre contra a história historizante" (Reproduzido de "Sur une forme d'histoire qui n'est pas la nôtre. L'histoire historisante", in *Combats pour l'Histoire* / Tradução: Maria Elisa Mascarenhas, p.106).

² HALPHEN, Louis. *Introduction à l'Histoire*. Paris, 1946.

³ HALPHEN, citado por FEBVRE, p.104.

⁴ FEBVRE, p. 103.

⁵ A expressão é de FEBVRE, p.105.

genuína daquele que o interpreta, dotada de historicidade, condição inequívoca do conhecimento.

Esta concepção para “fato histórico” fundamenta este trabalho. Tomando como tema central a questão da abolição do tráfico intercontinental de africanos para o Brasil, ele procura avaliar a produção historiográfica que interpretou este “fato”, bem como as deliberações políticas que contribuíram para fundamentá-lo, para, assim, acompanhar a trajetória do argumento mais recorrente em sua explicação, a saber: as pressões navais e diplomáticas exercidas pela Grã-Bretanha sobre o Império brasileiro.

Longe de se exteriorizar como instrumento analítico acabado, não suscetível a divergências, o argumento das pressões britânicas constitui um recurso de destaque – ainda que sujeito a polêmicas -- na vasta bibliografia nacional e estrangeira sobre o estancamento do comércio das almas.

Tais polêmicas são sugeridas já na oscilante e contraditória interpretação de Joaquim Nabuco, apresentada no texto *A Escravidão* – originalmente um libelo de defesa de um escravo acusado por dois assassinatos, elaborado em 1870, porém divulgado apenas em 1948.⁶ Num capítulo deste trabalho de juventude, intitulado a “A História do Crime”, a sessão “O Tráfico entre nós – sua História e a História de sua Abolição” inicia-se com uma advertência: o autor não pretendia “redigir um livro sobre o assunto”, mas sim “discutir algumas das questões que se prendem à duração e extinção do tráfico entre nós.”⁷

Com este plano, Nabuco confeccionou um texto enxuto. Em pouco mais de dez páginas, ele desenvolve-se sob a pretensão de descortinar “verdades históricas”, na contramão de um “patriotismo” que teria “exaurido a matéria” e suprimido a importância de tomar a história do “infame comércio” sob uma óptica internacional. A “escola” que “se teria limitado a insultar esta potência [a Grã-Bretanha] e a elogiar o nosso governo”, para o autor, constitui uma “escola” que teria “pretensões à patriótica” e que não passaria de “falsa”.⁸ Para além dos parâmetros deste patriotismo imaturo, estaria historicamente efetivado um embate entre dois países, cujos perfis são, a princípio, bem definidos: de um lado, um “amigo do tráfico” – o Brasil -- e de outro, um “amigo da humanidade” – a Grã-Bretanha:

⁶ NABUCO, Joaquim: *A Escravidão*. Rio de Janeiro, 1988.

⁷ Idem, ibidem, p. 85; assim como todas as citações que integram o próximo parágrafo.

⁸ O autor não menciona, lamentavelmente, os nomes dos possíveis integrantes desta “escola.”

“... talvez possamos, para a vergonha nossa, descobrir que nessa questão o Brasil estava há muito tempo do lado do tráfico, deixando assim à Inglaterra o papel de defensora da humanidade. Julgando os homens não pelo ponto em que eles nasceram nem pela nacionalidade que têm, mas pela sua intenção e por seus atos, não os achando perversos, quando nossos adversários, nem justos quando amigos, somos forçados a dizer que os estadistas ingleses, com toda a sua sanha contra o Brasil, merecem ao mesmo tempo que nossa animadversão, o elogio dos homens sinceros e o reconhecimento da humanidade por terem combatido com pertinaz constância o comércio dos escravos para o Brasil.”⁹

Com efeito, os britânicos são apresentados como os grandes atores na repressão ao comércio atlântico, merecendo as “bênçãos de humanidade por terem extinguido o tráfico”.¹⁰ Nabuco sublinha que “a melhor vontade de nosso governo nada conseguiria sem o auxílio da Inglaterra”.¹¹

Entretantes, ao longo de sua exposição “imparcial”¹², pondera que algumas das medidas anti-tráfico aplicadas pela Inglaterra sobre o Império brasileiro revelaram-se extremamente violentas. Os exemplos mais flagrantes seriam dois: o enquadramento do comércio atlântico no crime de pirataria -- estipulação integrante do Tratado antitráfico anglo-brasileiro de 1826 -- e o *Bill Aberdeen* de 1845, deliberação pela qual os britânicos aprovaram unilateralmente o direito de apresamento de qualquer embarcação negreira clandestina em alto mar, inclusive nas águas territoriais brasileiras.¹³ Estes exemplos revelariam uma arbitrariedade lamentável, e muito cara a uma máxima de Thomas Wilde,

⁹ NABUCO, Joaquim: *op. cit.*, p. 85.

¹⁰ Idem, *ibidem*, p. 95; grifo meu.

¹¹ Idem, *ibidem*, p. 86.

¹² Idem, *ibidem*, p. 90.

¹³ O *Bill Aberdeen*, aliás, ainda encontrava-se em vigor à época da confecção do texto de Nabuco, que argumenta: “Não obstante a opinião do seu autor e a completa extinção do tráfico, o Bill de 8 de agosto de 1845 ainda existe na legislação inglesa como uma ameaça suspensa sobre nossa dignidade. Quando se revogará essa lei de desconfiança? Eis o que nunca se pergunta demasiado, e no entanto pelo silêncio de todos a respeito desse Bill, parece que o país ignora que vive há vinte e cinco anos sob a tutela da Inglaterra!” (Idem, *ibidem* p. 97). O *Bill* determinara, ainda, o julgamento destas presas no alto tribunal do Almirantado ou a qualquer tribunal do Vice-Almirantado dos domínios da Inglaterra. Para maiores detalhes sobre esta polêmica medida, confira BETHELL, Leslie: *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil* (São Paulo, ed. USP, 1976), cap. IX, especialmente as páginas 258 e 259.

para quem determinadas medidas eram cabíveis contra um Estado fraco, porém jamais aplicáveis contra uma nação poderosa.¹⁴

Sem maiores explicações, a constatação de tamanhas arbitrariedades abre caminho para um desvio do pressuposto inicial da argumentação: alterando a dicotomia entre nações apresentada inicialmente, Nabuco passa a atribuir ao Brasil, vítima de tamanhas e desumanas imposições, parte do quinhão da glória do estancamento do comércio das almas. Cada país, neste sentido, passa a ser considerado um ator imprescindível na trama da queda do tráfico, a despeito das “fraquezas” do Brasil e a despeito dos “atos violentos” da Inglaterra:

“É uma justiça que é preciso render aos dois países, aos quais cabe a mesma glória nesse grande resultado. Sem a cooperação do Brasil, o tráfico ainda estaria viçoso, sem a iniciativa inglesa ainda ele estaria onipotente e arrogante nos mares. Pode-se porém organizar a combinação dos esforços? Os dois países juntaram suas forças para o mesmo fim, que ambos se propunham à custa de grandes sacrifícios? Não: e por esta falta de acordo deve-se tanto acusar a violência do país forte que se julgava desobrigado da justiça e da equidade para com o fraco, como também o egoísmo da nação escravocrata que sentia abandonar esse comércio que era a fonte se sua fortuna e de seus braços.”¹⁵

Surpreendentemente, ao concluir a sua exposição, o autor subverte de maneira integral a proposição que inaugurou o seu texto. De fato, passa a qualificar o Brasil como principal propugnador de combate ao comércio de africanos. Sob este novo enfoque, a lei anti-tráfico criada por Eusébio de Queiroz e aprovada em 1850 ganha o atributo de vetor efetivo de desestruturação da atividade, contrastando com condutas brasileiras retóricas, ou mesmo retrógradas, que a precederam. Ademais, a mesma lei opera um segundo contraste: ela não teria sido em vão, como foram as intermitentes intervenções das belonaves britânicas, responsáveis pela morosidade da conclusão do processo rumo ao estancamento:

“ Por isso tudo concluímos que o papel do Brasil foi muito diferente nas três fases da questão: na primeira [1810-1845] ajudou ele o governo inglês, mas sem atividade, limitando-se a declarar crime ao tráfico e livres aos escravos importados,

¹⁴ “A Inglaterra assim procedendo merece bem a apóstrofe eloqüente de Sir Thomas Wilde: ‘a passar semelhante lei, praticais contra um Estado fraco o que não ousais fazer contra uma nação poderosa.’ ” (Idem, *ibidem*, p. 95).

¹⁵ Idem, *ibidem*, p. 86.

lei que nunca teve execução; na segunda [1845-1850] logo depois do Bill Aberdeen, ajudou nosso país ao tráfico com as suas simpatias, e a importação cresceu consideravelmente; na terceira [de 1850 em diante], interveio ele para reprimir e conseguiu esse grande resultado que a Inglaterra sozinha não poderia obter durante muitos anos. Quanto ao papel desta foi sempre de uma violência extrema, e se ela reclamar um dia a glória de haver extinto o tráfico dir-se-lhe-á: quem o extinguiu foi o Brasil, no dia em que o quis; vosso erro foi não procurar o seu leal concurso, mas querer impor-lhe vossa vontade arrogante; com os excessos que cometestes demorastes talvez por vinte anos a extinção deste comércio, e não contente com as violências de vossos cruzeiros, pedistes ao vosso parlamento uma dessas leis iníquas que só tendes, a história diz, a coragem de impor às nações fracas.”¹⁶

As contradições do texto de Nabuco são, de fato, evidentes. Interpretá-las pormenorizadamente demandaria um estudo específico de seu legado historiográfico, bem como das interlocuções entre os seus textos e projetos políticos, até porque tais ambigüidades não se revelam constantes na totalidade de sua obra.¹⁷ De fato, em *Um Estadista do Império*, o autor reforçou o argumento da importância da Grã-Bretanha à abolição do tráfico.¹⁸ Para a presente discussão, entretanto, faz-se suficiente constatar que o autor, em suas controversas considerações sobre o tema, particularizou um argumento que viria a se consagrar na historiografia, demonstrando, numa só argumentação, duas tendências que encontrariam seus respectivos defensores, a saber: uma perspectiva anglófila e, em oposição, uma anglófoba.

Constatando o pressuposto de que o tema da extinção do fluxo atlântico de cativos possui, como núcleo central, a trajetória do argumento das pressões navais e diplomáticas

¹⁶ Idem, *ibidem*, p. 98.

¹⁷ Sobre estas interlocuções, cf.: MARSON, Izabel Andrade: “Liberalismo e escravidão no Brasil: Joaquim Nabuco e o jogo de temas, argumentos e imagens na (re)criação do progresso” (Campinas, I.F.C.H. – Unicamp, s.d. ; *mimeo*) ; MARSON, Izabel Andrade: “O império da “conciliação”: política e método em Joaquim Nabuco – a tessitura da revolução e da escravidão” (Tese de Livre Docência, Campinas, Unicamp, 1999; *mimeo*); TASINAFO, Célio Ricardo: “Política e Escravidão: O projeto emancipacionista de Joaquim Nabuco em *A Escravidão* (1870)” (Monografia de Bacharelado, Campinas, Unicamp, 1999; *mimeo*); TASINAFO, Célio Ricardo: “A Obra do Presente e do Futuro: Alguns dos significados da proposta abolicionista / reformista de Joaquim Nabuco (1882-1884)” (Dissertação de Mestrado, Campinas, Unicamp, 2001; *mimeo*).

¹⁸ Cf. NABUCO, Joaquim: *Um Estadista do Império: Nabuco de Araújo, suas vidas, suas opiniões, sua época*. Rio de Janeiro/Paris, H. Garnier Livreiro e Editor, 1897-1899 ; 3 vols. É importante lembrar que alguns historiadores da abolição do tráfico posteriores a Nabuco remeteram-se a ele, conforme veremos adiante. Quando o fizeram, imprimiram destaque à interpretação presente em *Um Estadista do Império*, em detrimento daquela que integra *A Escravidão*.

exercidas pela Inglaterra sobre Portugal e sobre o Império brasileiro, esta dissertação privilegia o estudo de como a defesa da anglofilia ou da anglofobia assumiu formas de expressão variadas – clássicas ou insuspeitas --, configurando, por um lado, um largo espectro de interpretações historiográficas e, por outro, estratégias e argumentos políticos das mais variadas naturezas, na Câmara e no Senado do Império, entre 1826 e 1837.

Desta forma, o trabalho estruturou-se em duas partes principais. À Primeira coube a construção de balanços historiográficos que, tomados em conjunto, propõem elementos para a confecção de uma história do tema da abolição do comércio inter-atlântico de africanos para o Brasil, sugerindo suas controvérsias, limitações, lacunas e inovações, através de uma proposta classificatória que incide sobre trabalhos que encontraram repercussões futuras de distintas dimensões.

Como a bibliografia nacional e estrangeira sobre o tema é extremamente volumosa e continua a ganhar contornos cada vez mais amplos, procurei desdobrar estes balanços em dois capítulos, obedecendo ao eixo central da dissertação. Desta forma, o primeiro capítulo expõe um detalhamento de estudos que manifestaram intensa preocupação com o argumento das pressões britânicas, hipervalorizando-o, relativizando-o, ou mesmo contestando-o ao extremo.

O segundo capítulo sistematiza um outro rol variado de abordagens, o qual, a despeito de não rechaçar a importância da Inglaterra enquanto elemento internacional na repressão do comércio negreiro, expõe matrizes conflitantes para a compreensão do movimento abolicionista britânico e identifica a extensa amplitude de sujeitos históricos que promoviam o tráfico de cativos no Império brasileiro e no exterior, demonstrando que o processo de estancamento pressupôs uma multiplicidade de resistências, conflitos e interesses intra e inter-nacionais, envolvendo cidadãos ingleses, franceses, americanos, portugueses, africanos, brasileiros e franceses.

Assim, enquanto o primeiro capítulo sugere que a bipolaridade entre ópticas anglófilas ou anglófobas inspirou investigações historiográficas de nuances variadas, o segundo capítulo traz o testemunho de múltiplos desvios deste enfoque bipolar, desvios estes que, guardadas as suas polémicas internas, só vieram enriquecer o conhecimento da história do “infame comércio”.

Graças a este enriquecimento de abordagens, novos problemas de pesquisa ganharam nitidez. Neste sentido, procurando dar um passo para além do esforço de propor classificações a respeito de uma historiografia tão vasta, a dissertação identifica temáticas ainda não abordadas em detalhe pelas obras levadas à sistematização. Dentre elas, destaca-se a (im)possibilidade de relacionar o tema do fim do tráfico a pressões específicas de grupos ou partidos políticos imperiais. Questão controvertida, ainda não recebeu a atenção merecida dos autores que a tangenciaram e não foi, igualmente, enfrentada aqui.

Entretanto, esta indagação referente às conexões entre a dinâmica política interna do Império brasileiro e a questão do comércio das almas motivou a perseguição detalhada de outras lacunas historiográficas referentes a períodos que antecedem o contexto de formação dos partidos políticos do Império, consubstanciada em 1837.¹⁹

Neste sentido, a Segunda Parte deste trabalho estruturou-se a partir da constatação de uma ampla carência de análises detalhadas de fontes oficiais da história imperial, particularmente dos *Anais da Câmara*, dos *Anais do Senado* e das *Atas do Conselho de Estado*. Ela prioriza os três contextos mais delicados de discussão parlamentar sobre a questão do comércio de africanos, anteriores à discussão e aprovação da lei “Eusébio de Queiroz” de 1850. São elas: a receptividade do Tratado anglo-brasileiro de 1826 na Câmara dos Deputados (e os projetos anti-tráfico criados na mesma época); a discussão da primeira lei nacional que declarou a proibição do fluxo atlântico para o Brasil, proposta pelo Marquês de Barbacena, em 1831; e o encaminhamento de um segundo projeto de mesma autoria, discutido e aprovado no Senado em 1837, mas obstaculizado pela Câmara.

Esta incursão às fontes oficiais possibilitou a relativização de algumas informações recorrentes na historiografia, bem como o levantamento de novas hipóteses de pesquisa. Assim, no terceiro capítulo, através de um acompanhamento das discussões em torno do Tratado de 1826, procurei relativizar a freqüente equiparação da Câmara dos Deputados unicamente ao “*status quo* escravista”²⁰, sugerindo os matizes de sua composição, através de uma gradação que inclui os deputados mais explicitamente identificados com o comércio negreiro (a maioria), mas também os críticos radicais não apenas do tráfico, mas da

¹⁹ Cf. CARVALHO, José Murilo de: “Os Partidos Políticos Imperiais: composição e ideologia”, in *A Construção da Ordem: A elite política imperial*. Rio de Janeiro, 1980, capítulo 8.

²⁰ Esta expressão, recortada de Paula BEIGUELMAN, alude tanto ao anseio de continuidade do tráfico inter-continental de africanos, como também da manutenção da escravidão no Brasil. Cf.: BEIGUELMAN, Paula: *Pequenos Estudos de Ciência Política*. 2ª ed., São Paulo, Pioneira, 1973.

escravidão como um todo (em minoria). Procurei, ainda, demonstrar que as estratégias políticas de prorrogação ou de contestação do “infame comércio”, deflagradas nos discursos parlamentares, foram múltiplas – de maneira a configurar uma “teia” de argumentos – e exteriorizaram-se, muitas vezes, sob tônicas anglófonas ou anglófilas. Ademais, traduziram uma conjuntura de embate político específico e interno à monarquia de D. Pedro I, qual seja: um conflito latente entre o Legislativo e o Executivo.

Finalmente, no quarto capítulo, proponho uma investigação mais detalhada da trajetória e das estratégias políticas do autor da primeira lei anti-tráfico brasileira: Felisberto Caldeira Brant Pontes, o Marquês de Barbacena. Com o auxílio de um estudo minucioso das biografias até então dedicadas a este importante condutor de acordos anglo-brasileiros ao longo do Primeiro Reinado e das regências, bem como das discussões que seus projetos anti-tráfico (de 1831 e 1837) ensejaram no Senado imperial, problematizo uma associação de sua conduta a um “liberalismo humanitário” e “aboliconista” – associação constatável tanto em seus biógrafos, quanto em autores recorrentes da história da abolição do tráfico. Sob esta perspectiva, procuro compreender o Marquês antes enquanto político e proprietário extremamente habilidoso, cujas propostas – assim como muitos dos jogos políticos identificados na Câmara na década de 1820 – denunciam uma série de artimanhas que tiveram por finalidade implícita a prorrogação do comércio negreiro, ainda que aparentassem constituir esforços sinceros em prol de sua erradicação.

Como intento de enriquecer as análises propostas nos dois últimos capítulos, procurei, na medida do possível, registrar, ao longo delas, dados biográficos sobre os deputados e senadores mencionados.

Primeira Parte:

*A Historiografia da Abolição do Tráfico
em Perspectiva*

Capítulo 1

As Pressões Britânicas:

Percursos bibliográficos de um argumento

" ... durante os 24 anos que se passaram entre 1826 e 1850, o governo inglês (...) exauriu todos os seus poderes de persuasão para induzir o governo brasileiro a cumprir determinações de seus tratados e acabar com o tráfico de escravos (...) Mas, em 1850, o governo inglês alterou o seu sistema e estendeu com vigor e energia à costa do Brasil suas operações anti-tráfico; e tão logo isto foi feito, o governo brasileiro e suas legislações se viram espantados e com um senso de deveres e obrigações e (...) começaram, pela primeira vez, a tomar passos efetivos com o propósito de cooperação com o governo inglês" (Lord Palmerston)²¹

" Não, o governo não foi despertado pelos canhões britânicos (...) Note a Câmara que, em maio [de 1850], ainda o canhão britânico não nos havia despertado, e eu já explicava as causas por que devíamos reprimir o tráfico." (Eusébio de Queiroz)²²

Os fragmentos acima correspondem a documentos destacados por diversas obras que divulgaram uma (des)valorização das pressões britânicas no tratamento do “fato” abolição do tráfico de escravos para o Brasil. Proponho, neste capítulo, uma descrição do percurso deste argumento na bibliografia que o privilegiou nos últimos sessenta anos.

Para realizar esta tarefa, persigo os seguintes problemas de pesquisa: quais são as explicações criadas pela historiografia para as pressões britânicas quanto à sua natureza? Quais as relações que apresentaram entre elas e os principais contextos de discussão da questão do tráfico no Parlamento brasileiro – dentre os quais, principalmente, a recepção do Tratado Anglo-Brasileiro de 1826, a aprovação da lei de 1831, a discussão do projeto anti-

²¹ " ...during the 24 years which elapsed between 1826 and 1850, the British government ... exhausted in vain all its powers of persuasion to induce the Brazilian government to fulfill its treaty engagements and to put slave trade down ... But in 1850 the British government changed its system and extended with vigor and energy to the coast of Brazil its operations against the slave trade; and no sooner was this done, than the Brazilian government and legislature were awakened to a sense of their duties and obligations and... began, for the first time, to take active steps for the purpose of cooperation with the British government. " Lord Palmerston ; ministro inglês das Relações Exteriores, em correspondência diplomática de 1850; citado por GRAHAM, Richard: *Great Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914*. Cambridge, 1968, pp.164-165. A tradução para o português é minha).

²² Eusébio de Queiroz; ministro da Justiça do Império Brasileiro em 1850, na ocasião da segunda lei nacional de extinção do tráfico intercontinental de escravos. Citação extraída de GOULART, Maurício: *A Escravidão Africana no Brasil*. São Paulo, 1950; p. 259).

tráfico do Marquês de Barbacena de 1837, a imposição do *Bill Aberdeen* e, finalmente, a aprovação da lei ‘Eusébio de Queiroz’ de 1850? Em que medida a historiografia avalia ou rechaça a possibilidade de cruzamento entre o comportamento de grupos e ou partidos políticos específicos do Império e a causa do estancamento?

Investigando estas questões, especificarei leituras das relações anglo-luso-brasileiras propostas por estudos sobre o “infame comércio”, compondo uma abordagem de obras de Manuel Álvaro de Sousa Sá Vianna, João Luiz Alves, Evaristo de Moraes, João Pandiá Calógeras, Sérgio Buarque de Holanda, Alan Manchester, Caio Prado Júnior, Affonso Taunay, Sérgio Macedo, Maurício Goulart, Raymundo Faoro, José Honório Rodrigues, Luiz Henrique Dias Tavares, Paula Beiguelman, Pierre Verger, Leslie Bethell e Ilmar Rohloff Mattos, obedecendo as ordens cronológicas de suas publicações.²³ Em síntese, tais obras apresentam três entendimentos distintos para o estancamento do tráfico. O primeiro deles, o mais simplista de todos, o explica como um confronto entre nações, ou seja, uma disputa de interesses que opôs ingleses a brasileiros e lusitanos, argumento que deu origem

²³ Cf.: VIANNA, Manuel Álvaro de Sousa Sá: "O Tráfico e a Diplomacia Brasileira" (*Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Imprensa Nacional, 1917, pp.539-564; Tomo especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional / setembro de 1914); ALVES, João Luiz: "A Questão do Elemento Servil. A Extinção do Tráfico e a Lei de Repressão de 1850. Liberdade dos Nascituros" (*R.I.H.G.B.*, 1916, pp.189-253. A primeira versão foi publicada em 1914); MORAES, Evaristo de: *A Escravidão Africana no Brasil (das origens à extinção)* (2ª ed., Ed. UnB / O trecho explorado, "O Tráfico", foi publicado em 1916, na *R.H.I.G.B.*); CALÓGERAS, João Pandiá: *Formação Histórica do Brasil* (São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938 / 1ª ed.:1930), *A Política Exterior do Império* (vol III: "Da Regência à Queda de Rozas") (São Paulo, Companhia Ed. Nacional, 1933); MANCHESTER, Alan K: *Preeminência Inglesa no Brasil* (São Paulo, Brasiliense, 1973 / 1ª ed.: 1933); PRADO JÚNIOR, Caio: *Evolução Política do Brasil e outros estudos* (São Paulo, Brasiliense, 1963 / 1ª ed.: 1933); HOLANDA, Sérgio Buarque de: *Raízes do Brasil* (São Paulo, 1936); TAUNAY, Affonso de E: *Subsídios para a História do Tráfico Africano para o Brasil* (São Paulo, Imprensa Nacional, 1941); MACEDO, Sérgio D.T. : *Apontamentos para a História do Tráfico Negro no Brasil* (São Paulo, Imprensa Nacional, 1941); GOLUART, Maurício: *A Escravidão Africana no Brasil* (São Paulo, Martins, 1950); FAORO, Raymundo: *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro* (5ª ed., Porto Alegre, Globo, 1979 / 1ª ed.:1956); RODRIGUES, José Honório: *Brasil e África: Outro horizonte*. 2ª. edição, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1964 (1ª. edição: 1961); TAVARES, Luiz Henrique Dias: "O Processo das Soluções Brasileiras no Exemplo da Extinção do Tráfico Negro", in *Revista de História*, outubro-dezembro, vol XXXV, nº 72, 1967, pp. 523-537; BEIGUELMAN, Paula: *Pequenos Estudos de Ciência Política* (2ª ed., São Paulo, Pioneira, 1973 / 1ª ed.:1967); VERGER, Pierre: *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII ao XIX)*. (São Paulo, Corrupio, 1987 / 1ª edição: 1968); BETHELL, Leslie: *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil* (São Paulo, ed. USP, 1976 / 1ª. edição: 1970) ; MATTOS, Ilmar Rohloff de: *O Tempo Saquarema : a formação do Estado Imperial*. Rio de Janeiro, 1987.

a textos entoados em versões tanto anglófilas como anglófobas. O segundo, mais sofisticado, compreende as pressões como uma demonstração da hegemonia britânica na história do fim do tráfico, embora não deixe de considerar algumas colaborações pontuais de políticos e estadistas do Império brasileiro. Por sua vez, o terceiro entendimento caracteriza-se pela leitura das pressões britânicas e da abolição do fluxo inter-atlântico de africanos como um procedimento inscrito numa associação de esforços anti-tráfico tanto ingleses quanto brasileiros.

I. Inglaterra ou Império brasileiro: uma disputa por méritos

Privilegiadas enquanto explicações para a abolição do tráfico de escravos entre a África e o Brasil, as pressões diplomática e marítima exercidas pela Inglaterra sobre o governo imperial contra este tipo de comércio constituem o argumento mais recorrente na história do tema. As maneiras pela quais elas são fundamentadas são, contudo, consideravelmente diversas. Tais diferenças se colocam especialmente até a década de 1960, em relação a duas questões, a saber: se a atuação britânica teria sido o fator principal para o estancamento do tráfico no Brasil e se teriam os diversos esforços anti-tráfico ingleses -- fossem eles diplomáticos ou navais -- anseios humanitários ou interesses econômicos. No que diz respeito à segunda questão, percebeu-se três encaminhamentos: autores que se limitam a apontar razões estritamente humanitárias; autores que conjugam motivos econômicos com a ampla difusão e influência do pensamento abolicionista inglês e, finalmente, autores que se limitam a apontar motivos econômicos, desvinculando-os de qualquer ligação com a filantropia.

Este item sistematiza interpretações que, enfatizando ou as razões morais ou as econômicas, ou ainda associando-as, destacam isoladamente a Inglaterra ou o Império brasileiro como o agente sine qua non da efetivação do estancamento do comércio negreiro intercontinental para o Brasil. Em primeiro lugar, comenta os estudos de Manoel de Sousa Sá Vianna e Affonso Taunay, duas amplas defesas da imprescindibilidade britânica que valorizam o legado moral semeado pela Inglaterra na história da civilização ocidental.

Trata-se das únicas obras em que a abolição do tráfico intercontinental de escravos para o Brasil é justificada a partir de esforços genuinamente filantrópicos da Grã-Bretanha.

Em seguida, apresenta a corrente radicalmente oposta, configurada nas obras de Evaristo de Moraes, Sérgio Macedo, José Honório Rodrigues e Luiz Henrique Dias Tavares, estudos que reeditam uma versão nacionalista e anglófoba, cuja matriz são as idéias defendidas por Eusébio de Queiroz e pelo Partido Conservador em meados do século XIX, por ocasião da "disputa por méritos" pelo empreendimento do fim do tráfico. Naquele momento, interessado em destacar a atuação da agremiação partidária e do gabinete de setembro de 1848 aos quais pertencia, Eusébio de Queiroz proferiu um longo discurso à Câmara dos Deputados, a 16 de julho de 1852, explicitando os motivos da intervenção e autonomia brasileiras no processo.²⁴ Seus argumentos ressoaram em pronunciamentos de outros políticos conservadores do Império, a exemplo de Paulino de Sousa e Justiniano José da Rocha, e também na obra *Apointamentos para o Direito Internacional ou Coleção completa dos Tratados celebrados pelo Brasil com diferentes nações estrangeiras*, de Antônio Pereira Pinto, publicada em 1864. Este conjunto de documentos foi amplamente valorizado nas três obras em questão. Vale a pena notar que os dois primeiros textos que fazem do argumento uma questão nacional pró ou contra a Grã-Bretanha – quais sejam, os de Moraes e Macedo -- foram criados no período das grandes guerras (1914-16 e 1941), próximos a ocasiões em que o país decidia o seu posicionamento frente às potências européias.²⁵

Finalmente, em terceiro lugar, o item aborda um conjunto mais heterogêneo de obras que se aproximam por defenderem, com maior ou menor ênfase, a supremacia inglesa no processo, e se singularizam por fundamentá-la ora em interesses exclusivamente financeiros, ora por associá-la a influências filantrópicas, ora por associar as duas

²⁴ Cf. *Anais do Parlamento Brasileiro*, sessão da Câmara dos Deputados de 16 de julho de 1852. A leitura da sessão permite visualizar não apenas o impacto da arguta argumentação do então ministro da Justiça, mas também o contexto em que ela foi proferida, isto é, a ocasião de tal "disputa por méritos", travada entre conservadores e liberais, sendo estes defendidos por Souza Franco, que critica o pronunciamento de Queiroz. Como sugestão da carga nacionalista do pronunciamento de Queiroz, pode-se citar os escritos do biógrafo Sacramento Blake, para quem "este discurso é um monumento de eloquência e de lógica que honra o orgulho nacional, (...) é ao mesmo tempo reflexo de um coração e de um espírito privilegiado". Cf.: BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Dicionário Biográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, v. II, 1893, p. 310.

²⁵ Ainda que esta dissertação não empreenda um estudo desta hipótese, acredito haver aqui um instigante tema para pesquisas futuras.

justificativas. Apresentamos, neste sentido, as abordagens de Caio Prado Júnior, Maurício Goulart, Raymundo Faoro, Pierre Verger, Leslie Bethell e Ilmar Rohloff de Mattos, textos que ampliaram significativamente o conjunto de fontes que constituem a história do tema. Em termos gerais, contudo, eles se estruturam a partir de pressupostos semelhantes: a defesa de uma leitura internacionalista e anglófila para a compreensão do problema; a valorização da supremacia e convicção britânicas e o destaque para a falta de empenho do Parlamento do Império.

I.1. Humanitarismo e filantropia inglesa

“O Tráfico e a Diplomacia Brasileira”, de Manoel Álvaro de Sousa Sá Vianna (1914) constitui o primeiro estudo a não detalhar a trajetória da questão da abolição no Parlamento do Império brasileiro. Limitando-se a reconhecer em Eusébio de Queiroz uma indiscutível “superioridade moral”, o autor afirma que, até 1850, “o tráfico negro não era reprimido legal e eficazmente pelo Governo Imperial, tanto assim que diminuiu e desapareceu logo que a repressão se operou efetivamente”, argumento que subsidia a tese segundo a qual “não fosse a ação tenacíssima da Inglaterra e o tráfico de negros teria vindo até os últimos dias do século XIX”.²⁶ Fundamentado em argumentos que pretendem se desvencilhar de uma tônica nacionalista, considera que, uma vez aplicados à história do tráfico, o nacionalismo oculta os “bons princípios ditados pela razão universal” – estes, no caso das conjunturas em debate, lançados pelos ingleses e plenamente harmônicos a princípios cristãos.

Para valorizar as razões humanitárias da atuação britânica, o artigo remonta sinteticamente às origens do tráfico de escravos, relacionando-o à história da Europa e levantando as causas para a sua manutenção ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII. Neste sentido, refere-se à grande riqueza que o comércio negreiro proporcionou à Espanha, França, Portugal e, inclusive, à Inglaterra, ressaltando a falta de consciência humanitária generalizada por parte das nações e governantes europeus até o século XVIII.

²⁶ VIANNA, *op. cit.*, p.547 e p. 563.

Para Vianna, o papel dos ingleses na desestruturação do comércio negreiro fora crucial. Sua firmeza e convicção frente a um grave problema humanitário representaram um dos elementos constituintes da inauguração de uma nova era na história da humanidade. Esta colocação embasa a exposição dos esforços anti-tráfico sobre o Brasil ao longo da primeira metade do século XIX. Assim, Vianna caracteriza este processo demarcando duas ofensivas: de um lado, uma ampla pressão, em Congressos internacionais, sobre as “potências cristãs” – Portugal inclusive – e, de outro, investidas diplomáticas e navais diretas e exclusivas sobre o tráfico luso-brasileiro. O fracasso total em relação à primeira acentua a tese da singularidade da convicção britânica. Demonstrando que os congressos de Viena (1815), Aix-la-Chapelle (1818) e Verona (1822) trouxeram apenas repetidas condenações formais e nada efetivas ao tráfico, o que revelou a “falta de honrabilidade” das referidas potências, menciona o depoimento de Chateaubriand para comprovar o isolamento e a nobreza da causa inglesa:

“ A Inglaterra não podia deixar de compreender desde o primeiro momento que a ação coletiva das Potências não era uma força com a qual ela pudesse contar na temerosa campanha. Obter-lhes a condenação formal da infame instituição já não era pouco, porque dela resultava para a Inglaterra expresso reconhecimento da moralidade da sua conduta. Convinha insistir no seu propósito, perante todos os Congressos e assim fez dando lugar a que Chateaubriand, no Congresso de Verona, considerasse...

... uma coisa singular – a perseverança do gabinete de Saint-James, em trazer a todos os congressos, de envolta com as mais vivas questões e os interesses de maior atualidade, a questão incidental e afastada da abolição do tráfico de negros.

A Inglaterra (...) não podia satisfazer-se com isso e iniciou por si mesma um procedimento que lhe pareceu eminentemente prático e capaz de levá-la de modo definitivo à solução do problema”.²⁷

Estes argumentos justificam a intensidade da pressão diplomática britânica sobre Portugal, a América portuguesa e, após 1822, sobre o Brasil. Comentando o primeiro passo dado neste sentido, tece elogios ao Tratado Anglo-Português de 1810, pelo qual o Príncipe Regente de Portugal se obrigou a empreender esforços para combater o tráfico negreiro. Em

²⁷ Idem, *ibidem*, p..548. O autor não registrou maiores referências do fragmento citado de Chateaubriand.

meio à sua argumentação, critica a obra de Antônio Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional ou Coleção completa dos Tratados celebrados pelo Brasil com diferentes nações estrangeiras* (1864), pois este estudo relativiza a generosidade inglesa, enfatizando as conjunturas que justificam submissão lusitana aos britânicos.²⁸

Na avaliação dos Tratados Anglo-Portugueses (de 1815 e 1817) e Anglo-Brasileiros (1826) Vianna também enfatiza a responsabilidade e a coerência da Inglaterra em oposição às infrações luso-brasileiras aos compromissos assumidos. Dessa forma, o Tratado de 1815, que restringiu o tráfico ao hemisfério sul e que solicitou a fixação de um “período em que o comércio de escravos cessaria universalmente, ficando proibido em todos os domínios portugueses”, registrou o reconhecimento britânico formal quanto à violação ao Tratado de 1810 e estipulou indenizações aos súditos da Coroa portuguesa que sofreram perdas ocasionadas por aprisionamento de embarcações em zonas não assinaladas pelo acordo. O Tratado de 1817, por sua vez, continha medidas anti-tráfico “bem claras” e fora elaborado segundo anseios britânicos, tendo, contudo, resultado em grande fracasso. Desrespeitando os acordos, as persistências espanhola e lusitana no comércio negreiro bloquearam, mais uma vez, o seu estancamento.

Primeiro marco das relações diplomáticas entre Inglaterra e o Império, o Tratado de 1826, celebrado no interior do processo de reconhecimento da independência do Brasil, recebe atenção especial. Com efeito, sua origem remonta a um processo marcado pela “coadjuvação” efetiva da Inglaterra e que reuniu um embate de interesses que tiveram como pivô a questão do tráfico. Assim, mais do que ter agido com “simpatia” e “benevolência” para com o Império nascente, os britânicos usufruíram a influência que tinham sobre a política portuguesa em prol da emancipação do Brasil, reconhecendo-a a 30/01/1826. Com isso, mantiveram-se firmes em sua convicção de extinguir o tráfico, obtendo nova promessa brasileira em novembro daquele ano. Símbolos da maturidade moral inglesa, os dois últimos acordos teriam favorecido triplamente o Brasil: do ponto de vista político, contribuíram para a sua emancipação de Portugal, do ponto de vista moral,

²⁸ Criticando Pereira Pinto, Vianna lastima sutilmente a ausência do merecido destaque à Inglaterra na historiografia da abolição do tráfico. Ressaltar o valor dos ingleses revela-se, para o autor, uma questão de esclarecimento histórico que desmascara “discursos de estadistas” e “governos reacionários” contrários aos verdadeiros “anseios públicos”, à “razão” e à “verdade” (Idem, *ibidem*, p.649).

contribuíram para a extinção de um crime contra a “Humanidade” e, do ponto de vista estratégico, o protegeram do poderio norte-americano.

A Convenção anglo-brasileira de 1827, que teve por objetivo o encaminhamento das ratificações do Tratado de 1826, teria explicitado as questões mais polêmicas do acordo: a equiparação do comércio negreiro ao crime de pirataria e do direito de visita e busca em navios negreiros brasileiros por parte de oficiais ingleses. Ambas defendidas por diplomatas britânicos, foram ampla e injustamente criticadas pelos “parlamentares brasileiros” – vagamente identificados --, os quais as interpretaram como “ofensas à soberania da nação”. Quanto à defesa do direito de visita, argumenta que, a despeito dos “vivos protestos e largos comentários” que suscitou, tal direito seria logo adotado, graças às pressões inglesas, em outras rodadas diplomáticas, tais como a Convenção anglo-francesa de 1831 e por mais 16 estados europeus e outros 10 americanos. Estes dados comprovam que o direito “constituiu uma necessidade indeclinável”.

A despeito de considerar que nas décadas de 30 e 40 do século XIX apresentaram-se diversas manifestações de “boa vontade” -- mas não de força efetiva -- por parte do governo imperial, o autor continua a atribuir à Inglaterra a ofensiva anti-tráfico propriamente agressiva. Quando da hesitação brasileira sobre a renovação do Tratado de 1826, o governo inglês passara a “agir por si” na apreensão de embarcações negreiras, de tal forma que, em 1844 e 1845, a pressão tomou suas formas mais violentas: efetivou o aprisionamento de embarcações seguidos de respectivos encaminhamentos às colônias inglesas de Demerara e do Cabo da Boa Esperança, locais onde inexistiam comissões mistas de julgamento anti-tráfico.²⁹

Concluindo o seu arrolamento das “bem sucedidas” e “louváveis” empreitadas abolicionistas insulares, Vianna reserva grande destaque ao *Bill Aberdeen*. Medida

²⁹ As comissões mistas foram tribunais de julgamento do tráfico definidos na Convenção Adicional ao Tratado Anglo-Português de 1815, assinada em 1817. A criação destas instituições reuniu esforços anti-tráfico ingleses e portugueses (e, após 1822, brasileiros). Provas disso foram as localizações em que foram construídas, bem como suas composições: uma delas foi instalada no Rio de Janeiro e outra em Serra Leoa (colônia inglesa africana). Cada uma possuía dois juizes e dois comissários (um inglês e outro português e, posteriormente, brasileiro). Os tribunais tinham o poder de apreender e confiscar as embarcações capturadas, “liberar” ou “apreender” os escravos, a despeito de não serem autorizados a julgar os proprietários das embarcações, bem como suas tripulações. Dentre as colônias inglesas na África, Serra Leoa era a única que abrigava uma comissão mista com o Brasil.

unilateral, o Ato contrapôs-se, abruptamente, à inércia do Legislativo brasileiro. Com efeito, o *Bill* explicitou um contraste entre instituições com posições essencialmente desiguais: de um lado, um Império politicamente inerte, tomado por interesses privados e insistente em bloquear resoluções que se impunham naturalmente e, de outro, uma potência militar e diplomaticamente favorecida, disposta a lançar mão de quaisquer entraves judiciais para efetivar um “compromisso altamente solene e de fins humanitários”.

Finalmente atendendo às solicitações britânicas, através de um ministro que, como já se indicou, foi um dos únicos a ter superioridade moral suficiente para empreender um combate efetivo ao tráfico, o Brasil literalmente aprendeu a lição ditada pela razão britânica, tornando-se, inclusive, um exemplo a ser transmitido à Espanha. Em 1850, o governo imperial encontrou, enfim, a libertação das amarras que o vinculavam ao escravismo e o abolicionismo ganhou o espaço necessário para expandir rumo à sua principal vitória: a abolição da escravidão em 1888.

Hipervalorizando as pressões britânicas e não se detendo, como se viu, à trajetória da questão da abolição do tráfico no Parlamento brasileiro, o texto de Vianna menciona, brevemente, a primeira lei de extinção do comércio negreiro internacional, aprovada a 7 de novembro de 1831, não indicando os parlamentares envolvidos em sua confecção, nem, tampouco, o processo de discussões que a definiu. Neste sentido, toma-a como mais um fracasso aprovado por um impreciso "Governo Imperial".

Semelhante tabula rasa quanto às contingências políticas do Primeiro Reinado e das regências em torno da questão do comércio atlântico foi empreendida, ainda em maior grau, por Affonso Taunay, no mencionado texto, publicado em 1941. Categórico, o autor sustenta, por um lado, que, ao longo da década de 1820 “entravam levadas e levadas de africanos e os tumbeiros multiplicavam as viagens despejando milhares e milhares deles destinados, sobretudo, aos cafezais”. Por outro lado, afirma que “as quatro regências conservaram o mais profundo mutismo em relação ao tráfico clandestino de escravos que cada vez mais avultava”.³⁰

³⁰ Cf. TAUNAY, Affonso de E: *Subsídios para a História do Tráfico de Escravos Africano para o Brasil* (op. cit., pp. 265 e 269, respectivamente).

Acentuando igualmente as razões humanitárias dos ingleses, Taunay explica a supressão deste tipo de comércio a partir, principalmente, de um acompanhamento da emergência dos ideais abolicionistas ocidentais, os quais teriam se expandido graças ao abolicionismo inglês. Assim, inscreve a gênese das reprovações à escravidão em isolados ataques de natureza religiosa registrados durante o século XVIII tanto pela Igreja Católica quanto pelos *quakers* norte-americanos. Aponta ainda as condenações “a homens que reduzem seus semelhantes a mercadorias” no universo filosófico do mesmo período, tomando como exemplo o *Esprit des Lois*, de Montesquieu. Ademais, imprime destaque especial à atuação de líderes como William Wilberforce que, juntamente com outros “infatigáveis filantropos” ingleses tais como Clarkson, Grenville, Sharp e Buxton, iniciou, em fins dos setecentos, uma “luta tremenda para se alcançar a extinção do comércio negroiro”.

Tal ofensiva veio constituir o fator determinante para a abolição do tráfico de africanos para o Brasil. Com efeito, a luta destes filantropos desencadeou uma série de repercussões no mundo ocidental, acabando por gerar uma “corrente de opinião” anti-tráfico. Neste contexto, a política constituiu o elemento que serviu e auxiliou esta corrente preocupada em lutar pela “Humanidade e pela Civilização”. Wilberforce representou a força que sustentou toda a persistência abolicionista inglesa sobre o Brasil, cristalizada em acordos diplomáticos e, no limite, em ações militares.

Com estas explicações, o autor qualifica de “positivos” os efeitos da ação diplomática da Inglaterra em todo o Ocidente. Entre 1830 e 1870, os discursos anti-tráfico proliferaram intensamente no Brasil, chegando a modificar gradativamente o predomínio da mentalidade escravista dos proprietários do Império e possibilitando, enfim, a ação decisiva de Eusébio de Queiroz, ministro da Justiça do gabinete de 29 de setembro de 1848. Queiroz deu o “golpe de morte” no tráfico, colocando em vigor a “famosa lei de 4 de setembro de 1850”.³¹

³¹ Idem, *ibidem* p. 295. Para fundamentar a sua tese, reconstrói a trajetória social do abolicionista William Wilberforce desde seu primeiro envolvimento com a questão abolicionista -- quando ainda era um adolescente de 14 anos -- até a sua morte, em 1833. Nesta recuperação, destaca o ano de 1807, quando, após a publicação de sua *Letter on the Abolition of Slave Trade*, o líder assistira à aprovação da abolição do tráfico no Parlamento inglês, e os anos que a seguiram, enfatizando outros empenhos do estadista em prol de sua causa. Ademais, explicita a sintonia da fala de Wilberforce com as manifestações anti-tráfico de religiosos e de políticos ingleses “cujas vozes se faziam ouvir

De maneira semelhante a Vianna, Taunay preocupa-se em frisar o avanço moral que a Inglaterra pretendia trazer à humanidade quando se lançou no combate internacional ao tráfico de escravos. De fato, faz poucos comentários a respeito dos interesses econômicos britânicos, relacionando-os como possíveis anseios de alguns, em detrimento do sentido maior das investidas. Assim, interpreta o Tratado de Paris (1814) e os Congressos de Viena (1815), Aix-la-Chapelle (1818) e de Verona (1822), bem como todas as medidas e negociações diplomáticas entre Inglaterra e Brasil como eventos que tiveram uma consequência em comum: ainda que com alcances distintos, todos levaram nações diversas a "acordarem" e a solenemente promoverem a abolição do tráfico.

Se países como o Brasil terminaram por "acordar" frente à tamanha questão moral, Taunay não hesitaria em afirmar que, ao longo das regências, a maioria absoluta dos brasileiros ainda dormia. Com efeito, analisando superficialmente o contexto parlamentar deste período, compõe uma oposição de entendimentos da escravidão entre a década de 1830 e uma fase de efetiva contestação do trabalho escravo:

“A qualquer pessoa que em 1830 a Angola fosse e de lá quisesse trazer uma recordação capaz de causar verdadeiro prazer a um amigo do Brasil ocorreria logo à lembrança angariar um ou mais africanos destinados a constituir tal presente, recebido, certamente, com a maior satisfação pelo obsequiado. Quarenta anos mais tarde seria semelhante idéia atribuída à legítima excentricidade ou estapafurdice.”³²

Os únicos vestígios de disposições anti-tráfico brasileiras – vestígios esses apenas arrolados pelo autor -- para o período entre 1822 e 1840 são um “certo discurso refutatório de um artigo adverso à abolição publicado em 1823 e no qual se pretendia que o tempo acabaria com o tráfico, discurso publicado em 1825 sob o pseudônimo de *um viajante*”; a recorrente “Representação de José Bonifácio à Assembléia Constituinte” de 1823 (publicada em 1825); a conferência entre o mesmo Bonifácio e Lord Amherst realizada no Rio de Janeiro “no sentido da repressão imediata do comércio negreiro”; as críticas que

muito mais alto do que os discursos escravistas da Inglaterra do século XIX”. É o caso de John Wesley, fundador do metodismo e autor do aforismo segundo o qual a servidão "era a síntese de todas as infâmias"; de Robert Peel, que "afirmou do comércio escravista que jamais ato público algum, emanado de qualquer nação, por mais que fosse o seu desprezo pelas leis divinas e humanas, provocara tantos crimes quanto o tráfico" e do estadista Lord Canning, que qualificou o navio negreiro como "o maior adensamento de crimes sobre o número mínimo das áreas" (p. 260).

³² Idem, *ibidem*, p. 269.

circulariam entre os membros da Sociedade Defensora da Liberdade e Independência Nacional³³ carioca e a *Memória Analítica sobre o Comércio de Escravos*, de Frederico L. César Burlamaque (1837)³⁴ e, finalmente, a lei de 1831 propriamente dita.

I. 2. Uma iniciativa do Parlamento brasileiro

Com uma óptica radicalmente distinta dos dois estudos anteriores, Evaristo de Moraes, em texto de 1916, relativizou a importância das pressões britânicas, considerando não somente a documentação parlamentar, mas também atitudes diversas dos próprios ingleses, bem como de políticos e funcionários do Império exteriores ao Parlamento.³⁵ No entanto, também não confeccionou considerações sobre os jogos políticos travados no Parlamento entre 1826 e 1840. As dificuldades de implementação do estancamento neste período ficam subentendidas apenas no trecho em que o autor comenta, à luz dos

³³ Cf. WERNET, Augustin: *Sociedades Políticas (1831-1832)*. São Paulo, Cultrix, 1978.

³⁴ Reiterando as palavras de Emília Viotti da Costa, Fernando Lourenço apresenta este ensaio de Burlamaque como “ ‘o mais completo escrito’ antiescravista da primeira metade do século XIX”. Frederico Leopoldo César Burlamaque integrou a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Fundada a 1827 e mantida no Rio de Janeiro com recursos de seus próprios fundadores conjugados a um auxílio anual do governo central de seis contos de réis, a Sociedade teve como objetivo amplo apresentar contribuições para um aprimoramento da produção da lavoura brasileira. Neste sentido, reuniu um vasto conjunto de propostas veiculadas, sobretudo, pelo periódico *O Auxiliador da Indústria Nacional ou Coleção de Memórias e Notícias Interessantes aos Fazendeiros, Fabricantes, Artistas e Classes Industriais no Brasil, tanto originais, como traduzidas das melhores obras que neste gênero se publicam*, fundado em 1833. Tais propostas incluíam desde uma diversidade de exposição de métodos de cultivo originais e avançados para a época até indicativos de uma reforma na organização do trabalho escravo no país. Neste sentido, as condutas dos articulistas apresentaram-se matizadas, oscilando entre posturas mais orientadas ao escravismo – a exemplo do brigadeiro Raymundo José de Cunha Matos – até posições mais radicais, consubstanciadas, por exemplo, em Burlamaque. Com efeito, ele não poupou ataques violentos ao fluxo de atlântico de cativos, em sua *Memória analítica acerca do comércio de escravos e acerca da escravidão doméstica* (in *Memórias sobre a Escravidão*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional / Brasília, Fundação Petrônio Portella, 1988). Cf.: LOURENÇO, Fernando: *Agricultura Ilustrada: Liberalismo e escravismo nas origens da questão agrária brasileira*. Campinas, Editora da Unicamp, 2001; COSTA, Emília Viotti da: *Da Senzala à Colônia*. São Paulo, Difel, 1966 e AZEVEDO, Célia Maria Marinho de: *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites – Século XIX*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

³⁵ MORAES, Evaristo de: *A Escravidão Africana no Brasil (das Origens à Extinção)* (op. cit.). A primeira parte desta obra -- "O Tráfico" -- corresponde ao texto a ser discutido. Trata-se da versão integral do artigo “Extinção do Tráfico de Escravos no Brasil (Ensaio histórico)” publicado pela *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* em 1916.

argumentos de Eusébio de Queiroz, os motivos para a ineficácia da lei de 1831. Para Queiroz, a lei não deixou de revelar o “sentimento sincero da parte dos autores em reprimir o tráfico”. Entretanto, o Brasil da década de 1830 exigia um *continuum* de abastecimento de “braços para a colheita”, sendo que o tráfico, “na falta de braços livres, achou grande incentivo; os nossos lavradores, os especuladores eram levados, pelo desejo de grandes lucros, para o comércio ilícito”.

A despeito de sua grande admiração pelo humanitarismo de William Wilberforce, bem como de outros líderes elogiados calorosamente ao longo de sua reconstituição da gênese do abolicionismo inglês, Moraes mostra-se extremamente cauteloso ao tratar do alcance das pressões britânicas sobre o Brasil.³⁶ Em termos gerais, enfraquece a imagem de sua eficácia diplomática apresentando, para tanto, três argumentos: a persistência do tráfico de escravos inglês após a declaração de sua ilegalidade (1807); a carência de um número suficiente de esquadras para a promoção do estancamento em nível atlântico e o desvirtuamento da política repressiva inglesa imposta a Portugal e ao Brasil. Esta política ofendera as soberanias políticas dos dois países, tendo se configurado através de usurpações tais como desvio dos escravos apreendidos no Atlântico para as suas próprias colônias e de grandes arbitrariedades, que vão do Tratado de 1810 à sua última grande investida formal contra o Brasil, o *Bill Aberdeen*. Tomados em conjunto, impossibilitaram o sucesso de uma “parceria de esforços” entre o Brasil e a Inglaterra, retardando resoluções efetivas, ao invés de acelerá-las.

A persistência do tráfico de escravos britânico após a declaração de sua ilegalidade (1807), constituiu uma assertiva importante para relativizar da insuficiência da legislação brasileira anti-tráfico anterior à lei de 1850. O argumento de que os ingleses não conseguiram debelar efetivamente o tráfico no início dos oitocentos se fundamenta nas críticas ao *Bill Aberdeen* feitas pelo deputado brasileiro Justiniano José da Rocha, em 1845,

³⁶ O envolvimento pessoal do autor com a causa abolicionista pode ser observado, principalmente, na introdução de seu estudo, bem como no Prefácio, redigido por seu filho, Evaristo de Moraes Filho, a 1/05/1982. Dentre as diversas informações nesta direção, Moraes Filho argumenta que “a 13 de maio de 1888, achava-se [Evaristo de Moraes] a caminho dos seus 17 anos, já aí participando, como professor e jornalista, na própria campanha [abolicionista]. O jornal em que trabalhava, como repórter e noticiarista, *Gazeta Nacional*, era ao mesmo tempo republicano e abolicionista” (*A Escravidão Africana no Brasil*, 2ª ed., p. 9. Confira, na edição analisada, especialmente as páginas 1 a 12).

no *Jornal do Comércio*³⁷, texto que enumera os seguintes indícios da persistência britânica no tráfico mencionado: documentações impressas de Londres e Liverpool que comprovavam a fabricação, por súditos ingleses, de negreiros para o tráfico internacional; um discurso de Lord Castelreagh de 1818, para quem o envolvimento inglês com o tráfico era um fato “inegável”; os indícios do tráfico na ilha Maurícia, em 1817, registrados por Thomas Fowell Buxton, em *On Slave Trade* (1839); a necessidade de aprovação de uma legislação sobre penas aos “contrabandistas de mercadoria humana”, de 1821; a equiparação do tráfico inglês ao crime de pirataria, em 1824 e o reconhecimento, por parte do então ministro interino no Brasil, Robert Gordon, do envolvimento de capitais britânicos no comércio negreiro -- expresso em 1838, numa carta a Lord Palmerston.

A insuficiência das forças anti-tráfico britânicas figura como hipótese plausível na explicação da “longevidade” do tráfico inglês. Levantando as dificuldades enfrentadas para a sua extinção, Moraes fortalece a idéia de que Brasil e Portugal não foram os únicos a enfrentar obstáculos “morais e materiais” para o estancamento.³⁸ Assim, mesmo a Inglaterra teria encontrado resistências internas consideráveis.

Fundamentando-se, mais uma vez, nos escritos de Justiniano José da Rocha, destaca as exorbitâncias britânicas contra a Convenção de 1817 cometidas por oficiais ingleses no território brasileiro entre 1830 e 1844. Trata-se de perseguições e assassinatos perpetrados em portos e rios do Brasil, os quais comprovaram o fato de que a Inglaterra “não suportava no estrangeiro aquilo que nos seus domínios se verificara também:-- o fracasso da lei”. Finalmente, refere-se também a apropriações suspeitas dos escravos brasileiros apreendidos por oficiais britânicos, sem, contudo, desenvolver a questão em profundidade.³⁹

³⁷ Cf. *Inglaterra e Brasil -- Tráfico de escravos, por um deputado*. Rio de Janeiro, 1845, pp. 6, 152 e 153. (citação de Moraes às páginas 36 e 37).

³⁸ “... a despeito das severas instruções transmitidas aos comandantes dos navios de guerra ingleses, a despeito da existência de um tribunal marítimo em Serra Leoa, a despeito da vizinhança de numerosas colônias britânicas na Costa da África, era impossível à Inglaterra evitar que o tráfico aumentasse. (...) A fiscalização, em uma enormidade de léguas, na costa da África, na costa da América e no itinerário dos navios de guerra negreiros exigia, para ser eficaz, quantidade colossal de navios de guerra e vigilância muito superior à que era exercida. Com idênticas dificuldades materiais e morais debatiam Portugal e Brasil, não sendo, pois, imputável aos respectivos governos a expansão do tráfico.” (MORAES, *op. cit.*, p.37).

³⁹ Esta questão fora explorada mais detalhadamente no mencionado estudo de Antônio Pereira Pinto. Cf.: PINTO, A. P.: *op. cit.*, Tomo I, p. 345.

Se as interpretações anglófilas para o estancamento não poupam elogios ao *Bill Aberdeen*, as contradições deste Ato constituem o *locus* fundamental na argumentação de Moraes. Interpretando-o como uma medida que revelava a pura “teimosia” do gabinete inglês de 1845, qualifica-a abertamente de arbitrária, indignando-se com proposta de jurisdição sobre a “liberdade dos mares”. Ademais, enumera alguns pronunciamentos de duas eminentes autoridades britânicas -- Lord Palmerston e o juiz Sir. William Scott -- contrários às suas estipulações. Para o primeiro, a invasão de territórios estrangeiros para a busca e detenção de navios era ilegal, enquanto que, para o segundo, a equiparação do tráfico de escravos à “infração ao direito das gentes” ainda era inadmissível enquanto existisse escravidão em “países civilizados”. De qualquer forma, a revelação de maior impacto encontra-se em um pronunciamento anterior ao *Bill* feito pelo próprio Lord Aberdeen, no qual denuncia uma grande contradição em sua conduta política em relação à intervenção britânica no tráfico, especialmente ao exercer o direito de busca (p. 46) :

“Finalmente, para fechar com chave de ouro, que opinião mais expressiva poderia ser citada do que a do próprio Aberdeen? Foi ele, efetivamente, que em uma nota dirigida, a 13 de outubro de 1841, a Mister Stevenson, ministro dos Estados Unidos, escreveu: -- “O uso do direito de busca em tempo de paz, quando não concedido por tratados, é uma infração do direito das gentes e um atentado contra a dignidade e independência nacional.””

Em concordância com o sentido de sua argumentação, sustenta que Eusébio de Queiroz assumiu a “verdadeira orientação” do movimento anti-tráfico no país, agindo de acordo com aquilo que se revelava “imprescindível para a dignidade nacional”: a resolução do problema “por nós mesmos”. De fato, a autonomia do Império na questão do tráfico é demonstrada pelos combates para sua supressão feitos nos âmbitos regional e parlamentar: Queiroz soube agir com “bom senso” e rigor, privilegiando a repressão do comércio em alto mar, nos pontos de desembarques e mesmo nas fazendas. Excluindo do júri a autorização de julgamento das presas, transferiu a competência da tarefa à Auditoria da Marinha, criando auditorias convenientes e vinculadas a juizes de Direito do litoral. Em oposição às “extrapolações” da Inglaterra, qualificou o comércio como crime de pirataria “não em uma

escala atlântica, mas sim em termos dos destinatários ao Brasil". Neste contexto, coube aos ingleses meras tentativas de "colaboração" no processo.⁴⁰

Publicados em 1941, os *Apontamentos para a História do Tráfico Negro no Brasil* de Sérgio D. T. Macedo retomam, vinte e cinco anos depois, os argumentos de Evaristo de Moraes, ainda que numa interpretação mais carregada em sua anglofobia.⁴¹ Estudando as origens, as transformações e a abolição do tráfico negro, bem como as conseqüências que a extinção da importação de escravos trouxe para a vida político-econômico-social do Império, Macedo argumenta que a escravidão africana foi aqui muito menos desumana do que em outros pontos da Europa e da América. No Brasil, "o negro penou, mas quase sempre foi querido" (p. 48).

Mas, apesar desta condição, a abolição do tráfico, "marco inicial de nosso progresso", foi obra exclusiva dos parlamentares brasileiros, e etapa de um projeto abolicionista que ocupou diversos estadistas desde a independência do país. A pressão diplomática inglesa para a abolição do tráfico, desenvolvida por motivos principalmente político-econômicos, fora desrespeitosa e inútil, tendo servido apenas para tornar mais caros os escravos, aumentar os lucros dos traficantes e piorar a situação dos africanos. Assim, a legislação brasileira de 1850 representou uma vitória moral sobre a Inglaterra do Império do abolicionista D. Pedro II.⁴²

Para desmoralizar os ingleses, o autor expõe a "histórica crueldade" com que eles sempre trataram os africanos. Avalia também o resultado das medidas repressivas ao tráfico negro empreendidas pela Inglaterra a partir de 1810, acentuando a truculência e o autoritarismo ingleses frente à fragilidade do Estado português.⁴³ Quanto ao Tratado de 1826, "insolente e extravagante", destaca ataques ocorridos na própria Inglaterra à cláusula

⁴⁰ Idem, ibidem, pp.49-53..

⁴¹ MACEDO, Sérgio D. T. *Apontamentos para a História do Tráfico Negro no Brasil* (op. cit.). O estudo de Moraes constitui, com efeito, uma das referências bibliográficas indicadas por Macedo.

⁴² Na obra de Macedo, D. Pedro II assume uma posição imprescindível para a abolição da escravidão no Brasil. De fato, a memória deste "monarca justo, sereno e bom" (p. 102) é uma das homenageadas pelo autor: "Às memórias do Snr. Dom Pedro II e da excelsa Princesa Dna. Isabel, que tanto fizeram, sem olhar conseqüências, pela emancipação do negro". (MACEDO, dedicatória dos *Apontamentos*).

⁴³ Assim como em tantos outros autores, a *Coleção Completa de Tratados* de Antônio Pereira Pinto forneceu subsídios diversos para o autor, no tocante à história diplomática anglo-portuguesa -- e, posteriormente, anglo-brasileira.

que equiparava o tráfico ao crime de pirataria. As infrações da Grã-Bretanha às leis que ela própria determinava ao Brasil, já instrumentalizadas por Moraes, também são lembradas por Macedo. Entretanto, elas ganham aqui um aspecto ainda mais negativo, sendo caracterizadas como respostas duras e injustificáveis perante as “boas intenções” do Parlamento brasileiro.

Na avaliação do *Bill Aberdeen*, considerado uma ineficaz “aberração jurídica” que “deixou boquiaberto e pasmo o governo brasileiro”, percebe-se, mais uma vez, a reprodução de argumentos e citações já registrados por Moraes. Contudo, Macedo novamente vai um pouco além, contrapondo o fracasso do Ato ao sucesso das “bem intencionadas” leis anti-tráfico aprovadas no Parlamento imperial. Neste sentido, sustenta que não fora apenas a lei de 1850 a responsável pelo estancamento do comércio negreiro, mas que o número de africanos que aqui desembarcavam diminuía graças ao fortalecimento de uma intenção manifestada por alguns estadistas no Parlamento desde a independência política, comprovando a assertiva com um arrolamento da legislação encaminhada entre 1823 e 1850:

“ ... foi durante os anos de maiores perseguições do cruzeiro britânico (1844 / 1849) que o tráfico floresceu; que a importação foi maior. E o desumano comércio foi abolido, SÓ, ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE PELO GOVERNO BRASILEIRO [sic], graças às leis que promulgou para dominá-lo...

(...)

Que não paire sombra de dúvida. Ao Brasil, exclusivamente, se deve a extinção do tráfico.

Aliás, desde a Independência que os estadistas brasileiros cuidavam de extirpar o comércio de negros e de preparar sua libertação, como provam, entre outros, estes pequenos fatos:

1-- Em 24 de Fevereiro de 1823, José Bonifácio, escrevendo ao agente brasileiro em Londres, o Marquês de Barbacena, encarregado de cuidar do reconhecimento da independência, asseverava que " o governo imperial não tinha dúvida em tratar da abolição do tráfico, convencido como estava não só da injustiça mas ainda da pernicioso influência que ele exercia sobre a civilização e prosperidade do Império";

2-- O projeto da Constituição do Império da 1ª Assembléia Constituinte, no art. 254 consagrava a "emancipação lenta dos negros e sua educação religiosa e industrial";

3-- A lei de 20 de Outubro de 1823, criando os conselhos gerais de províncias, consignara no art.23, preceitos para a emancipação dos escravos;

4-- Na legislatura de 1827, Ferreira França, Feijó e Lino Coutinho apresentaram projetos para a "libertação dos negros seu conveniente tratamento; moderação nos castigos; e seu pecúlio, que deverá passar, morto o escravo, a sua família";

5-- Em 18 de Maio de 1830, foi lido na Câmara o projeto número 39, mandando extinguir a escravidão no prazo de 50 anos;

6-- Na legislatura de 1832 apreciou-se a questão de dar liberdade ao escravo " que com seus serviços houvesse pago sua educação";

7-- Em sessão da Câmara de 8 de Junho de 1833 foi apresentado projeto declarando " que o ventre não transmitia a escravidão";

8-- Em 1850 e 52 o deputado Silva Guimarães apresentou uma serie de projetos propondo a liberdade "dos nascidos de ventre escravo e contendo outras providencias." (pp. 70-72).

Como se vê, o autor defende a possibilidade de esboçar uma trajetória contínua para a questão da supressão do "infame comércio" no Parlamento imperial desde a independência do Brasil. Neste sentido, o período regencial em nada foi destoante, tendo igualmente abarcado uma série de "testemunhos" do "desejo sincero" do país "em ver extinta a escravidão". É sob esta perspectiva que destaca a lei de 7 de novembro de 1831 e a lei de 12 de abril de 1832, que aplicou "aos importadores penas severas, obrigando-os a reexportar para a África os negros importados."

Omitindo comentários quando às repercussões efetivas da lei de 1831 – ocultando, assim, seu fracasso --, Macedo desvia o foco de análise, insistindo nas dificuldades que os bem-intencionados políticos do Império teriam enfrentado quanto à questão do destino dos africanos a serem reexportados. Com breves e imprecisos argumentos -- despidos, aliás, de referências documentais --, indica uma série de impedimentos ao pleno empreendimento de tão "nobre" tarefa em proporções internacionais, encarnados por autoridades africanas e inglesas. Tendo empregado "todos os esforços" para obter autorização de alguma localidade que abrigasse os escravos reexportados, o país não conseguira enviá-los à colônia inglesa de Serra Leoa, por falta de verbas suficientes para mantê-los por lá, cumprindo-se assim uma exigência britânica. Em uma segunda tentativa, pleiteou autorização de autoridades da Libéria, não tendo conseguido êxito, pois "faltaram as

negociações”. Ainda assim, Macedo lamenta: “Como correspondeu a Inglaterra a tão nobres gestos do Governo Imperial? Aprisionando navios brasileiros e levando-os para as suas colônias de Demerara e Boa Esperança, ao invés de submetê-los ao julgamento das comissões mistas” (pp. 59-60).

Com este questionamento, conclui sua memória sobre o Primeiro Reinado e as regências, deixando uma série de lacunas para não desvirtuar a magnânima “vocaçãõ” abolicionista do Império. Nenhum dado destaca, por exemplo, quanto à resposta brasileira frente às exigências britânicas em prol da reexportação de escravos a Serra Leoa. Em nada aprofunda as negociações quanto ao deslocamento dos cativos para a Libéria. Em termos da intenção de compra de um território colonial lusitano no continente africano, não apura nenhuma outra informação que não a brilhante intenção do governo. Finalmente, comparando a “ilustre” política imperial com os desrespeitos britânicos aos tratados firmados com o Brasil, insere os decretos de 1834 e 1835 no rol das outras bem-intencionadas medidas.⁴⁴ Com efeito, Macedo sequer insinua o fato de ambos os decretos terem aberto caminho para a reescravização dos africanos apreendidos no país após 1831.

O amplo e inovador estudo de José Honório Rodrigues -- *Brasil e África: Outro horizonte* -- traz, além da questão do estancamento em si, considerações que a ultrapassam e que, por isso, serão indicadas ao longo do próximo capítulo.⁴⁵ Quanto à derrocada efetiva do comércio das almas, Rodrigues sublinha, reiterando os dois autores anteriores, que ela

⁴⁴ Trata-se, aqui do caso dos “escravos da nação”, que compreendiam uma categoria *sui generis* de homens escravizados de fato, porém não de direito. Com a vigência de lei anti-tráfico de 1831, os africanos apreendidos em embarcações clandestinas deveriam ser reexportados. Como a ausência de verbas para a reexportação era praticamente uma constante, estes africanos passaram à condição de trabalhadores “livres”, “temporários” e “tutelados” pelo Estado, prestando serviços ao governo nas “Casas de Correção”. A 19 de outubro de 1834 e 19 de novembro de 1835, no entanto, decretos ordenando a arrematação destes africanos a particulares foram assinados, sob o argumento de que abundavam africanos livres ociosos nas “Casas de Correção”. Os arrematantes deveriam assumir o compromisso de pagar-lhes um “módico salário” destinado exclusivamente ao acúmulo de fundos para a reexportação. Estas medidas, na verdade, abriam caminho para a reescravização de fato dos africanos ilegalmente introduzidos no Império.

⁴⁵ RODRIGUES, José Honório: *Brasil e África (op. cit.)*. Honório elaborou, como veremos adiante, algumas características do perfil social dos traficantes brasileiros e estrangeiros; levantou a temática da participação norte-americana e lusitana no tráfico para o Império e identificou vínculos econômicos e sociais entre Brasil e Angola originários do tráfico – vínculos estes responsáveis por terem suscitado expectativas efetivas de uma anexação de Angola às terras brasileiras, quando da Independência, em 1822.

ficou a cargo do Brasil – precisamente a cargo do gabinete de 1848, encabeçado por Eusébio de Queiroz no Ministério da Justiça. Em oposição à ação dos britânicos, o ministro soube desestruturar persuasivamente a atividade, sem recorrer a violências extremas, como fizeram os britânicos, inibindo, de maneira inédita, a atividade no Brasil:

“ Eusébio de Queiroz empenhou-se, na pasta da Justiça, pela execução da lei, tanto que antes de 1850 e depois de 1848 haviam sido apreendidos apenas 810 escravos, enquanto que em 1850 foram capturados 1678 escravos, e, em 1852, 1006. E assim foi caindo o tráfico pelas dificuldades impostas pelo governo, pela ação do ministério público, pela diligência da política e especialmente pela ação incansável e decidida do angolano-brasileiro Eusébio de Queiroz Coutinho Matoso da Câmara.

A luta pela abolição do tráfico dependeu (...) mais da decisão do governo brasileiro do que do cruzeiro britânico. Até então [até a década de 1850] todo esforço inglês, toda a sua esquadra reforçada várias vezes, toda a pressão diplomática, toda ameaça e desrespeito à soberania nacional haviam encontrado aquela (...) resistência (...): nada se fazia, não se queria ou não se podia agir violentamente contra o tráfico.”⁴⁶

Tal interpretação revela-se extremamente consonante à “perspectiva nacionalista” da obra, explicitada e justificada pelo autor no prefácio à segunda edição. Considerando o “choque entre as necessidades nacionais e as exigências inglesas” a “essência da nossa história nos primeiros cinquenta anos do século XIX”⁴⁷, Honório inscreve a questão do comércio atlântico de africanos num estudo cuja matriz essencial situa-se na valorização da “Mãe Pátria”, matriz esta que coexiste com um respeito velado – e um tanto retórico – aos países estrangeiros ; que se manifesta desvinculada de eventuais partidarismos internos e que, sobretudo, concretiza uma “obrigação pública” particularmente cara ao humanista brasileiro, qual seja, registrar eventos que esclareçam as presentes e futuras gerações de leitores:

“ Reafirmo o que já escrevi na introdução da primeira edição sobre a minha não filiação partidária, minha simpatia por todos os povos, independentemente de raça ou religião, a prioridade que se deve dar aos interesses nacionais e que só reconheço como Mãe Pátria o Brasil. Nesse sentido, de defesa apenas e sobretudo dos interesses nacionais, este livro é nacionalista. Não há de ser por filiações

⁴⁶ Idem, ibidem, pp. 193-194. As estatísticas levantadas pelo autor tomam como base dois relatórios do Ministério dos Negócios da Justiça (Rio de Janeiro, 1851 e 1852).

⁴⁷ Idem, ibidem, p. 119.

sanguíneas ou falsos sentimentalismos que um escritor deve deixar de cumprir seu dever público, especialmente o de procurar esclarecer as novas gerações, “com aquela liberdade e desengano de soldado veterano, que nem receia mal pelo que disser nem espera bens pelo que lisonjear”, como escreveu aquele claro, limpo e honrado historiador Diogo do Couto”.⁴⁸

Com este pressuposto, inaugura as suas considerações sobre a história do estancamento com referências que não poderiam ser mais apropriadas: fragmentos dos inflamados discursos de um então deputado da primeira legislatura, Raymundo Cunha Matos. É exatamente nas falas do parlamentar – político que seria dotado de extrema capacidade de “prognose histórica”⁴⁹ -- que Honório encontrou os parâmetros interpretativos mais diretos e plausíveis para as origens das pressões britânicas. Elas seriam exemplos gritantes de interesses econômicos e imperialistas:

“ A Inglaterra aspira ao domínio universal da Ásia, assim como pelas colonizações e guerras que vai empreendendo na África, se deve supor que aspira ao senhorio absoluto desta grande região. Tanto uns como outros países têm os mesmos gêneros e produções do Brasil, e por isso devendo eles preferir a saída dos seus, procurarão por todos os modos obstar ao aumento dos nossos e para conseguirem não há melhor meio do que privar ao Brasil do aumento dos braços: esta é a verdadeira política inglesa”.⁵⁰

Diante de tais intenções, o Brasil nada mais poderia ter respondido ao Tratado de 1826 que um “sentimento de repugnância pelo imperialismo britânico”⁵¹, traduzido pelos “longos, independentes, decisivos, competentes e esclarecedores” discursos de Cunha Matos.⁵² Somadas às sábias perspectivas de outros deputados, como Holanda Cavalcanti e

⁴⁸ Idem, ibidem, Prefácio à Segunda Edição, p. 1.

⁴⁹ Idem, ibidem, p. 160.

⁵⁰ *Anais da Câmara dos Deputados do Império*, sessão de 03 de julho de 1827. Apud RODRIGUES, José Honório: *op. cit.*; citado à abertura do capítulo 6 (p. 118) e novamente à página 160. Eventuais motivos humanitários para as pressões britânicas são apenas tangenciados pelo autor, que limita-se a afirmar, em meio à sua argumentação que interesses econômicos fundiam-se a interesses humanitários “tão bem mesclados no cristianismo protestante”. (Idem, ibidem, p. 119).

⁵¹ Idem, ibidem, p. 121.

⁵² Idem, ibidem, pp. 151, 153, 154 e 159. Para uma abordagem mais detalhada sobre as estratégias políticas de Cunha Matos, confira o terceiro capítulo desta dissertação. Cf. também LOURENÇO, Fernando: *Agricultura Ilustrada (op. cit.)*; especialmente o terceiro capítulo: “ “Melhorar o homem pela terra e a terra pelo homem”: (re)formando a agricultura e formando a nação”; pp. 119-180. Aqui, o sociólogo insere estas posições anglóforas do parlamentar no rol da sua trajetória política como um todo, incluindo-se as suas ações enquanto “secretário perpétuo” da Sociedade Auxiliadora

Clemente Pereira, as considerações do Legislativo brasileiro foram, em grande medida, na mesma direção: ele se revelava um testemunho de que a “Grã-Bretanha, apesar de suas ameaças, não seria capaz de extinguir o tráfico pela força, como não o foi, prevendo-se em 1827, o que Eusébio diria em 1850: só quando o Brasil quis acabar com o tráfico foi que ele acabou”.⁵³

Tanto é que, à luz de seus dados estatísticos, Honório indica que o fluxo de cativos importados aumentou continuamente no Brasil a partir de 1826, inviabilizando a aplicação da lei de 1831. Esta medida não recebe muita atenção em meio aos seus argumentos, limitando-se o autor a afirmar, com base em Tavares Bastos, que, a despeito de sua boa intenção, ela veio a se tornar “letra morta” graças à “influência de poderosos”.⁵⁴ Já a segunda medida proposta por Barbacena, em 1837, é ignorada.

Quanto ao *Bill Aberdeen*, as críticas são explícitas e um tanto semelhantes àquelas levantadas pela corrente anglófoba: medida “insolente”, o Ato trouxe apenas um agravamento da tensão diplomática anglo-brasileira, multiplicou uma série de atos “manifestamente ofensivos dos direitos de soberania e independência do Brasil”, incluindo-se um aumento da colaboração da população brasileira ao comércio clandestino e, finalmente, aumentou o “vigor” e o “êxito” do “infame comércio”. Numa sentença, foram “os anos de 1846 a 1849 os de maior importação africana”.⁵⁵

Quando não constituíram empecilhos, os cruzeiros britânicos foram meros coadjuvantes: à luz de relatórios ministeriais de Eusébio de Queiroz, Paulino de Sousa e João Maria da Silva Paranhos, Honório conclui que a perseguição dos traficantes em terra

da Indústria Nacional. Com base em memórias recitadas em sessões da Sociedade, bem como artigos redigidos n’*O Auxiliador* e na *Corografia histórica da província de Minas Gerais*, Lourenço desenvolve acertadamente uma caracterização das atitudes escravistas de Cunha Matos, a exemplo do argumento segundo o qual “construindo uma ambivalente e flutuante representação dos braços africanos, tidos como o penhor da nossa civilização e ao mesmo tempo de nossa barbárie, Cunha Matos projetou uma imagem preciosa onde o escravo poderia deixar de ser o tão temido inimigo doméstico, convertendo-se em “companheiro” de trabalho dos senhores, desde que estes passassem a reconhecê-lo e tratá-lo como tal e não como “máquina animada” (LOURENÇO, F: *op. cit.*, p. 137).

⁵³ RODRIGUES, J. H: *op. cit.*, p. 160.

⁵⁴ “A influência dos poderosos, escreveu Tavares Bastos, fez afrouxar o cumprimento da lei, até que se tornou letra morta. Mais tarde reconheceu-se que já não era possível ressucitar uma lei, desprestigiada, e foi mister publicar outra”. (Idem, *ibidem*, 164). Cf.: BASTOS, Tavares: *Cartas do Solitário*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938, p. 155.

⁵⁵ Idem, *ibidem*, p. 171.

(no Brasil e na África), incentivada com a aprovação da lei brasileira de 1850, é um testemunho vivo de que muito se fez sem o apoio britânico para a queda do tráfico.⁵⁶

Mas quais teriam sido os fatores internos relacionados aos negócios do tráfico responsáveis ao respaldo à lei Eusébio de Queiroz? Baseando-se integralmente em discursos proferidos entre julho de 1850 e julho de 1852 pelo então ministro das Relações Exteriores, Paulino José Soares de Sousa, o autor indica dois motivos-chave: o temor de “desequilíbrios” sociais que o aumento repentino de africanos cativos no Brasil poderia trazer e o endividamento progressivo dos proprietários brasileiros com os traficantes de escravos.

Ademais – e, neste sentido, em comparação às abordagens de Moraes e Macedo, as considerações do autor de *Brasil e África* apresentam um grande avanço –, Honório detectou, nas mesmas sessões, duas contendas partidárias relacionadas à questão do “infame comércio”. Elas foram manifestadas por mútuas trocas de acusações entre parlamentares, no que dizia respeito a supostos envolvimento no tráfico clandestino. O primeiro embate relatado teria ocorrido a 28 de junho de 1850, quando o deputado da então oposição liberal, Joaquim Antão Fernandes Leão, ex-ministro da Marinha, promoveu intenso rebuliço na Câmara ao considerar que a ascensão do então gabinete saquarema em vigor tivera o respaldo dos contrabandistas. Além das críticas inflamadas que recebeu, Antão também teve de arcar com a acusação de anglofilia à agremiação liberal. Creio ser sugestiva a descrição do embate, tal como foi sistematizada por Honório:

“A oposição via-se, assim, claramente denunciada como já o fora antes, na sessão de 28 de junho, ao declarar o deputado Joaquim Antão Fernandes Leão (...), dirigindo-se aos ministros do governo: ‘Quebrai as escadas por onde haveis subido e tereis feito um benefício ao país’. Que escadas? Perguntaram os membros da maioria, e Antão replicou: ‘Por ventura os nobres ministros para a sua ascensão não cercearam de apoiar-se nos amigos do contrabando?’ A acusação gerou uma tempestade de protestos: ‘Miséria’, ‘Calúnia’, ‘Maluquice’ foram os apartes que se cruzaram. ‘Miserável’, respondeu Antão, ‘será o partido que se servisse de

⁵⁶ “Paulino José Soares de Sousa, Eusébio de Queiroz e José Maria da Silva Paranhos sempre acentuaram, nos seus Discursos e Relatórios, que a supressão do tráfico não dependia só e exclusivamente do cruzeiro britânico. “O que descoroça e aterra os traficantes, convença-se o Governo de Sua majestade”, escrevia da Silva Paranhos, “é a perseguição em terra, que lhes tira toda a possibilidade de lucro. Sem essa repressão interna, ainda por longo tempo ativa e vigilante, como até hoje tem sido, o audaz e insidioso tráfico zombaria de todos os cruzadores britânicos”. Foi com ela que se reduziu a atividade de um e de outro lado”. (Idem, *ibidem*, p. 191).

traficantes'. Joaquim Otávio Nébias, magistrado e deputado por São Paulo exclama então com toda a força: 'A confiança da Coroa não se regula com traficantes' (Apoiados, apartes e sussurros). Mas Antão insistiu: 'Quebrem esta escada, tenham bastante energia e patriotismo para dizer aos amigos do tráfico...' Não concluiu a frase, porque o deputado Joaquim José Pacheco, de São Paulo, o interrompeu para exclamar: 'O que é vergonhoso é adular o estrangeiro! Unamo-nos todos contra o estrangeiro!' Uns e outros, diante das ameaças inglesas, exacerbavam o seu nacionalismo".⁵⁷

A segunda polêmica envolveu o liberal Melo Franco e o conservador Maciel Monteiro, a 20 de julho de 1850, quando o primeiro acusou o gabinete saquarema em vigor de socorrer "supostos brasileiros que, empregando-se no tráfico, têm sido protegidos pelo governo, nos países a que têm sido levados em consequência dos aprisionamentos." Franco citou o caso de uma firma lusa estabelecida na capital do Império, a qual reclamava uma indenização de 60 contos de réis por prejuízos havidos na costa da África, "em Ambriz, numa feitoria de sua propriedade, atacada por forças do governo português".⁵⁸ A esta insinuação respondeu Maciel Monteiro, do Partido Conservador, que "hoje [em 1850], sabe-se que os senhores protegem o tráfico" -- resposta que, por sua vez, recebeu uma réplica não menos contundente de Melo Franco: para este, "todos os partidos se acham mais ou menos comprometidos com esse comércio ilícito, mas se há um partido que levantasse a bandeira, declarando que da costa da África é que nos tinha vindo a civilização, esse partido é o vosso, foi o membro mais proeminente dele que levantou essa bandeira no Senado".⁵⁹ Entrementes, tal referência a Vasconcelos em nada comprometia o Partido Conservador, para Monteiro: se os saquaremas quisessem, poderiam apontar o envolvimento de membros proeminentes do Partido Liberal com o tráfico clandestino, a exemplo de Nicolau de Campos Vergueiro. E continuou: nomear condutas pessoais sob a tentativa de caracterizar todo um partido revelava-se uma atitude descabida, pois, diferentemente de comprometimentos pontuais, os liberais possuíam o ônus de serem associados ao aumento abusivo do contrabando, ao longo de seus gabinetes, entre 1844 e 1848.

⁵⁷ Idem, *ibidem*, p. 198.

⁵⁸ Idem, *ibidem*, p. 196.

⁵⁹ *Anais da Câmara dos Deputados do Império*, sessão de 29 de julho de 1850; citada por Honório Rodrigues, *op. cit.*, p. 196. O discurso senatorial ao qual Melo Franco faz referência é o célebre pronunciamento de Bernardo Pereira de Vasconcellos de 25 de abril de 1843, quando disse que "a África tem civilizado a América".

Ainda que levante estas contendas, Honório finaliza a sua interpretação reiterando os argumentos de Paulino Soares de Sousa, num discurso proferido a 4 de junho de 1852: uma fração substancial da classe política nacional teve interesses e negócios vinculados ao tráfico, nas décadas anteriores à de 1850. Antes do período em que entrou em vigor a lei definitiva, o Brasil, extremamente dependente do braço africano, não poderia vivenciar criminalização do comércio, a não ser que quisesse instituir um “crime geral da nação”:

“ Senhores, digamo-lo, porque é verdade, nas épocas em que entravam anualmente no país 50 a 60000 africanos, em que especulações para a África eram feitas na maior escala, muita gente houve mais ou menos diretamente comprometida com o tráfico. Qual dentre nós não teve relações com um ou outro envolvido no tráfico em épocas em que não era estigmatizado pela opinião? (...) Creio mesmo que a repressão do tráfico não deve ser uma arma de partido (apoiados); é um interesse geral do país”.⁶⁰

Finalmente, uma herança dos parâmetros interpretativos de Honório Rodrigues pode ser encontrada ainda na década de 1960, num curto artigo de Luiz Henrique Dias Tavares.⁶¹ Em “O Processo das Soluções Brasileiras no Exemplo da Extinção do Tráfico”, o autor procura acompanhar o percurso empregado pelo Império “para ir extinguindo o tráfico negreiro no ritmo de seus interesses de país escravocrata.” Assim, partiu de assertivas muito caras à linha interpretativa exageradamente anglófoba, ao considerar que “o Brasil esteve solucionando o grave problema do tráfico negreiro de, pelo menos, 1815 a 1854”:

Mesmo sob a pressão inglesa – pressão política, econômica e militar -- pressão que refletia novas exigências do capitalismo industrial – para alcançar a extinção do tráfico negreiro, (...) buscou e susteve um processo original e próprio (...) Não obstante, como ainda não faz a História do Brasil partindo de posições brasileiras, ficou sempre a impressão de que (...) foi levado a acabar o tráfico negreiro unicamente por causa de repressões militares e econômicas da Inglaterra.”⁶²

⁶⁰ *Anais da Câmara dos Deputados do Império*, sessão de 4 de julho de 1852; citada por Honório Rodrigues, *op. cit.*, pp. 198-199..

⁶¹ TAVARES, Luiz Henrique Dias: “O Processo das Soluções Brasileiras no Exemplo da Extinção do Tráfico Negreiro”, in *Revista de História*, outubro-dezembro, vol XXXV, nº 72, 1967, pp. 523-537.

⁶² *Idem*, *ibidem*, p. 524.

I.3. A hegemonia britânica: interesses econômicos e filantropia

Apesar do debate travado entre anglófilos e anglófobos radicais em torno da avaliação da intervenção britânica na interrupção do tráfico, impôs-se desde a década de 1910 uma corrente historiográfica que afirmou a hegemonia britânica, mas mesclou as razões econômicas e humanitárias para justificar esta intervenção. Esta corrente também não deixaria de considerar os esforços do Parlamento brasileiro no processo, sem enfatizá-los, todavia.

Argumentos que incidem igualmente sobre a submissão do governo brasileiro e sobre uma indiscutível liderança britânica no processo de estancamento são traços que se destacam na explicação que o clássico *Evolução Política do Brasil*, de Caio Prado Júnior, criou para a abolição do tráfico. Ademais, a inspiração marxista de sua obra; a valorização de algumas colocações do “nacionalista” Antônio Pereira Pinto e a posição ocupada pelo tema da abolição do tráfico no conjunto do trabalho permitem diferenciá-la consideravelmente das abordagens dos autores até aqui comentados.

Evolução Política apresenta uma ampla abordagem processual, destacando a evolução política do Brasil entre os séculos XVI e XIX, buscando estabelecer os marcos da revolução burguesa no país. Com efeito, a sua extensão -- trata-se de um texto relativamente curto para o grande período que aborda --, assim como o seu conteúdo demonstram o anseio de realização de uma “síntese da evolução política do Brasil”, ou a “resultante média dos inúmeros fatos que compõem a nossa história”, manifestado por Prado Júnior nas primeiras páginas. Dessa forma, o autor sugeriu uma periodização original para ela, na qual o ano de 1808 se coloca como marco de superação do período colonial e o início de uma revolução burguesa que se desenvolverá lentamente até a proclamação da República, em 1889. O período imperial, portanto, abrigou a gestação da burguesia nacional e a abolição do tráfico foi um momento importante neste processo. Caracterizado pela estabilidade política, o governo de D. Pedro II revelou, todavia, um embate no interior da classe burguesa brasileira, opondo, de um lado, uma fração de indivíduos “progressistas” que se endinheiravam com a circulação do capital móvel (comércio e “finanças”) e desenvolveram uma luta por reformas econômicas, e de outro, uma burguesia “retrógrada”, composta por proprietários rurais que obtinham suas rendas do trabalho escravo. A abolição

do tráfico insere-se neste amplo esquema interpretativo como evento fundamental para o estabelecimento deste embate, pois dele emergiram os “burgueses progressistas”.⁶³

Mantendo a tendência das abordagens até aqui analisadas, o autor não relaciona a problemática do estancamento ao contexto de formação dos partidos políticos imperiais. Aliás, uma de suas assertivas quanto a estes partidos -- a qual o aproxima de Oliveira Vianna -- considera-os “agregados de clãs organizados para a exploração em comum das vantagens do poder”. Entretanto, o autor de *Evolução Política do Brasil* confere um sentido singular a esta expressão. Para Prado Júnior, as duas tendências políticas que se enfrentaram no Segundo Reinado -- os setores burgueses retrógrado e progressista, excluída a voz política das “massas”, que no período organizaram uma série de revoltas “imaturas”, com “interesses imediatistas” e não verdadeiramente revolucionários -- não se encontravam organizadas em partidos políticos. Estes não tinham expressão ideológica sólida, constituindo agremiações cujas composições não diferiam consideravelmente, embora houvesse maior identificação dos “retrógrados” com o Partido Conservador.⁶⁴

Portanto, embora os partidos políticos imperiais reunissem indivíduos profundamente envolvidos no embate que contrapôs, principalmente entre 1850 e 1889, duas facções com interesses distintos, a compreensão deste conflito não implica uma diferenciação social entre estas organizações. Daí a ausência de preocupação do autor quanto a um rastreamento mais meticuloso das origens desses partidos, bem como da identificação de seus posicionamentos frente à supressão do tráfico.

Considerando este pressuposto -- ou seja, a ausência de partidos políticos efetivamente distintos --, Prado Júnior é taxativo ao afirmar que, não fossem as investidas

⁶³ “Abre-se a segunda metade do século passado com um fato que se pode considerar o ponto de partida de toda a nossa evolução posterior: é a abolição do tráfico de escravos em 1850. Nenhum outro acontecimento da nossa história teve talvez repercussão tão profunda. Por suas conseqüências, mediatas ou imediatas, ele se faz sentir até os últimos anos do Império.” PRADO JÚNIOR, *op. cit.*, p. 83. Com efeito, a “questão do elemento servil” “monopolizou” a política imperial entre 1865 e 1889. Ela acompanhou, até a aprovação da Lei Áurea (símbolo do fechamento do processo de formação da burguesia nacional), a integração do Império no modo capitalista de produção.

⁶⁴ “Os governos que se seguem à maioria têm todos o mesmo caráter. Se bem que diferenciados no rótulo com as designações de “liberal” e “conservador”, todos evoluíram em igual sentido. (...) Por isso mesmo é comum, e mal se estranha, a passagem de um político de um para outro grupo” (...) “Os nossos partidos do regime passado têm uma significação ideológica muito restrita. Se é fato que, em geral, são os conservadores que encarnam o espírito retrógrado do Império, também é certo que, a par de outros exemplos, encontramos entre os liberais figuras como esta ultra-reacionária do escravocrata vermelho Martinho de Campos.” (Idem, *ibidem*, pp.78 e 89).

anti-tráfico dos cruzeiros e diplomatas britânicos, o Brasil não teria vivenciado a emergência da “burguesia progressista”. Isso porque, ainda que o Império tivesse sofrido transformações econômicas profundas, que remetiam à abertura dos portos às “nações amigas” efetivada em 1808, o comércio negreiro integrava-se “perfeitamente” à sua economia, configurando a via principal de abastecimento de mão-de-obra. Imprimindo uma luta contra o tráfico, os ingleses viabilizaram os ditames do liberalismo burguês, vitorioso na Europa a partir da Revolução Francesa, que cobrava a transição do escravismo para o trabalho assalariado. Neste sentido, as razões das pressões inglesas foram essencialmente econômicas.⁶⁵

A referência à posição dominante da Inglaterra sobre Portugal e Brasil é abordada no quarto capítulo de *Evolução Política...*, embora apareça associada às colocações de Pereira Pinto sobre a truculência dos ingleses no encaminhamento da supressão do comércio negreiro. Esta associação foi importante para que Prado Júnior demonstrasse o enraizamento do tráfico e da escravidão no Brasil e a força do imperialismo britânico, leitura que inverteu os objetivos do relato contido na fonte. Os Tratados de 1815, 1817 e 1826, bem como a primeira lei brasileira que tentou extinguir o tráfico inter-atlântico, aprovada em novembro de 1831, são qualificados em conjunto como “conquistas da diplomacia britânica”.⁶⁶ O *Bill Aberdeen*, por sua vez, é exposto como símbolo do “cansaço” inglês em virtude de sua “espera pacífica” por uma atitude do governo brasileiro na repressão ao tráfico. Seguido de uma surpreendente intensificação da pressão naval e terrestre em área brasileira, o *Bill* inaugurou a última e bem sucedida investida da Inglaterra contra o tráfico. Para demonstrá-la em detalhe, Prado Júnior dispensou maiores explicações, recorrendo diretamente ao autor dos *Apontamentos para o Direito Internacional*:

“ ... tiveram os cruzeiros ingleses, em abril de 1850, de perseguir os navios contrabandistas até dentro das águas e portos brasileiros, e sujeitá-los ao processo e penas do Bill de 1845. O que se passou então é edificante para o estudioso das relações de amizade anglo-brasileira: " Cometeram os cruzeiros ingleses as maiores tropelias contra os navios brasileiros; eram estes capturados à vista do alcance das fortalezas, e até dentro dos próprios portos, e atenda a dificuldade de os conduzir à

⁶⁵ Idem, ibidem, pp.83-84.

⁶⁶ Idem, ibidem, p.84.

Serra Leoa, ou a outra paragem do domínio britânico, os incendiavam em frente das costas do Brasil, como imprestáveis, servindo uma tábua arrancada a esses navios para o corpo de delito no processo de sua inavegabilidade! Apresavam-se embarcações empregadas no comércio de porto a porto do Império, porque conduziam escravos ladinos para serem vendidos em diversas províncias. As povoações de nosso litoral, pequenas e indefesas, eram assaltadas pelos escaleres ingleses, tripulados por homens armados, e as casas de seus pacíficos habitantes, visitadas e varejadas; e se algumas vezes os comandantes das fortalezas brasileiras atiravam contra o cruzeiro inglês, que entrava no porto, e dele arrancava navios nacionais, estrondosa celeuma levantava-se contra a autoridade militar que não pudera sofrer impassível o insulto irrogado à soberania do país.”⁶⁷

Estas colocações, embora utilizadas anteriormente por autores que recusaram a hegemonia inglesa, foram incorporadas, como se vê, a uma argumentação contrária. Eles embasam uma interpretação segundo a qual em 1850 o Império teve que “ceder” frente ao recrudescimento da pressão inglesa e, particularmente, frente a graves ameaças militares proferidas pelo ministro britânico Gladstone. Em termos resumidos, fora necessário à Grã-Bretanha conduzir o Império aos limites de suas resistências para que o comércio negreiro não fosse apenas formal e eruditamente censurado, mas sim efetivamente suprimido.

As referências às pressões britânicas feitas por Vianna, Taunay e Prado Júnior, bem como as relativizações de Moraes e Macedo, diferem sensivelmente da interpretação que Maurício Goulart criou para o tema, em 1950.⁶⁸ Para este autor, que acompanha a opinião de Joaquim Nabuco em *Um Estadista do Império*, o evento teria sido uma decorrência do “terror do cruzeiro inglês”, porém associado à atuação do estadista Eusébio de Queiroz. Demonstrando que anteriormente a 1850 o Brasil era uma “nação solidária ao tráfico”, Goulart não assinala, entretanto, nenhuma investida efetiva dos parlamentares brasileiros contra o comércio negreiro ao longo do Primeiro Reinado e do período regencial. Assim, afirma que o “golpe tremendo” à continuação do comércio inter-atlântico de africanos empreendido por Eusébio de Queiroz representou o primeiro sinal verdadeiro do Império para atender aos compromissos assumidos no Tratado assinado com a Inglaterra em 1826. Neste sentido -- discordando da fala de Eusébio de Queiroz registrada na Câmara a 16 de

⁶⁷ Idem, pp.84-85.

⁶⁸ GOULART, Maurício: *A Escravidão Africana no Brasil (op. cit.)*.

julho de 1852 -- afirma que não há como negar a importância cabal dos britânicos no processo:

“ ‘ Não, o governo não foi despertado pelos canhões britânicos', dirá Eusébio de Queiroz no discurso de 16 de julho de 1852, historiando as origens da lei de 4 de setembro de 1850 (...). E, reivindicando para o Brasil todo o mérito da iniciativa: ‘ Note a Câmara que, em maio, ainda o canhão britânico não nos havia despertado, e eu já explicava as causas por que devíamos reprimir o tráfico’ (...) “É irrisório pensar”, escreve Joaquim Nabuco em *Um Estadista do Império*, “que tivéssemos podido, sem o terror do cruzeiro inglês, aniquilar quase que de um golpe o poder do tráfico.” ”⁶⁹

Entretanto, o envolvimento com o tráfico de escravos e a dificuldade em aboli-lo não haviam sido questões exclusivas da história luso-brasileira. O autor tem grande preocupação em demonstrar que tal atividade também fora empreendida por outros países europeus, tais como a França do Iluminismo e a própria Inglaterra e, também ali, não fora fácil suprimi-la.

Paralelamente, ainda pretende reformar a visão predominante na opinião pública (e também na historiografia) luso-brasileira que desqualificaram as intenções inglesas na abolição do tráfico. Segundo ele, esta percepção foi formulada sob um patriotismo exacerbado carente de fundamentos, preocupado em denegrir, violando a verdade histórica, o empenho positivo da Inglaterra na extinção do tráfico.

Com esta crítica, fundamenta sua principal proposta: narrar todas as circunstâncias relativas ao episódio da abolição do tráfico respeitando-se a “verdade histórica”. Assim, admite que a história contém sentenças irrefutáveis, as quais podem ser captadas pelo historiador desde que ele se desvincule de idéias falsas e que opte por uma linguagem despida de artifícios. Trata-se da identidade com uma postura já manifestada no passado, por homens tais como o muito citado Tavares Bastos, que escolheu a objetividade e o cientificismo, afastando-se do patriotismo e da emoção (p. 227).

Em sua “verdade histórica” sobre o tráfico internacional de escravos, tanto com relação ao Brasil quanto com outros países, o texto de Goulart associa argumentos econômicos, políticos e morais para explicitar a atuação inglesa. Assim, argumenta que os ingleses usufruíram do tráfico por mais de um século até a sua abolição, em 1807. Ademais,

⁶⁹ Idem, *ibidem*, pp. 259 e 262, respectivamente.

o processo que levou àquela abolição fora, assim como o brasileiro, marcado por um intenso conflito de interesses, incluindo resistências de produtores rurais e impulsos de distintas naturezas, tanto de abolicionistas como Clarkson, Wilbforce e Pitt, que tinham motivos realmente humanitários, quanto de homens de negócios de Bristol e Liverpool, movidos por objetivos puramente econômicos. O governo de Londres, uma vez decretada a abolição do comércio negreiro na Inglaterra, passou a perseguir dois objetivos: o estabelecimento de massas de consumidores dos manufaturados ingleses no continente americano (através da instituição do trabalho livre) e a proteção de sua produção agrícola colonial, evitando a concorrência com outras regiões tropicais, incluindo o Brasil. Para Goulart, estes objetivos inspiraram todos os esforços anti-tráfico encabeçados pela Inglaterra no século XIX.

Contudo, em oposição à maioria das interpretações sobre a pressão inglesa que chegaram ao seu conhecimento, considera que a Inglaterra manteve uma atitude repressiva marcada pela prudência e pela lentidão, tanto em relação ao Brasil, quanto em relação à Espanha e a Portugal, verdadeiros aproveitadores da “sensatez” britânica. Em outras palavras, a moderada perseguição dos ingleses sobre o tráfico luso-brasileiro poderia ter durado muito menos do que quatro décadas.

Ainda que não dedicando muito espaço para a abolição do tráfico -- até porque este foi um tema entre os muitos destacados em sua obra --, a leitura de Raymundo Faoro sobre a questão coincide, em alguns pontos, com a interpretação de Goulart. Em *Os Donos do Poder* – texto de 1956 --, um dos estudos mais instrumentalizados pelos historiadores quando tratam da história política do Império, Faoro limita-se a sublinhar que a “obra” de Eusébio de Queiroz fora “executada sob firme pressão da Inglaterra.”⁷⁰ Abordando características da economia e da política do Brasil do século XIX, argumenta que o tráfico de escravos, bem como sua abolição, constituem ocorrências fundamentais nas transformações vividas pela sociedade brasileira da época, já que a escravidão era um elemento essencial da vida econômico-política do Brasil do Segundo Reinado. Evidencia a importância deste comércio na formação e atuação de uma “classe lucrativa”, um segmento

⁷⁰ FAORO, Raymundo: *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro*, p.211, grifos meus.

da sociedade formado por comerciantes e especuladores oportunistas que, através de influências políticas, obtinham oportunidades de enriquecimento.

Apoiando-se também em informações inscritas no discurso de Queiroz na Câmara, Faoro considera que os comerciantes e especuladores citadinos acabaram por suprimir a autonomia dos outrora “independentes e ociosos” proprietários rurais, através de várias transações que resultavam em empréstimos e conseqüentes endividamentos desses proprietários. Dessa forma, as compras de escravos a crédito por parte desses proprietários trazia-lhes enorme angústia porque provocavam, no limite, uma transferência da propriedade territorial das mãos dos agricultores para os especuladores, dentre os quais se incluíam os traficantes. Com a abolição do tráfico, fruto do esforço de Eusébio de Queiroz num contexto de intensificação das pressões inglesas, teria ocorrido uma liberação de capital sem precedentes no Império, a qual inaugurou novos investimentos, uma nova onda especulativa e uma reformulação da “classe lucrativa”:

" Até a extinção do tráfico, a economia brasileira gravitava em torno do negócio de escravos. A maior parte de capitais, que não se empregavam na agricultura, estava absorvida nessa escusa e degradante aplicação, provocando a desenfreada agiotagem dos negreiros e especuladores. Mercê da obra de Eusébio de Queirós, executada sob a pressão firme da Inglaterra, de hora para outra, o Brasil viu-se com grandes recursos monetários sem emprego. Começou então nova fase de nossa economia, com o início da época dos empreendimentos comerciais e industriais (...) Novas perspectivas se abriam, com recursos devolutos, ansiosos de multiplicar-se. É a quadra do "encilhamento" imperial, que antecipou o espetáculo do da República. A ânsia de fortunas rápidas e fulminantes arrebatou os ousados e contagiou a todos; a Bolsa tornava-se o centro das cobiças e das ambições." ⁷¹

Estando próximo da perspectiva de alguns dos estudos já analisados, Faoro não atrela a questão dos partidos políticos do Império ao problema do tráfico, nem tampouco elenca discussões que porventura a questão teria gerado no contexto da formação destes partidos. Sua caracterização destes grupos, contudo, revela-se consideravelmente distinta da de Caio Prado Júnior -- e da de Oliveira Vianna --, pois identifica diferenças ideológicas nos perfis do Partido Liberal e o Partido Conservador, nos momentos que antecedem o ministério da conciliação (1853-1857). Para fundamentar estas diferenças, conjectura acerca das distintas origens sociais que poderiam existir entre seus membros. Assim,

⁷¹ Idem, *ibidem*, p.211.

discursos “federalistas” do Partido Liberal levaram o autor a associá-lo a interesses de proprietários rurais, enquanto que falas centralizadoras de “saquaremas” embasaram a hipótese de que o Partido Conservador estava associado ao comércio e aos “senhores do crédito” que dominavam “a fazenda, o engenho e o latifúndio.” Ademais, sustenta que os conservadores se mostravam mais favoráveis às prerrogativas do Poder Moderador em oposição aos liberais, que procuravam controlá-las.

Entretanto, considera que o poder desempenhado por estas organizações partidárias foi praticamente nulo. Esta assertiva é essencial na montagem de sua explicação sobre o sistema político vivenciado durante o reinado de D. Pedro II: nele, o parlamentarismo era um rótulo, pois estava efetivamente distante tanto do modelo francês, quanto do inglês.⁷² Caracterizado pelo pleno domínio do “estamento burocrático” -- que, ao lado do imperador, se autonomizava em relação à sociedade --, o parlamentarismo brasileiro tinha suas justificativas históricas: compreendia uma espécie de reprodução da organização atípica do Estado português na Europa feudal.⁷³

Atribuindo uma dimensão gigantesca ao Poder Moderador, indica que D. Pedro II reinava, governava e administrava, sustentando-se nos jogos de partidos políticos que se revezavam. Assim, nota-se que a interpretação de Faoro também não abre perspectivas para uma análise pormenorizada das origens dos partidos, bem como dos conflitos interpartidários. Afinal, qual seria o sentido do estudo de organizações que nada mais promoviam que não um revezamento sob uma estrutura de poder definida pelo domínio do “estamento burocrático”?

A valorização das pressões britânicas sobre o Império assume sua forma mais elaborada nos estudos de Pierre Verger, *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o*

⁷² “Bem verdade que atrás do ministério, situa-se um poder mais alto, de onde brota a inspiração e a energia. (...) se nada parece tanto a um “saquarema” como um “luzia”, conforme o repetido refrão do visconde de Albuquerque, a realidade jura pela diferença dos partidos, com estilo e tom de voz próprios. O poder os embaraça e os confunde; o certo seria dizer que, no poder, nada separa um saquarema de um luzia, mas o poder, na verdade, tem outra estrutura, independente do jogo cênico dos partidos em revezamento no ministério”. (Idem, *ibidem*, p. 211).

⁷³ O autor faz uma longa avaliação dessa configuração do poder no Brasil do século XIX. Integrantes de uma “classe” autônoma e instrumentalizada por “relações de patronato” -- isto é, sucessivas trocas de favores que faziam com que uma “seiva interna” percorresse o interior da sociedade, “indiferente à sua miséria” (p. 391) -, os burocratas não respondiam aos anseios da “opinião nacional”.

Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (1968) e de Leslie Bethell, *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil* (1970). Estes estudos enriqueceram, de fato, as proposições de Vianna, Taunay, Prado Júnior e Goulart, tanto na consolidação do argumento da hegemonia das pressões britânicas quanto na ampliação, ainda que tímida, dos nexos entre as agremiações políticas das regências e a questão do comércio negreiro.⁷⁴

A extensa obra de Verger circunscreve-se à questão do tráfico intercontinental de africanos para a Bahia, dividindo-o em quatro ciclos.⁷⁵ Tratando de cada um desses ciclos em níveis distintos de profundidade, Verger dedica-se, sobretudo, ao terceiro e ao quarto. Em sua explicação para a supressão do comércio negreiro, destaca a hegemonia inglesa e alguns esforços pontuais de políticos brasileiros movidos pelo temor de uma insurreição de escravos muçulmanos, recorrendo, sobretudo, a documentos do *Foreign Office*.

Quanto aos motivos das pressões anti-tráfico britânicas, aponta matrizes indubitavelmente econômicas, às quais o movimento abolicionista veio apenas a se adequar. Para tanto, aponta a amplitude da luta contra o comércio negreiro, da qual a Bahia foi apenas um dos *locus* de manifestação. Interpreta-a antes como “luta pela garantia do livre comércio” do que como expansão de ideais abolicionistas.

Para Verger, o Tratado de Aliança e Amizade, com suas determinações anti-tráfico, abriu uma “nova era” nas relações entre a Bahia e o Golfo de Benin, bem como na história do Império. Ao Brasil, “era muito difícil (...) saber se [a pressão britânica] se tratava de interesses econômicos, de filantropia ou de industrialização.” Os quatro marcos fundamentais desta “era” se estabeleceram, portanto, em 1810, com o referido Tratado; em 1826, com o Tratado anglo-brasileiro, ratificado em 1827 e com a lei nacional que estabelecia o estancamento, aprovada em 1850. Insistindo na hegemonia britânica, Verger interpreta as legislações imperiais como “complementos aos tratados”.

Ainda que não tenha inserido o *Bill Aberdeen* no conjunto dos “marcos” que definiram o processo de extinção do tráfico intercontinental para o Brasil, Verger não deixa

⁷⁴ VERGER, Pierre: *Fluxo e Refluxo...* (*op. cit.*); BETHELL, Leslie: *A Abolição do Tráfico...* (*op. cit.*).

⁷⁵ Segundo uma fusão de dados do autor com os de Vianna Filho [Cf.: VIANNA FILHO, Luiz: *O Negro na Bahia*. Rio de Janeiro, 1946], os ciclos foram os seguintes: " 1° -- O ciclo da Guiné, durante a segunda metade do século XVI; 2° -- O ciclo de Angola e do Congo, no século XVII; 3° -- O ciclo da Costa da Mina, durante os três primeiros quartos do século XVIII; 4° -- O ciclo da baía de Benin, entre 1770 e 1850, estando incluído aí o período do tráfico clandestino" (VERGER *op. cit.*, p.9).

de destacá-lo. Não recebendo simplesmente o rótulo de aberração diplomática, o *Bill* é interpretado como uma medida um tanto arbitrária que não poderia ser justificada como resposta a um procedimento “ilegal” do Brasil, em sua procrastinação quanto a uma nova legislação supressiva do tráfico.

Para Verger, o recrudescimento da pressão naval britânica em águas territoriais brasileiras, difundido a partir de 1849, configurou o fator fundamental para a “mudança de opinião” de uma parcela da população do Império, mudança que levaria, no limite, à aprovação da lei Eusébio de Queiroz e à associação do Brasil às forças inglesas anti-tráfico, no início da década de 1850. Somando-se a outros motivos -- tais como os problemas financeiros da lavoura cafeeira, o temor da escravaria, a desmoralização do sistema alfandegário, o risco da perda de alianças com a França e a Áustria (sendo ambas de grande importância para a preservação do *status* da família imperial, além de parceiras comerciais do Império) e uma possível desmoralização da autoridade do governo brasileiro -- o recrudescimento abriu perspectivas para um consenso inédito entre a legação britânica e o gabinete liberal então no poder, que tinha Paula Souza na chefia do Ministério e Sousa Franco nas Relações Exteriores.

As grandes expectativas dos oficiais britânicos são confirmadas, de fato, por uma “verdadeira disposição” do Partido Liberal em tomar uma atitude enérgica contra o tráfico de africanos. Esta orientação se fortalece através de outra recorrência a fontes diplomáticas, a exemplo de um documento do cônsul Hesketh para Lord Palmerston. Detalhando as diversas colaborações que a agremiação oferecia aos “justos” anseios britânicos -- ainda que por motivos não claramente expressos--, Hesketh a distingue explicitamente do Partido Conservador, ou “partido do comércio de escravos”, além sugerir uma afronta que os liberais exerciam sobre o Poder Executivo :

“ O cônsul Robert Hesketh escrevia por sua vez para Palmerston, em 14 de março de 1850:

“ O partido anti-escravocrata é brasileiro. O número de seus membros aumentou de modo considerável ultimamente, e se espalha por todo o país. ... Sem procurar saber se a primeira razão de ser deste partido proceda da convicção da torpeza moral ligada ao comércio dos escravos ou da determinação de atacara seus adversários políticos em um ponto tão vulnerável. Seja qual for o motivo que tenha provocado este clamor contra a escravidão, o partido ergue-se agora, opondo-se abertamente a novas

importações de escravos, e proclama mesmo a necessidade de adotar os novos meios para a gradual extinção da mão-de-obra escrava.

Suas opiniões são livre e vigorosamente proclamadas na imprensa,; eles expõem todos os casos de cumplicidade do governo com os importadores de escravos, e publicam mesmo os nomes dos proprietários que privam seus escravos da fraca proteção que a lei lhes concede.

(...)

Membros das duas Câmaras legislativas falaram, de seu lado, da cumplicidade do executivo com os importadores de escravos, como sendo a raiz dos grandes males do país, e da origem das medidas coercitivas e desagradáveis impostas pela Grã-Bretanha nas costas.

(...)

Os portugueses, ou partido do comércio de escravos, doravante, não têm mais os meios de fazer nascer, como antes, sentimentos de rancor contra os interesses e as pessoas britânicas. ” ” ⁷⁶

Incorporando esta interpretação para o Partido Liberal aos seus argumentos, Verger pouco se detém à luta política travada entre a agremiação “luzia” e a sua rival, o Partido Conservador. Ressaltando a ampliação das reações da população do Império contra os negreiros, menciona a lei Eusébio de Queiroz e aponta sua eficácia sem ao menos sugerir que ela foi obra de um gabinete saquarema.

Semelhante incursão aos embates políticos impulsionados pela questão do tráfico na Corte foi empreendida por Verger para o período regencial. De fato, em oposição às vagas referências dos outros autores que elegem as pressões britânicas como elemento *sine qua non* para o estancamento, o historiador francês enfatizou aspectos inéditos da política imperial da década de 1830. Uma de suas inovações consiste em uma interpretação singular para a lei de 1831: mais do que um simples “complemento” aos tratados anglo-brasileiros, a lei, que “não era especialmente vantajosa para os britânicos” denotou um viés de disputa entre os grupos políticos restauradores, liberais moderados e exaltados. Embasando esta assertiva, o autor localiza, no Rio de Janeiro pós-abdicação de D. Pedro I, uma arena consubstanciada em uma luta entre quatro “partidos” políticos, a saber: o “recolonizador”, “composto de portugueses partidários do retorno do Brasil ao estatuto de colônia”; o “monarquista-absoluto”, “partidário de Dom Pedro I, e cujo jornal era o *Cruzeiro*”; o “partido moderado monarquista constitucional”, “cujo jornal era a *Aurora*” e o “partido federalista, republicano, cujo jornal era o *Repúblico*.” Dentre estas agremiações, a primeira

⁷⁶ Idem, *ibidem*, pp. 390-391.

era mais interessada na atividade traficante. De fato, Verger não apurou nenhum vínculo entre os monarquistas constitucionais e o “infame comércio”, sendo o mesmo válido para os federalistas. Pelo contrário, subentende uma certa disposição anti-tráfico por parte deste grupo, que angariava apoio entre africanos e mestiços.

Diante deste quadro, aos monarquistas constitucionais, líderes no governo, restava apenas o encaminhamento da lei de 1831: por um lado, ela barraria a fonte de lucros dos portugueses traficantes, corroborando com o sentimento anti-lusitano tão difundido entre os proprietários de terra endividados com o tráfico e, por outro, conteria as pressões do grupo federalista, cujo prestígio crescente fundia-se ao pânico latente de revoltas e rebeliões escravas que ocorreram continuamente ao longo das quatro primeiras décadas do XIX.

Tais revoltas e rebeliões teriam delineado, de fato, um sério embate entre moderados e exaltados, a ponto de Verger afirmar que “no Rio de Janeiro [da década de 30], o partido monarquista, composto por brasileiros brancos, acusava o partido federalista, composto em sua maioria, de elementos mulatos, de servir-se daquelas revoltas de negros para massacrá-los”, tanto é que “o governo brasileiro procurava dissimular a gravidade da situação dando o mínimo de publicidade aos atos de crueldade dos senhores e às reações dos escravos.” Neste contexto, o empenho anti-tráfico dos monarquistas constitucionais foi intenso a ponto de suas gestões terem reunido esforços pioneiros em prol da imigração europeia para as lavouras brasileiras.

Esmiuçando correspondências entre o encarregado inglês no Brasil, Henry Fox, e Lord Palmerston, Verger detecta que os ingleses chegaram a ter grandes expectativas quanto ao estancamento intercontinental de africanos para o Brasil, bem como quanto à reexportação dos africanos libertos, entre os anos 1834 e 1835. Destacando, mais uma vez, o temor de rebeliões escravas similares à Revolta dos Malês, ou mesmo às convulsões que promoveram a independência do Haiti⁷⁷, indica-o como um dos fatores que determinaram tais expectativas britânicas. Como um segundo fator, localiza, também nas referidas correspondências, a lei regencial de 1831, que atribuía amplos poderes à Assembléia Legislativa.

⁷⁷ Verger detecta em detalhe os temores da “haitianização” da sociedade por parte dos proprietários brasileiros. No entanto, apresenta argumentos que rechaçam possibilidades de equiparação das rebeliões baianas com o caso do Haiti. Cf. VERGER, *op. cit.*, capítulo IX, “Revoltas e rebeliões escravas na Bahia”.

Por outro lado, a lentidão de atitudes brasileiras ao longo do período regencial é sublinhada, especialmente no que se refere ao ano de 1837. Identificando o líder Bernardo Pereira de Vaconcelos ao "*status quo* escravista", Verger não se detém sobre toda a sua gestão, limitando-se a traduzi-la, mais uma vez, à luz de um comunicado de comissários ingleses instalados no Rio de Janeiro. De qualquer forma, a documentação que apresenta denota amplas relações entre a política regencial sobre o tráfico a partir de então e o delineamento do regresso.⁷⁸

Assim como o trabalho de Verger, a obra de Leslie Bethell (1970) é fruto de uma pesquisa de grande porte. Contudo, foi subsidiada por um acervo de fontes primárias e secundárias ainda mais extenso. Ademais, traz novos dados quanto à evolução da questão do comércio das almas no Parlamento regencial em relação ao estudo de Verger, até porque não contém as restrições geográficas definidas pelo estudo do fluxo e refluxo entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos.

A tese central do estudo de Bethell reitera que a pressão inglesa foi a condição *sine qua non* no processo de abolição do tráfico de escravos para o Brasil. Como justificativas para tal pressão, o historiador retoma dois fatores já examinados anteriormente. O primeiro, de natureza moral, é identificado na insistente presença do movimento abolicionista inglês, que se expandiu significativamente após a suspensão do tráfico de escravos na Inglaterra, decretada em 1807. A segunda, de natureza econômica, corresponde aos anseios manifestados por dois importantes grupos que sustentavam a economia inglesa. De um lado, os plantadores de açúcar das Índias Ocidentais, os quais defendiam a abolição do tráfico internacional para não saírem prejudicados frente aos seus rivais cubanos e brasileiros na competição pelo mercado inglês de açúcar. Do outro lado, os grandes

⁷⁸ " Depois de uma troca de governo no Rio de Janeiro, os mesmos comissários do tribunal misto do Rio escreviam de novo para Palmerston, em 17 de novembro de 1837: ' A troca que aconteceu no governo brasileiro teve uma consequência importante sobre o tráfico de escravos. O último governo parecia decidido a abolir o tráfico por princípio e por convenção com a Grã-Bretanha; o governo atual, na medida em que é representado pelo Sr. Vasconcellos, ministro da Justiça e provisoriamente ministro do Império declarou que o tráfico é indispensável ao país e manda libertar aqueles que são perseguidos, tendo assim levado a zero o comprometimento frente à Grã-Bretanha, neste capítulo. O Sr. Vasconcellos, por ter suprimido o impedimento oficial de praticar o tráfico, verá sua popularidade aumentar consideravelmente junto ao corpo inteiro dos proprietários de terras e é possível que obtenha a maioria de votos nas próximas eleições para a regência, mesmo se está comprometido com o atual regente interino. Os desembarques de escravos são cada vez mais numerosos e o grosso do tráfico se faz mais abertamente com o Rio de Janeiro.' " (Idem, ibidem, p. 378).

produtores de manufaturas, cujo desejo era transformar a África num pólo gerador de matérias primas e comprador dos produtos ingleses.

Bethell estrutura sua argumentação em torno de três questões: como o tráfico de escravos, um dos maiores “pilares” da economia brasileira, veio a se tornar ilegal? Quais foram os motivos para a impossibilidade de supressão do comércio negreiro internacional para o Brasil ao longo dos vinte anos de sua persistente ilegalidade – isto é, nas décadas de 30 e 40? Como o tráfico foi finalmente abolido?⁷⁹

Para responder à primeira questão, enfatiza dois episódios específicos da história econômica e política do Brasil: a influência do tráfico de escravos na economia brasileira da primeira metade do século XIX e as primeiras discussões parlamentares e diplomáticas que apontavam para a proibição do “infame comércio”. Dessa forma, sustenta que o decreto da ilegalidade do comércio negreiro decorreu, principalmente, da exploração inglesa de necessidades políticas de Portugal – constantemente ameaçado pelo exército napoleônico, no início do século XIX -- e do Brasil – notadamente o reconhecimento de sua independência (1822).

As relações entre a abolição do tráfico e a independência brasileira, originam uma nova fase na “jornada” britânica contra um país recém-constituído, inteiramente dependente do abastecimento promovido pelo tráfico internacional e formalmente descomprometido com o seu estancamento. A necessidade brasileira de reconhecimento internacional revelou-se o novo trunfo britânico em sua grande investida econômico-humanitária, pois a abolição passou a ser defendida como a principal condição para o referido reconhecimento.

A impossibilidade de abolir o tráfico de escravos para o Brasil entre 1827 e 1845, segunda questão que o autor propõe-se a investigar, é explorada detalhadamente na obra. Assim, Bethell expõe as gradativas conquistas inglesas para a supressão do tráfico, praticamente arrancadas dos governos português e brasileiro; e as dificuldades para a efetivação destas conquistas, tanto porque a frota inglesa tinha limitações físicas e legais para a tarefa, quanto porque traficantes, um grande número de políticos e demais proprietários brasileiros encabeçavam uma sólida resistência.

⁷⁹ Cf. BETHELL, *op. cit.*, p.9.

Dentre as referidas conquistas, comenta a polêmica questão já anteriormente levantada por Vianna: a equiparação do comércio das almas ao crime de pirataria. Contudo, ela ganha aqui um detalhamento maior e uma leitura mais incisiva no sentido de valorizar a atuação inglesa, uma vez que Bethell a interpreta com um testemunho da argúcia da diplomacia britânica. Neste sentido, indica a ambigüidade do tratamento dado ao problema no Tratado anglo-brasileiro assinado em 1826. O acordo afirmava que o tráfico, uma vez declarado ilegal, deveria receber tal condenação, mas não identificava as instituições responsáveis pelo julgamento. Esta imprecisão indicaria mais uma habilidosa tática dos ingleses na medida em que constituiu uma manobra do representante britânico enviado especialmente por ocasião da elaboração do Tratado, Robert Gordon.

Uma cláusula que equiparasse o “infame comércio” ao crime de pirataria garantiria aos ingleses a captura de qualquer navio negreiro que navegasse em alto mar, bem como o seu encaminhamento para julgamento em cortes inglesas. Entretanto, esta conquista frente ao Brasil não teve a repercussão esperada. Embora Lord Palmerston tenha tomado resoluções que efetivamente garantiram a captura e julgamento britânicos de embarcações brasileiras, os traficantes conseguiram barrar o combate ao tráfico: habilidosos, recorreram a falsificações das nacionalidades de seus navios negreiros, instalando bandeiras e criando documentos de países que ainda lhe garantiam um livre trânsito – a exemplo da bandeira francesa, amplamente utilizada no tráfico para Cuba, e da própria bandeira portuguesa, que ainda garantia a navegação ao sul do Equador. Além disso, colocavam-se limites às esquadras inglesas anti-tráfico no Atlântico, destacadas por Lord Minto. Ele considerou que caso o sistema de tratados de combate ao comércio negreiro pelo qual a Inglaterra operava não fosse modificado, seria praticamente impossível desestruturar o fluxo oceânico de africanos.

O sucesso desta intervenção aconteceria em 1839, quando se promulgou o *Bill Palmerston*, destacado de maneira *sui generis* pelo autor. Com efeito, a partir de 24/08/1839, a despeito dos protestos de opositores políticos (como Wellington), o *Bill* desarticulou o comércio negreiro português, pois todos os navios desta nacionalidade (ou pretensamente portugueses) capturados a partir de então passaram a ter de ser encaminhados a julgamento aos vice-almirantados ingleses mais próximos, através da ação dos oficiais navais ingleses. Os escravos desembarcariam no povoado inglês das

proximidades e os tripulantes seriam julgados por comissões de suas próprias pátrias. Ademais, o Almirantado da Inglaterra deveria estabelecer cortes de vice-almirantados onde fosse necessário, devendo também instruir juizes para organizar o desmonte e a venda dos navios condenados, os quais não deveriam passar a integrar a frota inglesa.

Mas não foi somente o *Bill Palmerston* que levou Bethell a estabelecer, no ano de 1839, um marco da supremacia inglesa. Embora as medidas repressivas sobre Portugal se revelassem importantíssimas para a diminuição do abastecimento de escravos no Atlântico sul, outras estipulações de Lord Palmerston resultaram ainda mais rígidas para o Império brasileiro. Em outubro de 1839, as tripulações dos navios ingleses receberam instruções de capturar todos os navios negreiros que navegassem com a bandeira do Brasil e de enviá-los para julgamento em uma das Cortes das comissões mistas anglo-brasileiras. Os navios equipados para o tráfico também deveriam receber o mesmo tratamento.

Com táticas abolicionistas que muitas vezes se colocavam “acima das leis”, a Inglaterra gerou descontentamentos diversos na sociedade imperial, pois tantos foram os navios brasileiros visitados e apreendidos por prevenção, que a atuação inglesa acabou por gerar uma onda de protestos no Parlamento brasileiro, os quais somaram-se a enfrentamentos entre autoridades locais e barcos ingleses armados, ocorridos nas ilhas, no litoral e nos rios. Como importante símbolo deste contexto, Bethell cita um protesto formal do então ministro das Relações Exteriores brasileiro, Paulino de Sousa. Proferido a 11/01/1844, o discurso enfatizou as imprudências das medidas adotadas pela Inglaterra: além de proceder ilegalmente, os ingleses estariam incentivando uma simpatia pelos traficantes de escravos no Brasil, uma vez que muitos brasileiros se ressentiam com as constantes ofensas à nação a que pertenciam.

Dentre todos os eventos que denotam a imprescindibilidade da pressão inglesa para o fim do tráfico, o *Bill Aberdeen* estabelece um segundo grande marco na tese de Bethell.⁸⁰

⁸⁰ Integrante da política adotada pelo então ministro de Assuntos Estrangeiros, Lord Aberdeen, o *Bill* é objeto de estudo de um capítulo inteiro, o nono capítulo, “A Lei Aberdeen de 1845”. Reconhecida oficialmente a 08/08/1845, a despeito da polêmica que gerou, a medida teria inaugurado o período de maior sucesso na causa defendida pela Grã-Bretanha: “O período após 1845 foi, de longe, o de maior sucesso para a marinha britânica. Em pouco mais de cinco anos, os navios da esquadra da África ocidental, juntamente com os da base do Cabo, de vez em quando disponíveis para missões antitráfico na costa oriental africana, capturaram quase 400 negreiros, só entre os que se dedicavam ao tráfico negreiro -- 27 durante o último quartel de 1845; 49 em 1846; 78 em 1847; 90 em 1848; 54 em 1849; 80 em 1850 -- além de muitos outros traficando para Cuba.”

Todavia, apesar da eficácia do *Bill*, Bethell não deixa de considerar que novas dificuldades se colocariam para os britânicos. Elas foram abordadas na última das três questões estabelecidas pelo autor: como foi finalmente abolido o tráfico de escravos no Brasil? Nela, o autor explicita outras informações que reforçam o conjunto da ação inglesa como condição *sine qua non* para a abolição do tráfico de escravos no Império.

Embora considere que o Parlamento, em setembro 1850, apresentasse, pela primeira vez, “autoridade suficiente” para encaminhar a supressão do tráfico -- condição ausente no contexto da aprovação da primeira lei anti-tráfico brasileira, em 1831--, ressalta o detido acompanhamento feito pelos ingleses durante o processo de implementação da 'lei Eusébio de Queiroz' ao longo da década de 1850. Neste sentido, aponta o início das boas relações entre os presidentes das províncias imperiais e os oficiais britânicos, ambos agindo em comum acordo em prol da repressão do comércio negreiro.

Levantando as condições de sucesso da lei de 1850, reforça sua interpretação destacando a continuidade das intervenções inglesas, ainda que este argumento se chocasse com a versão conservadora sobre a questão, que defendia a idéia de que o tráfico fora abolido espontaneamente.⁸¹

Quanto à lei de 1831, Bethell destaca alguns eventos relacionados à sua discussão, dentre os quais a petição de Carneiro Leão para a formação de uma Comissão Parlamentar Especial para estudá-la; a atuação do “padre liberal” Diogo Antônio Feijó, que teria sido um grande responsável pelo andamento da medida no Parlamento; o apoio do então

(Idem, p. 269). Para demonstrar este sucesso, Bethell recorreu a diversos registros de vice-almirantados britânicos relativos a apresamentos de embarcações negreiras engajadas no tráfico para o Brasil. Todos eles foram localizados em documentos do *Foreign Office* inglês. A explanação das repercussões imediatas do *Bill Aberdeen* no cenário político inglês é feita detalhadamente pelo autor, graças a sua leitura de manuscritos e fontes impressas de políticos britânicos pró e contra esta polêmica medida. Para o Sr. Thomas Wilde, por exemplo, o Ato foi qualificado como “uma desgraça nacional que manifestava tanto uma grande ignorância da lei das nações quanto uma monstruosa arrogância [por parte da Inglaterra]”. (Idem, ibidem, p.266.). Nota-se, neste sentido, um choque frontal com outros autores, a exemplo de Moraes e Macedo, defensores da ineficácia do *Bill Aberdeen*.

⁸¹ “ Não há dúvida, porém, de que foi a súbita extensão, em junho e julho, das operações antitráfico da esquadra britânica em águas e portos brasileiros que, provocando uma crise política no Brasil, levou diretamente à aprovação de uma lei antitráfico e ao seu cumprimento. É perder tempo especular quando (...) tal lei teria sido aprovada -- muito menos posta em vigor -- caso a Grã-Bretanha não tivesse intervindo decisivamente nesse momento crítico.” (Idem, ibidem, p. 343). Para uma leitura específica das polêmicas em torno deste período, cf. José Antônio de Souza: “Documentação para uma tese sobre o tráfico de escravos”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, vol 219, 1953; pp.266-286.

ministro do Império e de Negócios Estrangeiros, Aureliano Coutinho, que queria “salvar a decência nacional” com tal lei e ainda a presença de “muitos deputados” que, mesmo antes da aprovação da lei, já a tachavam de “lei para inglês ver.” Além da “atmosfera política” predominantemente “liberal” do contexto, o temor da “africanização” da sociedade brasileira por parte da população livre, tão comentado por Verger, também figura como fator de impulso à lei Barbacena.⁸² Endossando uma consideração de Affonso Taunay, também insiste no caráter “abolicionista” da Sociedade Defensora da Liberdade e Independência Nacional, que teria publicado a *Memória* de Burlamaque. Ademais, destaca escritos de um de seus fundadores, Evaristo da Veiga, na *Aurora Fluminense*, para quem medidas urgentes deveriam ser tomadas quanto à progressiva entrada no Império de uma “raça estúpida que nos alarma.” Para justificar o fracasso da lei, apresenta argumentos variados: a ampliação das exportações de café após a década de 30 -- e a contínua necessidade de reabastecimento de africanos nas *plantations* cafeeiras --; o aumento do tráfico clandestino de africanos intermediado por Montevidéu; a difusão de subornos variados que existiam nas administrações “em níveis locais” e a falta de recursos financeiros e militares do Brasil na empreitada e a própria crise política que se estendeu no país após a abdicação, fato que teria desviado a atenção das lideranças em prol da manutenção da unidade do Estado.

O ano de 1837 também recebe destaque no texto de Bethell por dois motivos: demarcou uma segunda rodada de negociações anti-tráfico -- graças ao segundo projeto de lei do senador Barbacena --, além de representar o advento da política do “regresso”. Quanto aos bastidores do novo projeto Barbacena, aprovado pelo Senado e rejeitado pela Câmara, disserta sobre a própria convivência do autor da lei de 1831 quanto ao seu desrespeito: através de pronunciamentos de Brant extraído dos *Anais do Senado*, bem com de correspondências diplomáticas, Bethell demonstra a concordância do político frente aos problemas que o fim do tráfico geraria aos “pacíficos proprietários de terras”, tendo ele chegado a escrever ao *British charge d'affaires* Gore Ouseley, em 1838, que o empreendimento efetivo da lei de 31 geraria no Império algo pior do que uma guerra civil.

⁸² Além de endossar o argumento de Verger, Bethell apresenta dados estatísticos para embasá-lo, demonstrando o vertiginoso aumento na entrada de africanos no Rio de Janeiro anos antes da aprovação da lei: 25.000 (entre 1822 e 1827); 45.00 em 1828 e um número semelhante em 1829 e, por fim, 30.000 em 1830.

Por outro lado, Brant também era temeroso de uma africanização do Brasil. Assim, dentre os inúmeros artigos, Barbacena propôs a criminalização do tráfico, a continuidade do comércio interno de cativos e -- o que se fazia mais importante -- a revogação da lei de 1831.

A obra de Bethell pode ser compreendida, em termos mais amplos, como uma história das relações anglo-brasileiras no que diz respeito à abolição do tráfico e, “em termos mais modestos”⁸³, um capítulo da abolição do tráfico para Portugal. Neste sentido, seu texto enfoca um episódio da história do Brasil enquanto também uma questão internacional, fato que demonstrou a potencialidade do argumento referente às pressões inglesas.

O argumento da hegemonia britânica parece ter também se cristalizado na historiografia mais recorrente sobre os partidos políticos do Segundo Reinado. Se Caio Prado e Raymundo Faoro, com se viu, se fixam nesta esteira, nenhuma diferença se constata no importante estudo *O Tempo Saquarema*, de Ilmar Rohloff de Mattos, ainda que seu estudo tenha em inovado consideravelmente a questão das (in)distinções entre as agremiações políticas imperiais.⁸⁴

O estudo de Mattos critica abertamente uma historiografia que se preocupou em aproximar os grupos partidários e que “se distingue por se preocupar com o rodízio de partidos, as lutas entre eles e no interior de cada qual, além de questiúnculas parlamentares, quer sob a forma mais comum da simples narrativa, quer recorrendo à moderna metodologia estatística”, revelando não apenas uma insuficiência, mas também exercendo uma “interdição (...), impossibilitando a compreensão tanto da dinâmica da política imperial quanto de toda a sociedade.” Em termos mais amplos, defende a tese de que a historiografia política do Império “ora insiste na semelhança entre luzias e saquaremas, ora sublinha a diferença entre conservadores e liberais” e “quase sempre ignora a relação hierarquizada que se estabeleceu entre ambos”.⁸⁵

Pretendendo ir além destas formulações, Mattos confeccionou uma argumentação na qual aponta semelhanças, diferenças e uma hierarquia entre os partidos Liberal e

⁸³ “In a modest way (...)” BETHELL, *op. cit.*, “Preface”, p. xi.

⁸⁴ MATTOS, *op. cit.*

⁸⁵ Idem, *ibidem*, pp.122-124 e pp.146-147.

Conservador. Assim, propõe uma “releitura” do provérbio imperial apontado por Faoro como o “refrão do Visconde de Albuquerque”⁸⁶, segundo o qual “nada era tão parecido com um saquarema como um luzia no poder”. Para Mattos, o Segundo Reinado fora marcado por uma derrota política dos “luzias”, vencidos pelos conservadores em duas esferas de confronto: nas diversas rebeliões liberais e na própria condução da política, esta marcada pela constante ascensão do projeto político “saquarema”. Portanto, aquilo que se verificava de comum entre os dois partidos constituía uma expressão política essencialmente conservadora. O projeto de centralização do Estado Imperial, bandeira do Partido Conservador, foi aplicado com êxito sobre as ordens pública (“Governo do Estado”) e privada (“Governo da Casa”), derrotando tanto as tendências liberais mais radicais, que clamavam pela extensão de direitos de cidadania e que foram vencidas nos “campos de batalha”, quanto as mais moderadas, que se opunham à centralização política.⁸⁷

A análise de Mattos não valoriza, como se vê, acompanhamentos pormenorizados de perfis partidários nos debates realizados na Câmara e no Senado. Em oposição a uma história de “questiúnculas parlamentares”, o autor procura, assim como Prado Júnior, a “linha mestra” da história política e social do Império⁸⁸, ainda que suas conclusões de *O Tempo Saquarema* divirjam substancialmente da interpretação para os partidos inscrita em *Evolução Política do Brasil*.

Neste sentido, a abolição do tráfico é caracterizada como resultado de um imperativo extra-partidário -- o recrudescimento das pressões marítimas inglesas. Embora admita que as medidas de Eusébio de Queiroz tenham caracterizado a destruição de um

⁸⁶ FAORO, *op. cit.*, p. 342.

⁸⁷ “O triunfo conservador reduziria as pretensões e ilusões liberais a quase pó. O triunfo conservador iria impor a unificação das diversas denominações dos liberais, a partir da referência a uma derrota, estigmatizando-os pelos tempos afora. Derrotados, os luzias deveriam sofrer os rigores da redução de sua pretensão – uma revolução – à dura letra do Código Criminal – uma rebelião. (...) Os saquaremas não se limitaram a impor aos luzias uma derrota no campo de batalha. Empreenderam-se por reduzir as pretensões de uma “revolução” à condição de “rebeliões”; reclamaram maiores poderes para o governo; e mais, do que tudo, buscaram imprimir uma direção ao predomínio que exerciam no Mundo do Governo, desde então.” (*O Tempo Saquarema*; pp.99-100 e p. 122). Em sua explicação para a sociedade imperial, Mattos a divide em três mundos, a saber: o “Mundo do Trabalho”, o “Mundo da Desordem” e o “Mundo do Governo”, este citado anteriormente. Ele era composto por homens incumbidos de promover a ordem. Era formado por membros da “boa sociedade” (p.111), isto é, integrantes da “sociedade política”, sub-grupo da “sociedade civil” composto por “cidadãos ativos” (indivíduos com capacidade censitária, de acordo com a Constituição de 1824).

⁸⁸ O emprego da expressão “linha mestra” é de Prado Júnior; estudo citado, Prefácio, p.1.

importante monopólio “saquarema”, o autor interpreta o estancamento fundamentando-se em Joaquim Nabuco.⁸⁹ O atendimento às ordens britânicas compreendeu uma dentre várias adaptações “saquaremas” ao contexto de “restauração da moeda colonial”. Em termos sucintos, esta restauração fora inaugurada no início do século XIX, a partir das sucessivas interferências da Inglaterra na economia portuguesa e -- após 1822 -- brasileira. Sua dinâmica expressou-se por uma espécie de “recolonização” do Brasil encabeçada pelos “saquaremas”, identificados como os contendores dos monopólios que fundavam a classe senhorial; os executores da centralização burocrática e os propulsionadores de um sistema econômico que fundia matizes capitalistas e mercantilistas.⁹⁰

Se Mattos enriqueceu sobremaneira o debate acerca da dinâmica política imperial, a questão do comércio negreiro não é priorizada por ele. Nota-se que o autor repõe, à sua maneira, o ponto de aproximação entre as obras contempladas neste item -- um privilegiamento dos desígnios britânicos na história da destruturação do “infame comércio”. Não se trata, como veremos a seguir, de uma tendência unânime na historiografia.

II. Uma associação entre parlamentos e súditos

Os estudos que explicam o fim do tráfico intercontinental através de um processo em que esforços políticos ingleses e brasileiros se complementaram de forma equilibrada constituem uma outra linha interpretativa na história do tema. Trata-se, na verdade, de um conjunto de trabalhos que desenvolvem colocações já sugeridas em alguns dos textos comentados, a exemplo das obras de Affonso Taunay, Maurício Goulart e, principalmente, de Leslie Bethell. Entretanto, a recorrência à hegemonia britânica, flagrada também em alguns dos autores deste segundo grupo, revela-se menos enfática, o mesmo ocorrendo com

⁸⁹ Para Nabuco, "politicamente, o ano de 1850 é caracterizado por grandes contratempos. É nesse ano que o cruzeiro inglês começa a fazer presas em nossos portos e águas territoriais em cumprimento da lei Aberdeen, o que mostra que a Legislação inglesa estava convencida de que com o Partido Conservador tinham subido ao poder os protetores do tráfico e que era preciso fazer maior pressão sobre eles do que sobre os liberais, que tinham provocado no governo o ódio dos grandes traficantes" (Joaquim Nabuco, *Um Estadista do Império.*, 4ª ed., 1975, p.119. citação à página 156).

⁹⁰ Cf.: *O Tempo Saquarema*, capítulo I, "O Império do Brasil".

a questão do papel do Parlamento brasileiro, tomado aqui como influente, porém não sendo mais hipervalorizado.

Esta linha interpretativa foi inaugurada em um importante artigo de João Luiz Alves, publicado na década de 1910 e reiterada nos estudos de João Pandiá Calógeras, publicados na década de 1930.⁹¹ Trata-se das primeiras leituras sobre o tema que tentaram compatibilizar esforços políticos imperiais britânicos e brasileiros e associá-los a outras razões até então inexploradas como a imagem social dos traficantes, a participação da opinião pública, as pressões escravas e a teia internacional constituída pelo tráfico, argumentos que posteriormente seriam aprofundados por outros historiadores.

Sérgio Buarque de Holanda foi o primeiro intérprete a retomar a associação proposta por Calógeras.⁹² Sua abordagem, também apresenta consonâncias com os estudos de Alan Manchester e Paula Beiguelman.⁹³ Igualmente significativas, estas pesquisas trouxeram novas revelações quanto aos liames internacionais do tráfico negreiro, além de terem ampliado as possibilidades de interpretação das políticas imperiais britânica e brasileira.

II. 1. As origens de uma “conciliação” de argumentos

O artigo de João Luiz Alves (1914)⁹⁴, qualificado por Leslie Bethell como uma “valiosa condensação da legislação brasileira antitráfico e um sumário igualmente valioso dos debates sobre a questão do tráfico negreiro na legislatura brasileira”⁹⁵, defende a tese de que a abolição do tráfico de escravos no Brasil decorreu da insistente atuação de alguns parlamentares brasileiros conjugados a esforços marítimo-diplomáticos britânicos. A atuação dos parlamentares fora ora impulsionada, ora bloqueada pelos interesses

⁹¹ Cf.: ALVES, João Luís: "A Questão do Elemento Servil"; CALÓGERAS, João Pandiá. *A Política exterior do Império e Formação Histórica do Brasil* (op. cit.).

⁹² HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo, 1936.

⁹³ Cf.: MANCHESTER, Alan K: *Preeminência Inglesa no Brasil*; BEIGUELMAN, Paula: *Pequenos Estudos de Ciência Política* (op. cit.).

⁹⁴ ALVES, João Luiz, op. cit.

⁹⁵ BETHELL, Leslie. (op. cit., p.56). Em uma "leitura dirigida" dos *Anais* do Parlamento, Alves acompanha *pari passu* parte das discussões sobre a questão do comércio negreiro. Por ora, pretendo apenas indicar os diferenciais da obra no interior da historiografia sobre a abolição do tráfico de escravos para o Brasil.

econômicos e políticos da Inglaterra. Ressaltando a decisiva colaboração do Senado do Império neste processo, destaca os constantes entraves sofridos pela instituição, em virtude das resistências da Câmara e do Executivo. As lideranças políticas, dentre as quais se incluem deputados como Antônio Ferreira França, e principalmente, o senador Marquês de Barbacena e o ministro da Justiça Eusébio de Queiroz recebem destaques ao longo do texto. Defendendo brevemente a configuração “a-partidária” da questão do tráfico no Parlamento, Alves fundamenta a sua assertiva em fragmentos de falas de Rui Barbosa, Holanda Cavalcanti e Eusébio de Queiroz.: Para Barbosa, “ Esta [a questão da escravidão] é a questão sagrada. É a grande questão nacional. Cada um dos partidos possui nelas o seu quinhão de glórias. O partido conservador (...) cumpriu (...) o seu dever. Realizou a extinção do tráfico, que a opinião liberal preparava desde JOSÉ BONIFÁCIO.” Para Holanda Cavalcanti, “nada era mais parecido com um conservador do que um liberal no poder”. Queiroz, em 1852, teria dito que “o tráfico nunca foi questão de política ou de partido entre nós”.⁹⁶ Com estes pequenos recortes, Alves iguala o valor da atuação dos dois partidos políticos do Segundo Reinado quanto à questão, remetendo-se à problemática tese de que ambos se revezavam no poder, limitando-se a atacar o adversário, mas não agindo de maneira distinta quando em maioria no governo.

Para destacar a importância dos esforços políticos anti-tráfico nacionais, contrapôs, de maneira sugestivamente maniqueísta, as naturezas dos interesses ingleses e brasileiros, no tocante a esta questão. Com efeito, mostra-se taxativo ao apontar causas políticas e econômicas para a pressão inglesa e motivos genuinamente filantrópicos aos esforços brasileiros:

““Não se faz política, nem se conduzem povos, exigindo-lhes sacrifícios de serviços e de impostos, por mero amor abstrato da humanidade; o interesse da nação é o supremo diretor de seu governo.(...) A sua [da Inglaterra] política sagaz lucrava com o movimento dos filantropos e ela aproveitou para conquistar maior domínio dos mares, maior preponderância na costa d'África, menos concorrência aos seus produtos coloniais; etc; essas [são] as causas da sua ação". Do Brasil, sim, dos seus homens políticos, pode-se dizer com justiça que os moveram puros sentimentos de humanidade.”⁹⁷

⁹⁶ Citações à página 242.

⁹⁷ ALVES, *op. cit.*, , pp.204-205.

Em sua análise, o *Bill Aberdeen* inglês, de 1845 como um grande fracasso, corroborando a sua tese de que, por vezes, a ação violenta da Inglaterra piorou, dificultou e procrastinou a solução do problema do tráfico: o número de escravos desembarcados no Brasil aumentou com a aprovação do Ato; a “opinião pública” nacional encontrou maior fomento à anglofobia; os traficantes se viram mais livres para a “exploração do sentimento popular” em prol do tráfico; as embarcações anti-tráfico britânicas, isoladas, não conseguiram dar conta das determinações de Lord Aberdeen e o próprio Parlamento inglês passaria a enfrentar conflitos internos, uma vez que se chegou a qualificar o *Bill* de “política tirânica”.

Alves é taxativo ao considerar que a ascensão do Gabinete Conservador de 1848 definira em efetivo o desfecho da questão do tráfico. Com Eusébio de Queiroz no Ministério da Justiça, promoveu-se a discussão de uma proposta legislativa nacional que havia sido arquivada em 1837 -- trata-se do último projeto do senador Marquês de Barbacena --, pré - estabelecendo o “passo decisivo para a repressão definitiva, pela nossa própria ação interna, do condenado tráfico.”

As considerações de João Pandiá Calógeras sobre a pressão inglesa revelam aproximações com autores tanto da linha nacionalista quanto daquela que privilegiou a atuação internacionalista inglesa, a exemplo de Vianna e Taunay. Se, por um lado, o autor critica a diplomacia inglesa, enumerando os desrespeitos e obstáculos na luta anti-tráfico que causou ao Império, por outro, a elogia, admitindo a sua colaboração com os esforços brasileiros. No entanto, quando tomadas em conjunto, suas considerações expressam uma certa ambigüidade. Na origem desta ambigüidade reside uma segunda tentativa de conciliar explicações que definem as correntes historiográficas comentadas no primeiro item.

Em primeiro lugar, o autor qualifica as pressões inglesas como elemento “importantíssimo, pelo fato de forçar o problema à frente do país e de seu Governo, não permitindo que ele desaparecesse da discussão ou das cogitações dos dirigentes, atormentando e apontando aos responsáveis até que se chegasse a uma solução”⁹⁸, registrando, à maneira de Taunay e Moraes, elogios ao espírito humanitário do abolicionismo inglês. Paralelamente, contrapõe os níveis de moralidade das sociedades

⁹⁸ CALÓGERAS: *Formação Histórica do Brasil*, p. 240.

inglesa (e européia-ocidental como um todo) e brasileira, destacando a superioridade indiscutível dos primeiros. A ênfase no primitivismo dos brasileiros assume fortes contornos em Calógeras, que aqui localiza um “instinto servil” deplorável. Neste sentido, sua abordagem distancia-se de maneira flagrante das dúvidas levantadas por Evaristo de Moraes a respeito da “superioridade moral” da sociedade inglesa tomada em seu conjunto.

Em segundo lugar, colocando-se agora próximo ao autor de *A Escravidão Africana no Brasil*, adverte que os líderes políticos britânicos acabaram atuando antes como empecilho do que como colaboradores para a “ascensão humanitária” do Brasil. A diferença, entretanto, é sua insistência nos erros não somente de Aberdeen, mas também de Lord Palmerston.⁹⁹ Na implementação de seus objetivos, estes líderes -- responsáveis pelas ações do agentes navais e funcionários oficiais britânicos -- não souberam observar as diferentes naturezas das sociedades inglesa e brasileira e não respeitaram a relação singularmente intensa que os proprietários do Império possuíam com o tráfico de escravos. Mais do que isso, esqueceram-se de que a importância do tráfico de escravos inglês, “mera fração da atividade comercial das Índias Ocidentais”, era muito menor frente ao brasileiro, além de terem pretendido forçar o estancamento num período menor do que aquele que tivera a Inglaterra.¹⁰⁰ Para demonstrar que os ingleses agiam constantemente com dureza e intransigência sobre o Império, Calógeras também se reporta a desrespeitos ao Tratado de 1826. Neste caso, levanta suspeitas quanto aos julgamentos de embarcações negreiras na Comissão Mista de Serra Leoa, onde a maioria dos funcionários era inglês e os brasileiros encontravam-se sempre “desfalcados”.

⁹⁹ “ O Brasil longe estava do nível econômico e ético da Europa Ocidental; ainda possuía mentalidade primária; muito próxima dos sentimentos brasileiros e quase impulsivo das coletividades naturais, frutos imediatos de uma existência quase instintiva. Exigiria longo prazo, ainda, para se divulgarem e dominarem noções precisas e científicas sobre a situação real do instituto servil, e a ascensão de um para outro nível impunha cuidados e tacto no modo de tratar do problema. De tais requisitos, estava a Grã-Bretanha lamentavelmente privada; e, embora combatesses convencidamente por uma causa essencialmente liberal e cristã, Palmerston e Aberdeen acumulavam, quando não criavam, dificuldades de todo gênero, a complicarem em vez de simplificarem quaisquer soluções.” (Idem, *ibidem*, p.187).

¹⁰⁰ “ Na célebre campanha do Wilbforce, a Inglaterra havia levado anos para poder extinguir o tráfico e, no intuito generoso e humano de eliminar tal monstruosidade da face da terra, queria agora [em 1826], em quatro anos, suprimi-la no Brasil, prazo curto demais nas condições do país. Para a Grã-Bretanha, o tráfico representava mera fração de sua atividade comercial e econômica nas Índias Ocidentais; enquanto, na América do Sul, o caso abrangia a vida econômica inteira do Império. Nada é de admirar, portanto, que os fazendeiros protestassem e reagissem contra o golpe aniquilador.” (Idem, *ibidem*, p.188).

Estes e outros argumentos fundamentam sua valorização do governo imperial, cuja conduta anterior a 1850 não deve ser qualificada de “imoral” ou de “insistente má fé.” Curvados às necessidades da nação imatura, chefes de governo tiveram também de se curvar, ainda que às cegas, à resistência dos ricos proprietários (auxiliados por funcionários oficiais a eles subordinados), adiando os compromissos internacionais:

“Na opinião insular, contudo, não se compreendiam as dificuldades peculiares do problema, e a desobediência das autoridades locais retardatárias, e a má vontade dos funcionários se atribuíam á duplicidade do Governo Imperial; e tal errônea apreciação dos fatos inspirava a ação britânica.”¹⁰¹

“ O governo inglês, julgando pelos resultados, atribuía à má fé oficial, o que era simples reflexo da luta entre os chefes, sinceramente adeptos ao pensamento liberal de abolir o trafico, e a oposição passiva de seus subordinados e da massa fazendeira. Desse mal entendido e da inabilidade política repressora dos cruzeiros britânicos, saíram prejudicados todos...”¹⁰²

A intransigência dos britânicos teria sido a tal ponto problemática que Palmerston e Aberdeen praticamente inviabilizaram o exitoso projeto ministerial de 1850. Isso porque geraram tensões entre o então “louvável gabinete” e esquadras britânicas autorizadas unilateralmente a invadir águas territoriais e portos brasileiros.¹⁰³

A ambigüidade da argumentação do autor se explicita na medida em que, definidas essas críticas, afirma a dimensão positiva da pressão exercida por esses mesmos políticos, diplomatas e oficiais britânicos. Neste sentido, ao comentar o *Bill Aberdeen* de 1845, destaca sua importância no incentivo à mudança de rumos da política imperial em prol da

¹⁰¹ Idem, *ibidem*, p.188.

¹⁰² CALÓGERAS: *A Política Exterior do Império*, p.323.

¹⁰³ “ Como consequência do constante mal entendido da Grã-Bretanha no tocante ao espírito público nacional, e no seu desajeitamento em conduzir sua ação, apesar de orientada a serviço de uma causa justa, pouco faltou para que o projeto ministerial fracassasse. Ainda em 1850, Palmerston e Aberdeen, pensando que o Brasil nada fazia para reprimir o tráfico, deram instruções às esquadras cruzadoras para visitarem e mesmo apresarem os barcos em águas territoriais, nos portos e sob o canhão dos fortes.

Tais excessos motivaram deliberações do Gabinete Imperial. Era previsão normal que o desempenho de tais ordens levaria a reações armadas por parte das autoridades do país. Efetivamente, encontros se deram, como em Paranaguá. O Governo discutiu o problema de saber se não seria de bom alvitre suspender quaisquer das medidas, já estudadas e postas desde 1849, para não parecer se estar agindo sob pressão dos canhões ingleses. Decidiu-se, entretanto, de ir por diante, pois tais medidas eram de humanidade e, como tais, não poderiam ser moralmente atingidas pelos erros de um homem ou de um Gabinete.” (*Formação Histórica do Brasil*, pp.239-240).

supressão do tráfico, afirmando que o *Lord* autor da legislação agira com “inteira razão”. Como outro aspecto da importância efetiva da Inglaterra, menciona posteriormente a “surpreendente” atuação conjunta do Brasil e dos ingleses no contexto de implementação da lei de 1850.

Por outro lado, procura sustentar a tese de que o encaminhamento da questão do tráfico no Brasil revelou-se autônoma, a despeito dos “incentivos esporádicos” da Inglaterra – “incentivos” estes anteriormente criticados, como se viu. Com efeito, não se pode apreender com clareza a dimensão das colaborações inglesas: se, por um lado medidas como o *Bill Aberdeen* devem ser reconhecidas como exemplo destes “incentivos”, as conclusões a respeito da relevância da lei Eusébio de Queiroz destacam explicitamente a importância do Brasil no processo:

“... Quanto aos resultados [da lei de 1850], basta relancear as estatísticas, para se ficar convencido de que as esquadras cruzadoras nunca tiveram influência, duradoura ou importante, no comprimir os numerosos contrabandeados no Brasil, e à historia da lei de 1850 mostra que sua iniciativa e elaboração nada deveu às manobras ou colaborações da Inglaterra. Antes, pelo contrário. Tudo se fez pelo esforço próprio e exclusivo do Brasil, assim como devia ser.”¹⁰⁴

De fato, pode-se afirmar que Calógeras projeta estas idéias para valorizar a tese que explica a extinção do comércio negreiro para o Brasil a partir, sobretudo, dos esforços do parlamentares imperiais. Estes esforços podem ser observados “por qualquer leitor atento dos Anais da Câmara e do Senado.” O problema latente enfrentado por estes políticos até a década de 1840 compreendia a compatibilização do fim do comércio com a manutenção da organização da agricultura. É neste sentido que as políticas de imigração foram simultânea – e vagarosamente – debatidas.

Ao avaliar os fatores que promoveram a autonomia brasileira na superação de um elemento “intrínseco” e “primitivo” -- o tráfico negreiro --, aborda com atenção os projetos imigrantistas, fixando os momentos principais em que o Parlamento se dedicou tanto à

¹⁰⁴ Idem, *ibidem*, p.240.

questão da abolição do tráfico quanto da promoção da vinda de imigrantes estrangeiros. Neste sentido, destaca – e elogia – a importância e o pioneirismo do senador Vergueiro.¹⁰⁵

Se houve alguma liderança individual no desenvolvimento da questão do comércio negreiro, esta liderança fora o Marquês de Barbacena. Autor de uma lei anti-tráfico de 1831 e de um projeto de lei no mesmo sentido de 1837 (aprovado no Senado, mas arquivado na Câmara), o Marquês destaca-se na argumentação também por ter se deslocado para e pela Europa em 1836, onde procurou atrair interessados em servir como trabalhadores na lavoura brasileira, além de ter tentado, em vão, encaminhar a elaboração de um Tratado de tríplice cooperação (Portugal-Inglaterra-Brasil) na luta contra o comércio negreiro oceânico:

“ Estava na Europa, por esse tempo, o marquês de Barbacena, e lá recebeu a incumbência de achar gente desejosa de seguir para o Brasil. Buscou fazê-lo, durante o ano de 1836, tanto na Inglaterra como na Suíça. Sem êxito, aliás. Também se esforçou por obter a assinatura da Grã-Bretanha para o esboço de tratado entre ela e o Brasil e Portugal, no sentido de se unirem suas esquadras contra o tráfico. Nova decepção o surpreendeu: o gabinete de Saint James tinha muito mais fé nos seus próprios navios, cruzando o Atlântico, do que em instrumentos diplomáticos e promessas.”¹⁰⁶

O projeto de lei de 1837, contudo, constitui o elemento principal para a elevação da figura de Felisberto Brant, por trazer a maioria das propostas que a lei de Eusébio de Queiroz iria determinar. A pouca ressonância deste fato, aliás, leva Calógeras a imprimir um “destaque merecido, porém ignorado” ao Marquês.

Paralelamente, identifica o sentimento anti-lusitano como fator principal para a explicação da mudança do comportamento da elite política imperial em relação do tráfico. Sugerindo tanto a predominância do envolvimento dos traficantes portugueses no

¹⁰⁵ Calógeras identifica problemas latentes nas primeiras tentativas brasileiras de implementação de mão-de-obra imigrante. Em termos resumidos, o impasse principal se exprimia, para ele, na insistência do Império em implementar métodos compulsórios de trabalho a imigrantes europeus. É neste sentido que despontou a figura de Vergueiro – que também é louvado por sua participação no movimento de 7 de abril: “O nome de Vergueiro, hoje em dia, está quase esquecido, ingratidão normal dos homens: recordá-lo é puro ato de reconhecimento e de justiça, pondo em plena luz quanto nossa terra lhe deve. Por duas vezes deu ao Brasil a rota histórica e perduradora que devia seguir: em 1831, ao evitar que o Império se esfacelasse em republiquetas sem significação; em 1840, ao dar a solução conveniente ao problema da mão-de-obra, que ele fundava no trabalho livre, contra a opinião corrente da compulsão servil” (*Formação Política do Brasil*, pp.196-197).

¹⁰⁶ Idem, *ibidem*, p. 193.

contrabando pós-década de 1830, quanto os destaques sociais que estes homens possuíam em Portugal, Calógeras associa a presença destes indivíduos ao despertar de uma percepção de cunho nacionalista flagrante na década de 1850 -- mas, em certa medida, tributário do período da independência. A difusão deste sentimento é explicada pela percepção de que os colaboradores brasileiros arcavam com perigos extremamente grandes, com a finalidade de garantir a lucratividade dos lusitanos:

“ Esse comércio [o tráfico de escravos] exigia capitais de vulto, e a maior parte deles vinha de Portugal. Esse país apoiava e protegia tal gênero de atividade, a ponto de dar títulos e conceder condecorações às principais figuras que nele intervinham, mesmo depois que Eusébio de Queiroz pôs em vigor a lei repressiva das entradas.

Do mesmo modo, e obedecendo ao mesmo sentimento, revelado em seus trabalhos legislativos, de romper todos os liames com a antiga metrópole, despertou o Brasil ante a evidência de que as importações de escravos acarretavam duas sortes de conseqüências: os proventos iam aos filhos da mãe-pátria; os riscos, os vexames e a vergonha ficavam sendo a parte dos colaboradores sul-americanos.

(...)

O que as exigências inglesas não haviam conseguido, o sentimento anti-metropolitano obteve.”¹⁰⁷

Finalmente, o anti-lusitanismo associa-se a outro fator explicativo para as mudanças que conduziram à aprovação da “lei Eusébio de Queiroz”: o temor da escravaria. Este elemento, contudo, não recebe tratamento detalhado, limitando-se o autor à constatação de que, ao longo da primeira metade do século XIX, “o receio de levantes dos escravos não deixava de influir também no ânimo da classe agrícola, e um ambiente se estava formando no sentido de abolir as entradas das peças da África”.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Idem, *ibidem*, pp.199-200.

¹⁰⁸ Este argumento, eventualmente abordado pela historiografia, como veremos ao longo desta dissertação, encontrou a sua reposição mais radical em Dale Graden, para quem a lei de 1850 explica-se, fundamentalmente, pelo terror proporcionado pelo aumento contínuo da população escrava. Eventos como a Rebelião dos Malês, de 1835, teriam potencializado as condições para a aprovação da lei definitiva do estancamento. Dentre seus pressupostos, Graden sustenta que “uma das razões pela qual foi mínima a condenação ao tráfico de escravos por parte de funcionários públicos e grupos privados antes de 1850 foi o medo da reação violenta das muitas pessoas vinculadas ao tráfico e à instituição da escravidão. No entanto, cidadãos de diferentes origens sociais entenderam com clareza que a contínua importação de africanos levaria facilmente a mais revoltas urbanas e rurais. Quando, em 1848 e nos meses subseqüentes, as tensões sociais atingiram um ponto muito elevado, em particular nos portos de Salvador e do Rio de Janeiro, houve uma convergência nítida de apoio popular à rápida extinção do tráfico”. Cf. GRADEN, Dale T.: “Uma

II. 2. Os desdobramentos das interpretações associativas

A interpretação de Calógeras revelou-se a matriz dos breves comentários de Sérgio Buarque de Holanda sobre a questão do estancamento no clássico *Raízes do Brasil*, os quais se fundamentam em argumentos e estatísticas divulgados na obra *A Política Exterior do Império*. De fato, Buarque de Holanda refere-se à questão como uma “trama complexa de interesses mercantis poderosos e não só de interesses como de paixões nacionais e prejuízos profundamente arraigados, que a Lei Eusébio de Queiroz iria golpear de face”, ou seja, atribuindo considerável importância tanto à Inglaterra quanto ao líder do ministério de Justiça na superação das resistências:

“ A queda súbita [do desembarque de negros no Brasil] que se assinala neste último ano [1850] resulta, aliás, não só da aprovação da Lei Eusébio de Queiroz (...) como da intensificação das atividades britânicas de repressão do tráfico”.¹⁰⁹

A despeito da existência de pequenas nuances, as abordagens de Calógeras e Alves também repercutem no estudo de Manchester, *Preeminência Inglesa no Brasil*.¹¹⁰ Recebendo caracterizações sugestivas, tais como “questão vital para a economia inglesa”, o “mais sério atrito jamais ocorrido entre Inglaterra e a América portuguesa” e “a causa direta do declínio de sua [da Inglaterra] preeminência política na América portuguesa”¹¹¹, a questão se resolve através de dois encaminhamentos radicalmente distintos: um prolongado processo histórico-diplomático e uma intervenção drástica e eficaz. O primeiro deles refere-se ao longo processo de pressão político-econômico-diplomático-militar da Inglaterra, iniciado em 1808. O alcance deste encaminhamento estendeu-se à fase de radicalização diplomática promovida pelo *Bill Aberdeen* sobre o Império brasileiro. O segundo, por sua vez, constituiu a única investida anti-tráfico efetiva do governo brasileiro, qual seja, a legislação supressiva de 1850. Símbolo da abertura de uma “nova era” econômica;

lei... até de segurança pública’: resistência escrava, tensões sociais e o fim do tráfico internacional de escravos para o Brasil (1835-1856)”, in *Estudos Afro-Asiáticos* (30); pp. 113-149; dezembro de 1996. O trecho citado encontra-se às páginas 132 e 133.

¹⁰⁹ HOLANDA, S. B. ; *op. cit.*; p. 75.

¹¹⁰ MANCHESTER, Alan K: *Preeminência Inglesa no Brasil (op. cit.)*.

¹¹¹ As expressões citadas de Manchester encontram-se, respectivamente, às páginas 158, 144 e 193.

autônoma, no que diz respeito à participação de negociantes ingleses e afrontadora dos interesses dos mais prósperos segmentos da sociedade brasileira, a medida refletiu as amplas mudanças ocorridas na estrutura política imperial, sobretudo após 1848 -- em especial, um processo de centralização do poder conduzido pelo Partido Conservador.

Entretanto, a interpretação não responde a uma questão fundamental: em termos práticos -- e não legais -- "foi a supressão devida à atividade dos cruzadores britânicos entre 1845 e 1853?" Apresentando diferentes respostas destacadas de fontes primárias e secundárias, Manchester não toma partido na questão, optando por apresentar tanto as ferrenhas defesas da Inglaterra por parte de Christie e de parlamentares britânicos quanto a defesa da atuação imperial já apontada por Pereira Pinto, João Luiz Alves, assim como as relativizações de Joaquim Nabuco.¹¹²

Toda a pesquisa de Alan Manchester baseia-se no pressuposto de que a preeminência inglesa no Brasil durara pouco mais de cem anos. Seu início situa-se a 1808, quando da transferência da Corte de D. João VI para a então América portuguesa. E a despeito das transformações que sofreria ao longo dos oitocentos, tal preeminência manteve-se, pelo menos no que diz respeito à sua esfera econômica, até 1914. A partir de então, isto é, entre meados da década de 1910 e o início da década de 1930, a competição com os Estados Unidos a enfraqueceu, ficando os britânicos apenas com a primazia no comércio marítimo com os brasileiros.¹¹³ O processo de abolição do tráfico de escravos para o Brasil teria sido o responsável pelo declínio da preeminência inglesa na esfera política, o qual se completou em 1850.

¹¹² " Foi a supressão devida à atividade dos cruzadores britânicos entre 1845 e 1853? Christie acreditava que sim, pois repudiou enfaticamente a declaração de Queirós, de que o governo brasileiro terminou com o tráfico apesar do obstáculo representado pela ação arbitrária e ilegal da Grã-Bretanha. Pereira Pinto, por outro lado, salientou que as maiores importações ocorreram durante os anos da violência da Inglaterra, enquanto o tráfico cessou de repente quando o governo do Rio foi capaz de dar passos decisivos. Na opinião da corte brasileira, a atividade dos cruzadores britânicos não apenas fracassou a tentativa de cessar o tráfico, como também colocou o governo do Rio na posição paradoxal de protestar contra esta capturas, e assim adotar aparentemente uma posição contra a supressão, quando, na realidade, se esforçava sinceramente para chegar a esse objetivo. Ao mesmo tempo, a Grã-Bretanha não podia entender por que o Brasil não apreciou a ajuda inglesa, uma vez que, sem ela, o governo imperial não poderia controlar o tráfico."

" [notas de rodapé] : Alves (...) e Pereira da Silva (...) concordam com Pereira Pinto. Joaquim Nabuco (Um Estadista do Império I, 226) concorda com Christie até o ponto em que o terror dos cruzadores britânicos ajudaram Queirós na sua bem-sucedida supressão do tráfico." (Idem, p.228; nota 56).

¹¹³ MANCHESTER, p.15.

Quanto à caracterização das resistências luso-brasileiras – o maior obstáculo enfrentado pelos ingleses no combate ao tráfico –, rechaça o racismo dos reformadores ingleses e insiste no “enraizamento” da escravidão negra no Brasil.

Considerando-se estas observações, Manchester projeta imagens bem definidas e desprovidas de qualquer contradição para os “atores” envolvidos na questão do tráfico: os oficiais ingleses revelam-se arautos de interesses religiosos e financeiros britânicos e autores de uma política indubitavelmente engenhosa; Portugal encarna o papel de “pior pecador engajado no tráfico”, enquanto a população brasileira, desprovida da “educação abolicionista” que os ingleses possuíam, inclinava-se para a manutenção do *status quo* escravista, descrito, como já se observou acima, como o “deus econômico”.

Uma grande guinada na linha interpretativa que salienta a “associação de esforços” foi empreendida por Paula Beiguelman, em *Pequenos Estudos de Ciência Política*, cujas obras configuraram um marco importante na história do tema. A despeito de considerar a pressão diplomática inglesa como fator importante para a promoção da abolição do tráfico de escravos para o Brasil, a cientista política desenvolveu uma argumentação segundo a qual o jogo político-partidário presente no sistema parlamentar do Segundo Reinado constitui o elemento fundamental para se compreender o processo de extinção do tráfico. Inicialmente envolvidos numa disputa pela manutenção do “*status quo* escravista”, os partidos Liberal e Conservador se enfrentaram, num período que se seguiu à aprovação do *Bill Aberdeen*, em uma competição pela extinção definitiva do comércio inter-atlântico de africanos. Nesse sentido, propuseram um objetivo que superava amplamente as expectativas inglesas anteriores à aprovação do *Bill*: sobrepuseram o estancamento do tráfico ao compromisso de aprovação de medidas que definissem apenas a pesquisa de indícios:

“... a extinção do tráfico no Brasil não constitui mera resultante da pressão inglesa.

Com efeito, toda a atividade de coação decorrente do *Bill Aberdeen* objetivava simplesmente (tendo em vista a preservação do prestígio diplomático inglês) a imposição, ao Brasil, de um tratado consignando a pesquisa de indícios – recurso esse cuja inoperância para afetar o tráfico já se evidenciaria no seu emprego para outras potências escravistas, e a cuja concessão o Brasil vinha resistindo por motivos antes políticos que propriamente econômicos. Entretanto, ao responder à

pressão inglesa no sentido de assinatura de um tratado anódino como os demais, os partidos se verão conduzidos, no curso do jogo político – paradoxalmente travado no terreno da luta pela manutenção do status quo escravista – a superar as expectativas e exigências da Inglaterra, extinguindo de fato e definitivamente o tráfico, que já perdera sua função como fator de crescimento da economia nacional.”¹¹⁴

Em *Pequenos Estudos de Ciência Política*, Beiguelman propõe uma teorização sobre a natureza e a destruição daquilo que denomina “escravismo moderno”, problematizando versões até então correntes para este tema. Trata-se de um questionamento da interpretação segundo a qual o escravismo teria representado um sistema “a-capitalista” e sua destruição teria se originado na depuração deste sistema, inclusive em sua periferia -- o “mundo colonial”. Inspirada no estudo *Capitalismo e Escravidão*, de Eric Williams¹¹⁵, Beiguelman diferencia o escravismo da Antigüidade do escravismo moderno, qualificando o segundo como criação capitalista, ou seja, como algo que se definiu no interior deste sistema.

Assim, admite que a revolução industrial britânica fez com que o escravismo moderno se tornasse desnecessário ao capitalismo inglês. A acumulação de capital proveniente do tráfico atlântico de escravos – fator até então importantíssimo para a garantia da permanência do escravismo na “constelação capitalista” – perdera importância frente à monstruosa acumulação de capital industrial. Reinserida no novo contexto econômico, a economia açucareira passara a ter um papel mais destacado, principalmente em virtude da acumulação de capital que propiciava aos ingleses, através da comercialização mundial do açúcar. Entretanto, esta “relação de indiferença” entre o capitalismo inglês e o escravismo capitalista acabou tomando novas formas, num contexto de superprodução e concentração, evoluindo para uma “destruição efetiva” do escravismo. Esta destruição traduziu-se em dois momentos principais: a abolição do tráfico, em 1807, e a abolição da escravidão, em 1833.

Com estes pressupostos, a autora rechaça a interpretação de que os esforços britânicos anti-tráfico teriam sido impulsionados por anseios da Inglaterra pela ampliação de seu mercado consumidor (que supostamente se daria através da destruição do

¹¹⁴ BEIGUEIMAN, *op. cit.*, p.23; grifos meus.

¹¹⁵ WILLIAMS, Eric: *Capitalismo e Escravidão*. CEA, 1975. Este estudo será discutido no capítulo seguinte desta dissertação.

escravismo). Pelo contrário, as pressões britânicas ganham sentido como uma compensação de interesses de cidadãos ingleses que se viram prejudicados em virtude da luta contra a escravidão nas Antilhas e da introdução do livre-cambismo na economia de seu país. O fato de a Inglaterra ter passado a se envolver de maneira progressiva e intensa com a comercialização do açúcar mundial fez com que não houvesse razões para que o país temesse o crescimento de toda a produção tropical escravista, uma vez que esta lhe trazia progressivos benefícios. Dessa forma, o problema da destruição do escravismo moderno resolve-se pela constatação da “possibilidade” (e não da “necessidade”) aberta pelo capitalismo.

Examinando o caso brasileiro, Beiguelman argumenta que as pressões inglesas assumiram um caráter influente, porém secundário. Embora evidencie um aumento progressivo na ação repressiva britânica ao tráfico para o Brasil, dividindo-a em três fases, atribui-lhe um sentido extremamente limitado porque o declínio das economias escravistas estrangeiras não consistia interesse inglês, uma vez que a Inglaterra vinha se beneficiando da exploração do comércio do açúcar mundial.

Em meio à sua descrição da gênese, evolução e conclusão das medidas anti-tráfico discutidas e eventualmente adotadas pelo Parlamento brasileiro, revela a ligação marcante entre a questão do destino do tráfico e a disputa por prestígio político travada entre os partidos Liberal e Conservador junto a Pedro II. Interpretando o Golpe da Maioridade como evento vital para a alteração das formas de resistência ao *status quo* escravista, argumenta que esta resistência fundamentava-se, até 1840, no artigo vigésimo da lei regencial de 14 de junho de 1831, cujo texto estabelecia que nas decisões relativas à política internacional o Executivo dependia da anuência da Assembléia Geral. Com o advento do Segundo Reinado, “o obstáculo à alteração do *status quo* escravista passou a derivar do controle partidário do Executivo”. Foi nesse momento que se difundiram posições singulares dos partidos em relação ao tráfico. Identificados com a sociedade agrária, os conservadores realizaram, entre 1841 e 1844, uma política de resistência à pressão inglesa para abolição do tráfico, enquanto que os gabinetes liberais, especialmente no período entre 1844 e 1848, preocuparam-se com a diminuição da tensão diplomática entre Brasil e Inglaterra, fato que levou os “saquaremas” a acusarem constantemente os “luzias” de anglofilia.

Provocando alterações radicais neste quadro, a implementação do *Bill Aberdeen* fomentou a discussão, no então sexto Gabinete Liberal, de uma possível legislação nacional para determinar uma atuação mais decisiva contra o tráfico através de ajustes na questão central do Ato (a pesquisa de indícios) -- e que contentaria, simultaneamente os ingleses e a “opinião nacional”. Entretanto, o Gabinete caíra antes da aprovação de tal medida e justamente quando a discussão de uma lei nacional anti-tráfico assumira importante significado na disputa bi-partidária por prestígio político no Império. Colocado “no ostracismo”, a partir de 1848, o Partido Liberal perdera a opção de atuar no jogo político, abrindo ao Partido Conservador as possibilidades de apropriar-se de sua proposta e de implementá-la.

A interpretação de Beiguelman sobre a abolição do tráfico demonstra a sua concepção sobre as principais táticas dos partidos na disputa política: a concorrência das agremiações pelo apoio da Coroa e a apropriação conservadora dos programas liberais. Para a autora, estes procedimentos se repetiriam no encaminhamento da “lei do ventre livre” e da própria supressão da escravidão. Neste sentido, enquanto o Partido Liberal se mostrara o verdadeiro criador de propostas relacionadas à promoção destas mudanças, o Partido Conservador -- sempre identificado com a ordem estabelecida --, além de ter se apropriado delas, desenvolveu-as e efetivou-as. Trata-se de um modelo explicativo que embora pareça sustentar a assertiva que indica a ausência de distinções doutrinárias entre estas duas instituições, demonstra, pelo contrário, as peculiaridades dos programas de cada uma delas em virtude de suas respectivas inserções na “lógica do sistema.”¹¹⁶

¹¹⁶ “ Tanto no encaminhamento político da extinção do tráfico, como no da libertação dos nascituros ou da abolição, o Partido Conservador – que executa a medida – limita-se a aceitar uma plataforma previamente levantada pelo Partido Liberal. A constatação desse fato costuma servir para confirmar os truísmos sobre a natureza não-doutrinária dos partidos imperiais, sem programa próprio, ou com programa idêntico. Mas, ao encarar-se a questão apenas desse ângulo, pressupõe-se que o inverso também poderia ter ocorrido, ou seja, que ao Partido Liberal tivesse cabido executar as mesmas medidas, depois de aventadas pelo Partido Conservador. Tal hipótese, entretanto, não se sustenta se considerarmos uma certa assimetria (o Partido Conservador com maior representação no Senado vitalício e maior frequência no poder) que contribui para estereotipar os papéis partidários, criando no Partido Liberal uma espécie de disponibilidade inovadora, enquanto aprofunda a identificação do Partido Conservador com a ordem estabelecida. Ou seja: é ao Partido Liberal que, na lógica do sistema, cumpre propor as reformas que o Partido Conservador, depois de reafirmada sua adesão ao status quo, executará – demonstrando com esse passo à sociedade agrária, de cujos interesses momentaneamente se dissocia, a inevitabilidade da medida.” (BEIGUELMAN P.: *Pequenos Estudos...*; pp.60-61).

As análises expostas possibilitam identificar que os percursos realizados pelo argumento das pressões inglesas na historiografia sobre a abolição do tráfico intercontinental de escravos para o Brasil oitocentista se definem - na bibliografia analisada até o presente momento - em torno de três linhas interpretativas, a saber: uma linha que privilegiou razões nacionalistas; outra que projetou a hegemonia inglesa e outra que associou parlamentos e súditos.

Em termos genéricos, pode-se sustentar que o argumento emergiu associado a uma disputa por méritos entre nações, em textos de historiadores que reproduziram o conteúdo de um conflito que efetivamente integrou disputas intra e inter parlamentares na Inglaterra e no Brasil de meados do século XIX. O simplismo das abordagens em questão se justifica nas “tomadas de partido” por parte de seus respectivos autores, sendo Vianna e Taunay exemplos de excessiva anglofilia e Moraes, Macedo, Honório Rodrigues e Tavares arautos de uma tônica anglófoba.

Simultaneamente a estas produções, contudo, delinearam-se, aos poucos, outras duas linhas interpretativas, responsáveis, em maior ou menor grau, pela progressiva reavaliação do argumento, ainda que a hegemonia britânica no processo tenha persistido na maioria dos trabalhos comentados. Estas novas pesquisas foram as responsáveis pela demonstração de que, se de um lado as pressões britânicas não podem ser ignoradas na explicação do estancamento, por outro lado, sua hipervalorização seguramente oferece lacunas, dada a complexidade inter e intra social que o comércio negreiro abarcou.¹¹⁷

No entanto, poucas são as interpretações que se atêm em profundidade aos embates travados no Parlamento brasileiro, bem como à diversidade de discursos proferidos na instituição, principalmente entre 1826 e 1850. Em dois casos específicos, em Verger e

¹¹⁷ Esta perspectiva associativa também se fez notar num artigo de Ana Maria Mathias Boccia e Eneida Maria Malerbi. Num estudo específico sobre a província de São Paulo, que “tem como objetivo principal demonstrar que, após a proibição do tráfico negreiro no Brasil, pela Lei Eusébio de Queiroz (...) a entrada de africanos no país prosseguiu por alguns anos em grande proporção, embora em escala regressiva, se relacionada ao período anterior (1831-1850)”, as autoras julgam “inconveniente dissociar a legislação brasileira de repressão ao tráfico escravo da pressão nesse sentido exercida pela Inglaterra sobre o governo brasileiro”. Cf.: BOCCIA, Ana Maria Mathias e Eneida Maria Malerbi: “O Contrabando de Escravos para São Paulo”, in *Revista de História*, (112), Volume LVI, Outubro-Dezembro, 1977.

Beiguelman, chega-se a ensaiar possibilidades de cruzar o tema do tráfico com disputas entre agremiações políticas variadas, entre restauradores, moderados e exaltados – como faz o primeiro autor -- e entre “luzias” e “saquaremas”, como propõe a segunda. Outros intérpretes, por outro lado, afastam esta possibilidade apostando explicitamente no apartidarismo da questão do comércio negreiro. São os casos, principalmente, de João Luiz Alves, Caio Prado Júnior, Raymundo Faoro, Ilmar Mattos e até mesmo de José Honório Rodrigues, que, a despeito de levantar contendas partidárias concernentes à questão, conclui a sua tese anglófoba repondo argumentos de Paulino de Sousa, para quem ambos os partidos deveriam admitir que, antes da aprovação da lei de 1850 – esforço genuinamente saquarema – o tráfico clandestino reunira a participação de parlamentares das duas agremiações.

Os grandes marcos da história do estancamento no Brasil – o Tratado de Aliança e Amizade de 1826 ; a lei Barbacena de 1831 ; o projeto Barbacena de 1837; o *Bill Aberdeen* de 1845 e, finalmente, a lei Eusébio de Queiroz de 1850 – recebem, como se viu, interpretações variadas, todas adequadas às distintas leituras das pressões britânicas. Dentre eles, os três primeiros, inspiradores de longas discussões na Câmara ou no Senado, merecem comentários conclusivos.

O Tratado de 1826 é rotulado pela maioria dos autores como verdadeiro marco na história da abolição do tráfico para o Brasil. Com efeito, a grande “conquista da diplomacia britânica”, como quer Prado Júnior; o “primeiro sinal brasileiro de atendimento aos anseios da Inglaterra”, como afirma Goulart; o definidor de uma das principais etapas da história do estancamento, como destaca Verger; o primeiro item da “jornada” anti-tráfico britânica contra o Brasil, como afirma Bethell, ou ainda, um sinal evidente da longa “preeminência inglesa no Brasil”, como quis Manchester recebe maior ou menor ênfase de acordo com o teor de anglofilia da interpretação. Ainda assim, pode-se flagrar duas interpretações divergentes para o acordo diplomático nos textos de Sérgio Macedo e de Paula Beiguelman. O primeiro o qualifica abertamente de “medida insolente”, “extravagante” e de pouca valia para a compreensão da hegemonia brasileira no processo. Já Beiguelman, nivelando-o à categoria de “anódino”, comum a vários acordos diplomáticos anglo-brasileiros, insere-o em um conjunto de estratégias de “compensação de interesses” de proprietários antilhanos desfavorecidos com a abolição da escravidão em suas colônias. De qualquer forma,

constata-se, em toda a historiografia apresentada, uma quase inexistência de preocupações quanto ao detalhamento da receptividade do Tratado pela Câmara dos Deputados. José Honório Rodrigues e Leslie Bethell apresentam alguns avanços nesta direção, não detalhando, contudo, a amplitude das discussões que o Tratado gerou.¹¹⁸ Conforme demonstrarei no terceiro capítulo, um estudo aprofundado das sessões dos *Anais da Câmara* da segunda metade da década de 1820 pode sugerir novas abordagens dos argumentos anglófilos e anglófobos que integram as obras comentadas.

A mesma carência de atenção aos debates parlamentares revela-se no conjunto de interpretações acerca da lei de 1831, com o diferencial que, no caso das interpretações existentes sobre ela, a gama de variedades é maior. Mencionada brevemente pelos autores das interpretações radicalmente anglófilas, não chegou a ser explorada por eles. Recebendo elogios de Sérgio Macedo, em sua anglofobia exacerbada, a lei adequa-se ao quadro dos verdadeiros esforços nacionais anti-tráfico. Considerada, assim como toda a legislação nacional, como um “complemento” da diplomacia britânica por Prado Júnior e por Pierre Verger, é inserida de maneira inédita pelo segundo no âmbito dos conflitos entre grupos políticos regenciais. Contextualizando-a mais profundamente, Bethell, nivela-a ao ambiente singular do “liberalismo” brasileiro do início do período regencial. Enfatizando-a, Calógeras, enquadra-a no rol dos esforços bem intencionados do Marquês de Barbacena, grande “patrono” da causa abolicionista do tráfico injustamente ignorado pela tradição historiográfica. Manchester, por sua vez, aposta em semelhante “sinceridade” no ato do Marquês, cuja “tentativa” não encontrou fertilidade para vingar no Império brasileiro. De modo geral, se a ineficácia da lei revela-se um aspecto constantemente frisado pela historiografia, nenhuma abordagem avalia detidamente a dinâmica de sua evolução no Senado imperial, dinâmica essa que possibilita uma compreensão mais acurada dos objetos implícitos de seu autor, bem como dos jogos políticos que proporcionou. Tais características e circunstâncias integram o quarto capítulo desta dissertação.

Se as interpretações para a lei de 1831 sugerem lacunas, um caso ainda mais evidente se mostra quanto à caracterização das propostas, bem como da discussão do

¹¹⁸ O historiador Alfredo Carlos Teixeira Leite preocupou-se mais detidamente com esta questão. Por isso, será comentado especialmente no terceiro capítulo deste trabalho. Cf: LEITE, Antônio Carlos Teixeira: *O Tráfico Negro e a Diplomacia Britânica*. Caxias do Sul, EDUCS, 1998, cap. I, “Os Tratados com a Grã-Bretanha”.

projeto Barbacena de 1837. Não comentado pela maioria dos autores, ele revela-se parte integrante da valorização do senador desenvolvida por Calógeras; representa outro exemplo da “sinceridade” nacional contra o tráfico em Manchester e é enfatizado por Alves e por Bethell como verdadeiro precursor da lei Eusébio de Queiroz de 1850. As polêmicas discussões geradas por esta e por outras características serão igualmente enfatizadas no último capítulo desta dissertação, com base em um exame detido dos *Anais do Senado*.

No próximo capítulo, um conjunto distinto de obras será posto em evidência. Igualmente relevantes à presente sistematização historiográfica, elas notabilizaram-se por aprofundarem a problematização das pressões britânicas enquanto “fato” histórico e, por outro lado, por caracterizarem a “teia” gerada pelos negócios do tráfico, esclarecem a complexidade de interesses envolvidos que fundamentam a força do Parlamento brasileiro nas negociações com os ingleses, enriquecendo de maneira *sui generis* a história do tema.

Capítulo 2

A Teia do Tráfico: O problema intra e internacional e a complexidade da abolição

A historiografia comentada no capítulo anterior oferece possibilidades e argumentos um tanto variados para a interpretação do estancamento do comércio africanos de escravos. Contudo, a despeito das distinções e das singularidades que possuem, nota-se uma característica recorrente quanto ao emprego do argumento das pressões inglesas em todo o conjunto de obras. Subestimando-as, relativizando-as, ou mesmo hipervalorizando-as, os autores tendem a circunscrever o problema do tráfico e de sua abolição à atuação dos brasileiros em geral (políticos ou não), aos traficantes instalados no Brasil e em Portugal e a uma nem sempre definida “Inglaterra”.

É justamente esta indefinição que justifica as investigações deste capítulo. Dando continuidade à análise historiográfica construída no anterior, sua preocupação central consiste em sistematizar abordagens que colaboram para analisar a abolição do tráfico enquanto “fato”, sem privilegiar a (des)importância das pressões britânicas. Neste sentido, enfoca a existência de um outro rol de abordagens, as quais demonstraram divergências no entendimento do movimento abolicionista inglês e aprofundaram as descrições da teia de negócios que constituiu o comércio negreiro, estabelecendo as dificuldades para a sua superação.

Trata-se de frentes inovadoras de estudos, que identificam os sujeitos históricos que promoviam aquela atividade no Império e no exterior e demonstram que o processo de estancamento pressupôs uma multiplicidade de resistências, conflitos e interesses intra e internacionais, envolvendo cidadãos ingleses, americanos, portugueses, africanos, brasileiros e franceses. Revela, portanto, que a superação do “infame comércio” não poderia ser resultado apenas da intervenção unilateral de pequenos grupos de políticos

integrantes das duas nações, até porque setores sociais delas mesmas estavam fortemente comprometidas com as atividades negreiras.

Não se trata, portanto, de um conjunto de obras que rechaça a importância da Inglaterra enquanto elemento internacional de destaque na repressão do comércio negreiro, mas que aponta as lacunas que as abordagens que priorizam apenas o argumento das pressões inglesas acabam por deixar. Tais perspectivas contribuem substancialmente para uma compreensão mais ampla do tema desta dissertação, pois, ao comprovar o vigor e poder do tráfico, acena para a impossibilidade de restringir a questão do comércio de africanos apenas à política imperial, bem como ao alcance dos cidadãos do Brasil do oitocentos.

Em termos sucintos, tais perspectivas fizeram-me chegar a uma estrutura de capítulo desenvolvida à luz dos seguintes problemas de pesquisa: quais são as matrizes interpretativas mais recorrentes para o abolicionismo britânico? Como a historiografia nacional e estrangeira ampliou, progressivamente, a caracterização da complexidade dos negócios que estruturavam o tráfico legal e clandestino de escravos? Como essa mesma historiografia detectou particularmente a participação britânica no comércio de africanos, em meio a esta teia de negócios?

Assim, o primeiro item sistematiza obras que respondem, de maneiras distintas, à primeira questão. Trata-se de um levantamento de perspectivas interpretativas para o abolicionismo britânico presentes em recorrentes estudos, sobretudo os de Eric Williams, Howard Temperley, Seymour Drescher e James Walvin.¹¹⁹ Sem a pretensão de esgotar possibilidades inquestionavelmente mais ricas de incursão ao tema em questão, procurei, nesta parte, sugerir a existência de polêmicas anteriores à própria questão dos liames entre o abolicionismo inglês e os esforços em prol do fim do comércio das almas para o Brasil.

Em seguida, o segundo item inaugura o campo de respostas às três últimas questões. Reserva espaço, neste sentido, ao pioneirismo da pesquisa de Lawrence Hill, em sua

¹¹⁹ Cf.: WILLIAMS, Eric: *Capitalismo e Escravidão* (CEA, 1975. / Tradução: Carlos Nayfeld) ; TEMPERLEY, Howard. "The Ideology of Antislavery" e WALVIN, James. "The Public Campaign in England against Slavery, 1787-1834", in ELTIS, David & WALVIN, James. *The Abolition of the Atlantic Slave Trade* (Madison, University of Wisconsin Press, 1981; respectivamente pp. 21-36 e pp. 63-82) ; WALVIN, James (org.). *Slavery and British Society, 1776-1846*. (Louisiana State University Press, 1982); DRESCHER, Seymour. "The Slaving Capital of the World: Liverpool and National Opinion in the Age of Abolition" (*Slavery & Abolition*, Volume 9, Number 2, Sept. 1988).

sugestiva e detalhada exploração dos vínculos econômicos que a importação clandestina de escravos proporcionou a cidadãos do Brasil e dos Estados Unidos.¹²⁰ Trata-se de uma exploração que poderia inspirar estudos específicos até então não integrantes da historiografia, salvo alguns modestos desdobramentos presentes, sobretudo, em um estudo de Antônia Fernanda Wright.¹²¹

Enfim, o terceiro apresenta dois grupos de abordagens amplas e sofisticadas da identificação da rede de acordos e interesses que compuseram a história do tráfico. O primeiro grupo reúne estudos fundamentados, sobretudo, em documentações estrangeiras e produzidos por *brazilianists* – a saber, Mary Catherine Karasch, Pierre Verger, Robert Conrad e Joseph Miller.¹²² Trata-se de um rol de obras que enriqueceram sobremaneira o conhecimento da história do comércio das almas concernente à costa ocidental da África.¹²³ O segundo, por seu turno, indica os trabalhos mais originais recentemente realizados no Brasil acerca do tráfico: as pesquisas de Manolo Garcia Florentino, Jaime Rodrigues e Roquinaldo do Amaral.¹²⁴

¹²⁰ HILL, Lawrence F: “The Abolition of the African Slave Trade to Brazil”, in *Hispanic American Historical Review*, 11 (2); pp. 169-197, 1931.

¹²¹ WRIGHT, Antônia Fernanda Pacca de Almeida: *Desafio Americano à Preponderância Britânica no Brasil, 1808-1850*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1978.

¹²² KARASCH, Mary Catherine: “The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851” (Madison University of Wisconsin Press, 1967) ; VERGER, Pierre: *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII ao XIX)* (São Paulo, Corrupio, 1987 / 1ª edição: 1968); CONRAD, Robert Edgar: *Tumbeiros -- o Tráfico de Escravos para o Brasil* (São Paulo, Ed. Brasiliense, 1987) e MILLER, Joseph: *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angola Slave Trade, 1730-1830* (James Vurrey, 1988).

¹²³ Para uma incursão bibliográfica ao tema dos nexos negreiros entre o Brasil e a África Oriental, não deixar de conferir CAPELA, José: *Escravidão: A empresa de saque. O abolicionismo, 1810-1875* (Porto, Afrontamento, 1974); CAPELA, José: *As Burguesias Portuguesas e a Abolição do Tráfico da Escravidão, 1810-1842* (Porto, Afrontamento, 1979); CAPELA, José e Eduardo Medeiros: *O Tráfico de Escravos de Moçambique para as Ilhas do Índico, 1720-1902* (Maputo, Núcleo Editorial da Universidade de Mondlane, 1987); CARREIRA, Antônio: *O Tráfico Português de Escravos na Costa Oriental Africana nos Começos do século XIX. Estudo de um caso* (Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1979); HOPPE, Fritz: *África Oriental portuguesa no tempo do marquês de Pombal, 1750-1777* (Lisboa, Agência Geral do ultramar, 1970); MEDEIROS, Eduardo: *As Etapas da Escravidão no norte de Moçambique* (Maputo, Arquivo Histórico de Moçambique/Neuem, 1988); ISAACMAN, Allen: *A Tradição de Resistência em Moçambique. O vale do Zambeze, 1850-1921* (Porto, Afrontamento, s/d.); ROCHA, Aurélio: “Contribuição para o estudo das relações entre Moçambique e o Brasil no século XIX (Tráfico de escravos e relações políticas e culturais)” (*Estudos Afro-Asiáticos* (21); 1991; pp. 199-233).

¹²⁴ FLORENTINO, Manolo Garcia: *Em Costas Negras: um estudo sobre o tráfico atlântico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)* (Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995); RODRIGUES, Jaime: *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de*

Dentre as várias informações indicadas por esses autores, emergem as contribuições diretamente britânicas ao fomento do tráfico clandestino em períodos variados. Tópico de importância crucial na presente dissertação, ele fornece subsídios para a identificação de que tanto a anglofilia quanto a anglofobia, são, enquanto opções historiográficas, elementos que, por si só, não abarcam uma explicação suficiente para a quebra do fluxo de negreiros entre a África e o Brasil Imperial.

I . Perspectivas sobre o abolicionismo britânico ¹²⁵

As produções historiográficas sobre as abolições do tráfico de escravos (1807) e da escravidão (1833) decretadas pela Inglaterra configuram um matizado quadro de interpretações e enfoques temáticos. Neste sentido, não se pode deixar de considerar que a grande extensão da historiografia sobre o tema proposto permite o levantamento de inúmeros contrapontos interpretativos muito mais sofisticados do que o que aqui proponho. Entretanto, a despeito de tão variadas possibilidades, um dentre vários debates se projeta aqui, a saber: a discussão em torno da busca pela matriz explicativa essencial para a abolição do tráfico de escravos e da escravidão promovida pelos ingleses.

De um lado, encontramos uma linha interpretativa de natureza fundamentalmente econômica, sendo nela emblemático o estudo *Capitalism and Slavery*, de Eric Williams. Como contraposição a esta tendência, pode-se ressaltar um vasto grupo de estudos que situam tal matriz na mobilização dos abolicionistas ingleses propriamente ditos, seja sob uma perspectiva que valoriza lideranças individuais, seja sob uma óptica que incide sobre o papel de amplos movimentos sociais em prol do anti-escravismo.

africanos para o Brasil (1800-1850) (Campinas, Editora da Unicamp) e AMARAL, Roquinaldo do: “Brasil e Angola no Tráfico ilegal de escravos (1830-1860)”, in PANTOJA, Selma e José Flávio Sombra Saraiva (orgs.): *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul* (Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999).

¹²⁵ As traduções feitas ao longo deste item são de minha autoria, exceto aquelas referentes à única das obras que não foi consultada em sua versão original: *Capitalism and Slavery*, de Eric Williams.

I. 1. Um inventário de ressalvas: Eric Williams e o abolicionismo britânico

Tomada em sua amplitude, *Capitalism and Antislavery* projeta uma tese categórica: o advento do “capitalismo industrial” inglês do século XIX provocou a destruição do “capitalismo comercial”, produto do século XVIII, através da “riqueza da Europa por meio da escravidão e do monopólio”.¹²⁶ Sob este prisma, a influência de movimentos sociais anti-escravistas no delineamento das leis em questão revela-se, no mínimo, tênue. O fim da escravidão na Inglaterra tem como justificativa fundamental certas transformações de ordem econômica, sendo as relações de produção os verdadeiros determinantes das transformações históricas:

“ 1. As forças decisivas no período da história que acabamos de discutir são as forças econômicas em desenvolvimento.

Essas transformações econômicas são graduais, imperceptíveis, mas têm um irresistível efeito cumulativo. (...) Sem uma compreensão dessas modificações econômicas, a história do período não tem sentido.

(...)

2. Os diversos grupos contendores de comerciantes industriais e políticos dominantes, embora agudamente conscientes dos seus interesses imediatos, estão por essa mesma razão geralmente desatentos às conseqüências a longo prazo de suas diferentes ações, proposições e políticas.

(...)

3. As idéias políticas e morais da época devem ser examinadas em sua relação mais aproximada possível com o desenvolvimento econômico.

(...) A política e a moral no terreno abstrato não têm sentido. Vemos os estadistas e publicistas britânicos defendendo a escravidão hoje, atacando a escravidão amanhã. (...) Mesmo os grandes movimentos de massa, e o movimento antiescravista foi um dos maiores deles, mostram uma curiosa afinidade com o aparecimento e desenvolvimento de novos interesses e a necessidade da destruição dos velhos.

4. Um interesse desgastado, cuja falência aparece como uma providência na perspectiva histórica, pode exercer um efeito de obstrução e de descontinuidade que só pode ser explicado pelos extraordinários serviços que prestou e a solidez que adquiriu anteriormente.

(...)

5. As idéias criadas com base nesses interesses perduram muito depois que os interesses foram destruídos e produzem seus males antigos, o que é bem mais nocivo porque os interesses a que eles correspondiam não mais existem.”¹²⁷

¹²⁶ WILLIAMS, *op. cit.*, p. 232.

¹²⁷ Idem, *ibidem*, p. 232.

Estas proposições constituem, para o autor, os pressupostos teóricos fundantes de toda e qualquer explicação histórica verdadeiramente racional. Se forem ignoradas, tais proposições transformam o ofício do historiador em puro diletantismo, em mera distração, conformando a historiografia em nada mais do que um “ornato cultural”.

Diante deste quadro, pode-se aferir que os homens, na condição de sujeitos do processo histórico, assumem um poder de ação consideravelmente limitado na obra de Williams. Conseqüentemente, o autor afirma que o abolicionismo inglês, embora tenha sido “a ponta de lança do assalto que destruiu o sistema das Índias Ocidentais e libertou o negro”, assumira uma importância no processo de extinção do tráfico de escravos e da escravidão muito menor do que pretende a maioria dos historiadores sobre o tema. Citando o exemplo de Coupland ¹²⁸, Williams critica as abordagens mais comuns do tema até então, afirmando que a questão estivera nas mãos de homens que “sacrificaram a erudição pelo sentimentalismo”, colocando a fé acima da “razão e da evidência”.¹²⁹ Trata-se, em linhas gerais, de uma crítica a autores que estariam deturpando o verdadeiro sentido das políticas anti-escravistas inglesas, tomando a expansão do movimento como uma verdadeira cruzada pela expansão da fé, em detrimento do egoísmo e do preconceito humanos.

Com efeito, o autor arrola uma série de suspeitas referentes à trajetória de muitos dos líderes abolicionistas, bem como às idéias por eles defendidas. As únicas exceções constatadas são James Stephen, James Stephen Jr., James Ramsay e, principalmente, Thomas Clarkson, que “personifica o que há de melhor no humanitarismo da época”, tendo sido “um daqueles amigos dos quais a raça negra infelizmente teve muito poucos”.¹³⁰

Quanto à importância dos demais líderes abolicionistas – dentre eles Macaulay, Wesley, Thornton, Brougham, Cropper e William Wilberforce, a maioria integrante de um

¹²⁸ COUPLAND, R.: *The Empire in These Days*. London, 1935.

¹²⁹ WILLIAMS, *op. cit.*, p. 199.

¹³⁰ *Idem*, *ibidem*, p. 200. Williams complementa seus elogios a Clarkson, afirmando que “podemos apreciar mesmo hoje seu excelente ensaio, ele despertou para a enorme injustiça da escravidão. Clarkson foi um trabalhador infatigável, que efetuou pesquisas intermináveis e perigosas sobre as condições e conseqüências do tráfico de escravos, um prolífico panfletário, cuja história do movimento abolicionista ainda é uma obra clássica. Sua labuta pela causa da África só foi levada a cabo à custa de grande desconforto pessoal e impôs um ônus severo a seus minguados recursos.” (p.200).

grupo conhecido como *The Saints* --, pontua que nada mais teriam feito do que suscitar vagas emotividades, através de suas propostas políticas dúbias e reacionárias: não se preocupavam com os problemas e as transformações existentes nas classes trabalhadoras inglesas da época, disseminando por vezes um conformismo de inspiração teológica.¹³¹ Passaram a apoiar a extinção da escravidão tardiamente, isto é, somente a partir de 1823. Segundo *Atas do Comitê da Abolição*, seus pronunciamentos anteriores a esta data incidiam diretamente apenas na questão da abolição do tráfico de escravos. Hesitaram em defender uma extinção efetivamente universal do regime escravista: “ sua condenação da escravidão aplicava-se somente ao negro e somente ao negro nas Índias Ocidentais ”. Possuíam estratégias de luta vagas e ineficazes.¹³² Finalmente, alguns deles exerciam atividades ou tomavam atitudes que os colocavam em contradição em relação à causa que defendiam, como exemplificam os casos de James Cropper e de William Wilberforce. De fato, as “outras faces” destes abolicionistas são apresentadas através de argumentos bombásticos:

“Destacado abolicionista, Cropper era o maior importador de açúcar das Índias Orientais em Liverpool, sendo o fundador e o principal elemento da firma independente de Cropper, Benson & Companhia, de Liverpool, com um comércio com as Índias Orientais de mil libras por dia. Cropper tinha consciência de seus interesses particulares tornavam seus motivos passíveis de suspeita. Os plantadores das Índias Ocidentais lembraram que ele outrora importara algodão produzido por escravos dos Estados Unidos. (...) Discutindo a abolição da escravatura na Europa, nos estados nortistas dos E.U.A. e em certas partes da América, chegou à conclusão de que o fato de que a emancipação tão ampla onde o trabalho escravo era lucrativo mostrava que “os esforços dos homens benevolentes eram bem-sucedidos quando cooperavam com as causas naturais”. Quando escrevia, liricamente, sobre a habilidade e capacidade industriais da Grã-Bretanha, “sem os grilhões de subvenções oficiais, sem a ajuda de monopólios inúteis, progredindo com liberdade irrestrita”, ele pensava menos na escravidão do que no monopólio das Índias Ocidentais. Por que a Grã-Bretanha não devia fornecer à Europa açúcar refinado

¹³¹ “ Os abolicionistas não eram radicais. Em sua atitude para com os problemas internos, eram reacionários. Os metodistas ofereciam ao trabalhador inglês Bíblias em vez de pão, e os capitalistas wesleyanos demonstravam franco desprezo pela classe trabalhadora. Wilberforce sabia tudo o que se passava no porão de um navio negreiro, mas ignorava o que se passava no fundo do poço de uma mina.” (Idem, *ibidem*, p.203.)

¹³² “ Em sua campanha contra os plantadores das Índias Ocidentais, os abolicionistas estabeleceram o que Cochon chamou de “uma espécie de cruzada piedosa e boba”[COCHON, A.: *L’ Abolition de l’Esclavage*. Paris, 1861.] . Solicitaram a seus simpatizantes que boicotassem a produção de mão-de-obra escrava em favor da produção livre da Índia. Essa cruzada foi recomendada pelo Comitê da Abolição em 1795. ” (Idem, *ibidem*, p.205).

como também algodão manufaturado? Mas quando os plantadores das Índias Ocidentais lhe perguntaram claramente se ele pretendia aceitar o açúcar brasileiro assim como o indiano, ele respondeu que todo o açúcar devia ser admitido a uma tarifa uniforme, sob a condição de que o Brasil e Cuba concordassem em abolir o tráfico de escravos. Que teria então acontecido a suas “causas naturais”? Sua situação dupla de humanitarista e economista o forçava a incoerências. Em sua casa, um aparelho especial de jantar representava um negro acorrentado e, em 1837, ele adquiriu 12.000 garrafinhas as quais encheu de amostras de açúcar e café produzidos pela mão-de-obra livre e distribuiu entre simpatizantes e membros do Parlamento.

(...)

Ao lado desses homens [Clarkson, Stephen, Stephen Jr. e J. Ramsay], Wilbeforce, com sua cara afeminada, parece pequeno em estatura. Há uma certa fatuidade em torno do homem, sua vida, sua religião. Como líder, era inepto, inclinado à moderação, conciliação e protelação. Condenava as medidas extremas e temia a agitação popular. Confiava no êxito que se baseava no patrocínio aristocrático, diplomacia parlamentar e influência particular junto aos homens do poder. Era um politiquês, e era voz corrente que seu voto podia ser previsto com segurança, pois era certo que seria oposto ao seu discurso.”¹³³

Em meio à sua lógica axiomática, pautada nas assertivas acima indicadas, Williams valoriza um dado fundamental: o antiescravismo de dimensões “univesralizantes” sobreviveu somente até 1833, ou seja, até o ano em que a Inglaterra decretou a abolição da escravidão em suas colônias: a Lei de Emancipação, deixou completamente satisfeitos os abolicionistas. Mas o que teria suscitado satisfação tão repentina? Inúmeros elementos são elencados para a sustentação deste argumento. De fato, o autor apresenta uma sucessão de exemplos que demonstram o quanto os abolicionistas, outrora tão audaciosos, passaram, após 1833, à condição de “pacifistas”. Fomentando suas ressalvas ao “humanitarismo” do grupo, relacionou-o a interesses de “capitalistas industriais”, verificando que muitos dos líderes antiescravistas britânicos apoiaram a escravidão nas Índias Orientais e no Brasil, contribuindo para a destruição de um “monopólio” das Índias Ocidentais e permitindo a continuidade do desenvolvimento do capitalismo inglês, que tinha na produção açucareira um de seus alicerces. ¹³⁴

¹³³ Idem, ibidem, p. 201 e pp.208-209.

¹³⁴ “A verdadeira significação (...) do apoio dos abolicionistas ao açúcar das Índias Orientais, e posteriormente ao brasileiro, é que as questões envolvidas não eram apenas a desumanidade da escravidão nas Índias Ocidentais, mas a improficuidade do monopólio das Índias Ocidentais (...) Era o açúcar brasileiro necessário? Os capitalistas diziam que sim; era necessário para manter o capitalismo britânico em funcionamento. Os abolicionistas tomaram o partido dos capitalistas. Em

I. 2. O abolicionismo sob outro registro

Tomada em seu conjunto, esta interpretação choca-se com um conjunto de estudos que estabelecem ampla importância ao abolicionismo britânico em suas diversas expressões: as lideranças individuais, as associações antiescravistas provinciais, os instrumentos de propaganda, as petições destinadas ao Parlamento e até fusões com o movimento cartista.

Neste sentido, Howard Temperley, em “The Ideology of Antislavery”, detecta as origens da vertente que privilegia ações particulares de líderes antiescravistas.¹³⁵ Ela teria persistido até a década de 1960, tendo sido inaugurada na primeira década do século XIX, com a *History of Abolition*, de Thomas Clarkson, publicada em 1808. Trata-se da primeira tentativa de compreensão das origens e da evolução da luta contra a escravidão na Inglaterra. O procedimento adotado pelo abolicionista compreende um inventário de “grandes idéias”, as quais teriam sido gradativamente difundidas pela sociedade inglesa. Retrocedendo ao século XVI, Clarkson localizou as primeiras manifestações abolicionistas em pensadores e homens de Estado. Dessa forma, notou que, ao longo do tempo, estas idéias difundiram-se tais como “rios” que, ao se encontrarem, originaram uma verdadeira “*torrente*” que terminou por arrasar a existência do tráfico de escravos. Assim, considerou a extinção do comércio inter-atlântico de africanos uma vitória de “forças iluminadas”, guiadas sobretudo pela mãos da “Providência Divina” contra “forças obscuras”.

A despeito de possuírem uma visão menos maniqueísta e de não considerarem a intervenção de uma força transcendental no processo histórico, os estudos inspirados na interpretação clarkssoniana são, para Temperley, caracterizados por interpretações nas

1833, Lushington, um dos mais antigos abolicionistas, representando um distrito de refinação de açúcar, solicitou ao Governo que não perdesse uma hora em conceder auxílio a seus constituintes, que não pediam subvenção, nem vantagens indevidas, nem monopólio injusto. Ele tinha em mente os refinadores de açúcar dos Towe Hamlets, não os negros das Índias Ocidentais Britânicas. Buxton assumiu uma atitude curiosa. Se se pudesse demonstrar que o açúcar estrangeiro a ser importado seria consumido no país, em vez de ser exportado, ele votaria não. Mas era preciso um terço a mais de trabalho para refinar o açúcar no Brasil e depois importá-lo para a Grã-Bretanha em estado refinado. Ao permitirem, portanto, que o açúcar estrangeiro fosse refinado na Grã-Bretanha, estavam substituindo o trabalho escravo no exterior pela maquinaria britânica no país e, conseqüentemente, até certo ponto, diminuindo o trabalho escravo e desencorajando o tráfico de escravos. O Parlamento ficou espantado. Tinha mesmo de ficar”. (pp. 210-212).

¹³⁵ TEMPERLEY, H. “The Ideology of Antislavery”, in ELTIS, D. & WALVIN, J. *op. cit.*

quais os processos históricos são marcados pelo encontro eventual de idéias originadas em “indivíduos ou pequenos grupos num passado distante” que, uma vez unidas, conferiram vigor inigualável à “cruzada antiescravista”.¹³⁶ Um dos exemplos mais expressivos desta tendência encontra-se em *The Anti-Slavery Movement in England*, de Frank Klingberg, cuja perspectiva teria inspirado abordagens mais complexas, tais como *The Problem of Slavery in Western Culture*, de David Brion Davis.¹³⁷

Os problemas detectados por Temperley nesta primeira perspectiva historiográfica relacionam-se a um procedimento comum, a saber: o acúmulo de versões imprecisas e simplistas do abolicionismo inglês, pautadas em evoluções de idéias que parecem se suceder “naturalmente” numa sociedade que teria “optado” por tomar as rédeas o destino rumo a um furo universal e moralmente superior. Para o autor, esta abordagem apresenta-se distante do verdadeiro sentido da evolução das idéias abolicionistas, uma vez que não matiza as diversas atitudes antiescravistas anglo-saxônicas, bem como ignora a razão pela qual determinados pensamentos pró-emancipação foram aceitos, enquanto outros tenham permanecido na obscuridade.

A primeira guinada presente na história da historiografia do abolicionismo inglês corresponde, para o autor, às propostas interpretativas expostas por Eric Williams. Em uma vertente oposta, dispõe-se uma obra de sua própria autoria, *British Antislavery, 1833-1870*¹³⁸. Nela, Temperley procurou demonstrar que a lei de 1833 teria provocado a redução da produção açucareira das Índias Ocidentais a uma quantidade inferior às necessidades da Inglaterra, permitindo a formação de um monopólio de preços do açúcar, de maneira a danificar as necessidades dos industriais ingleses em ascensão.

Como uma segunda guinada, destaca a recorrente crítica ao estudo de Williams desenvolvida por Seymour Drescher, em *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*.¹³⁹ Fundamentando a carência de plausibilidade na explicação para a aprovação das leis de 1807 e 1833 no trabalho de Williams, Drescher ressaltou que ambas as leis provocaram o declínio econômico da região das Índias Ocidentais, não podendo ser

¹³⁶ Idem, ibidem, pp. 21-22.

¹³⁷ KLINGBERG, F.: *The Anti-Slavery Movement in England: A Study in English Humanitarianism* (Archon Brooks, 1926) ; DAVIS, David Brion.: *The Problem of Slavery in Western Culture* (Ithaca, 1966).

¹³⁸ TEMPERLEY, H.: *British Antislavery, 1833-1870*. London, 1972.

¹³⁹ DRESCHER, S.: *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*. Pittsburgh, 1977.

interpretadas -- como pretendeu o autor de *Capitalismo e Escravidão* -- como um reflexo da crise econômica gerada pela exploração açucareira antilhana -- crise esta que se explica, como se viu, em virtude da presença de um “monopólio” da produção nas Índias Ocidentais, o qual estaria entretendo o avanço do capitalismo industrial inglês. Em Drescher, o declínio econômico das Índias Ocidentais revela-se conseqüência -- e não causa -- da abolição do tráfico e da escravidão entre os britânicos.

Não há como negar que os estudos de Drescher desarticulam as interpretações de Eric Williams. No entanto, por outro lado, seu revisionismo veio a problematizar igualmente perspectivas como as de Klingberg e Brion Davis. Preocupado com a importância crucial do movimento abolicionista inglês para a aprovação das leis de 1807 e 1833, Drescher não tomou como principal objeto de reflexão apenas as lideranças desses movimentos, mas sim procurou os nexos entre esses líderes e amplos setores da sociedade inglesa que abraçaram a causa abolicionista.

De fato, em “Public Opinion and the Destruction of British Colonial Slavery”¹⁴⁰, suas prioridades inauguraram temáticas cuja ausência na historiografia inglesa havia, como se viu, incomodado Howard Temperley: considerando que “desde o panorama de Thomas Clarkson -- que toma o abolicionismo como um sistema convergente de lideranças moralistas (1808) -- até a hipótese de David Brion Davis -- segundo a qual o antiescravismo fora uma expressão da hegemonia da classe média inglesa em ascensão (1975) -- a ênfase da historiografia centrara-se na investigação de como os líderes de setores culturais, econômicos e políticos da sociedade gerenciaram e dirigiram as forças que acabaram por destruir o tráfico de escravos e a escravidão”, Drescher demonstra a necessidade de incluir o “grande público” nesta história. E os agentes deste grande público até então vinham sendo problematicamente identificados com um “sentimento de massa”, consciente ou inconscientemente direcionados por elites para o “mal” ou para o “bem”. Partindo destes pressupostos, formula e justifica os seus problemas de pesquisa, a saber: “quão extensa fora a mobilização de massa contra a escravidão num contexto internacional? Quão extensa fora a questão do abolicionismo em relação a outros assuntos contemporâneos na Inglaterra que também envolviam ‘pressão vinda de fora’? Em que medida este movimento deve ser

¹⁴⁰ DRESCHER, S.: “ The Public Opinion and the Destruction of British Colonial Slavery “, in WALVIN, James (org.): *Slavery and British Society, 1776-1846*. Louisiana State University Press, 1982; pp. 22-48

avaliado enquanto uma extensão de mobilizações religiosas paralelas, tais como o nascimento do não-conformismo evangélico na Inglaterra ? Em que medida a ‘massa’ do público abolicionista pode ser considerada uma classe ao invés de um movimento? Quão importante fora o papel da opinião pública na aceleração ou na efetivação da emancipação? Como a opinião pública se relaciona com outras questões, principalmente com as condições econômicas ou sociais nas Índias Ocidentais? Que impacto a opinião pública exercera sobre os retraimentos fiscais do governo britânico? ¹⁴¹

Todas estas questões são examinadas a partir de uma exploração das petições parlamentares encaminhadas por todo o público abolicionista ao Parlamento britânico ao longo das últimas décadas do século XVIII e das três primeiras do XIX. Tais petições eram, para Drescher, produtos de gastos de habilidades, recursos materiais, propagandas e discussões públicas. À luz de matérias sobre suas repercussões em jornais da época, conclui que elas eram, de fato, “a mais importante personificação do fenômeno abolicionista nos quinze anos entre 1788 e 1838”. ¹⁴²

No que diz respeito à inter - relação entre as causas abolicionistas e outras questões sobre as quais também se criavam petições parlamentares, o autor foi taxativo: o abolicionismo foi a questão que suscitou não somente o maior número de petições como também as petições que apresentaram o maior número de assinaturas na Inglaterra da passagem do século XVIII para o XIX. Os dados embasam, inclusive, a assertiva de que era possível identificar a questão da emancipação dos escravos, em 1833, como uma questão de “opinião nacional”, pois nenhuma outra ganhara tão vasta aceitação.

Em relação aos resultados do movimento abolicionista, Drescher aponta a carência de estudos que avaliem, por exemplo, o impacto “psicológico” que o movimento exercera sobre o Parlamento, nas sociedades das Índias Ocidentais e na própria população escrava deixando, assim, este campo de problematização aberto a novas pesquisas. Uma das aplicações desta própria proposta pode ser constatada, por exemplo, em artigo publicado seis anos mais tarde: ampliando, em termos geográficos, as reflexões sobre o impacto da opinião pública, o historiador preocupou-se, em “The Slaving Capital of the World”, com a

¹⁴¹ Idem, *ibidem*, p.23.

¹⁴² Idem, *ibidem*, p.25.

absorção tardia do abolicionismo especificamente num dos principais centros de investidores ingleses no tráfico de escravos: a cidade de Liverpool.¹⁴³

Paralelamente à obra de Drescher, outras pesquisas levantaram problemáticas específicas à luz de suas considerações. É o caso do artigo de Betty Fladeland, uma tentativa de demonstração das estreitas relações estabelecidas entre os movimentos abolicionista e cartista.¹⁴⁴ É o caso, também, das pesquisas de David Geggus, que relacionam a opinião pública inglesa frente à incrível repercussão da independência do Haiti e de C. Duncan Rice, que estudou as mediações entre o antiescravidão e os movimentos de missionários ingleses.¹⁴⁵

¹⁴³ DRESCHER, S. “The Slaving Capital of the World: Liverpool and National Opinion in the Age of Abolition”, in *Slavery and Abolition*, vol. 9, Sept. 1988, n. 2, pp.128-143. A partir da consulta de “documentos populares através dos quais a cidade (...) projetava sua identidade cívica” (pp.128-129), ou seja, descrições e guias sobre Liverpool que começaram a proliferar à medida que o “aburguesamento da cidade tornou-a um centro de visitas de homens de negócios, bem como de turistas no final do século XVIII”, Drescher verificou uma mudança *sui generis* e radical de mentalidade nos habitantes outrora apologistas da escravidão, rumo ao abolicionismo: “Liverpool’s process of civic re-definition appears to have been unique in the urban history of the Atlantic slave trade. This cannot be attributed merely to the port’s domination of Britain’s slave trade towards the end of the eighteenth century. In the decades prior to American abolition, Rhode Islands’s Newport was the dominant slaving port of England. Nantes was likewise France’s foremost slaving port throughout the eighteenth century. Yet neither of these cities had to confront a long-term problem of public opprobrium analogous of that of Liverpool. The difference probably lay less in the relative concentration of the slave trade than in the intensity with which public opinion was mobilized against the trade within Britain. For the fifty years before 1787 Liverpool had been fortunate in her location at the edge of the most dynamic industrial region on the face of the earth. No other city was so radically altered by both the industrial and abolitionist revolutions than the slaving capital of the world.” (p. 140).

¹⁴⁴ FLADELAND, B.: “ ‘Our Cause being One the Same’: Abolitionism and Chartism”, in WALVIN, J. *Slavery and British Society, 1776-1846*, pp.69-99. Como ponto de partida de seu estudo, Fladeland procura investigar uma problemática extremamente nova na historiografia sobre o tema. Contrapondo-se ao conteúdo de jornais operários das décadas de 20 e 30 do século XIX – nos quais os abolicionistas eram descritos como grandes inimigos das classes trabalhadoras inglesas--, a autora demonstra que um grande número de abolicionistas radicais apoiavam o movimento cartista e vice-versa (conforme sugerem as trajetórias de G. Sharp, Vincent, Lovett e do próprio “pai do cartismo”, John Cartwright). É bem verdade que após o início de um debate nacional acerca de qual classe era a mais explorada, estabeleceu-se uma grande rivalidade entre os dois movimentos, tanto é que muitos cartistas procuraram insistentemente desorganizar encontros abolicionistas. Entretanto, apesar destes entraves, “simpatias latentes e um senso de propósitos comuns passaram a vagarosamente emergir”. O cartismo criou um clima político no qual tornou-se possível a aproximação de argumentos contra a escravidão e contra a exploração da mão-de-obra branca na Inglaterra.

¹⁴⁵ GEGGUS, D.: “ British Opinion and the Emergence of Haiti, 1791-1805 ” e RICE, C.D. “The Missionary Context of the British Antislavery Movement”, ambos em WALVIN, J.: *Slavery and British Society, 1776-1846*; pp.123-149 e pp.150-163 respectivamente. Partindo da constatação

Por outro lado, exemplos que desenvolvem diretamente as proposições drescherianas constituem alguns dos estudos de James Walvin. Esta aproximação pode ser constatada em virtude dos recortes temáticos consideravelmente próximos entre os dois autores. Com efeito, em “The Public Campaign in England against Slavery, 1787-1834”, Walvin aborda questões que caracterizam igualmente a política abolicionista e as táticas antiescravistas empreendidas fora do Parlamento britânico. Neste sentido, destaca a importância da opinião pública nas votações parlamentares da época, recorrendo a uma proposição comum no período: o Parlamento era a “máquina a vapor que requeria apenas o vapor da opinião pública, capaz de aniquilar a escravidão colonial”.¹⁴⁶

O historiador também avalia a importância das petições enquanto um dos instrumentos essenciais de organização do movimento abolicionista da Inglaterra desde as últimas décadas do século XVIII. Considera que os efeitos dessas petições foram tão significativos que após seu grande sucesso, entre 1787 e 1792, elas tornaram-se recursos úteis para a concretização de outras reivindicações políticas – chegando a ser qualificadas como a “voz dos despossuídos” (“voice of the dispossessed”).¹⁴⁷

Dois dos principais elementos de uniformização do movimento abolicionista levantados por Walvin compreendem a *Anti-Slavery Monthly Reporter* e a *Agency Committee*, da *Anti-Slavery Society*. Criado por Macaulay em 1825 e tendo existido até 1836, o *Monthly Reporter* tornara-se o principal foco de atividade do movimento abolicionista, uma vez que era amplamente distribuído pela Inglaterra, fornecendo uma

tanto da exigência de pronta repressão à insurreição haitiana (em jornais como o *The Times*) quanto da indicação da revolta como sendo fruto do sistema escravista (em jornais abolicionistas), Geggus desenvolveu sua tese: enquanto os proprietários de escravos viam na revolta a brandura da escravidão nas colônias inglesas e a irracionalidade dos escravos, os abolicionistas a observavam como um exemplo da humanidade dos africanos e da necessidade imediata de se extinguir a escravidão. Como conclusão final, o autor apontou a dificuldade de definição da fração deste debate mais beneficiada pelas repercussões da revolta.

Admitindo que tanto os movimentos de missionários ingleses quanto o movimento abolicionista tinham a mesma “origem epistemológica, enfocavam questões que evocavam a liberdade, possuíam o mesmo “background” psicológico e foram igualmente cruciais na cristalização dos valores da classe média victoriana inglesa”, Duncan Rice argumenta que desde o século XVIII até o período de guerra civil, esses dois movimentos estiveram sempre conectados, apoiados por homens que previam um mesmo “futuro religioso”. Entretanto, ambos possuíam suas próprias singularidades, sendo que o ataque à escravidão apenas um integrante das batalhas dos missionários.

¹⁴⁶ “Public Campaign...”, p.75.

¹⁴⁷ Idem, *ibidem*, p.65.

direção nacional ao movimento. Em segundo lugar, a publicação aumentara a credibilidade dos engajados na luta antiescravista: as acusações de falsificação de assinaturas de petições, constantemente feitas a eles, passaram a ser inválidas, uma vez que o *Monthly Reporter* trazia todos os nomes daqueles que as assinavam. Em terceiro lugar, o periódico possibilitou o estabelecimento de análises mais sofisticadas sobre a escravidão caribenha, contribuindo para os debates políticos sobre o assunto na Inglaterra. Correspondências entre ministros e governantes das colônias, por exemplo, passaram a ser acessíveis ao grande público, uma vez que eram publicadas no *Monthly Reporter*. A *Agence Commitee* da *Anti-Slavery Society*, por seu turno, constituiu uma organização através da qual os abolicionistas das primeiras décadas do século XIX empreenderam campanhas em prol da abolição imediata. Sua influência na sociedade britânica é comprovada numericamente: promovendo viagens de conferencistas diversos, os quais divulgavam publicações de sua própria autoria, incentivando a publicação de panfletos e o estabelecimento de organizações ao nível local, a instituição publicou, entre 1823 e 1830, quantias anuais de panfletos que variaram de 145 mil a 500 mil, sendo o seu ápice em 1830.¹⁴⁸

Em outros estudos, Walvin caracteriza ainda mais detidamente como o abolicionismo criara, enquanto movimento de massa, um ambiente pouco profícuo para a resistência de idéia em prol do *status quo* escravista.¹⁴⁹ Com efeito, muitas organizações religiosas passaram a apoiar a causa abolicionista e diversas petições procediam de congregações e organizações religiosas em geral. Em consonância com os argumentos de Drescher, Walvin demonstra a ligação entre religiosidade e abolicionismo na Inglaterra do século XIX, ressaltando que a escravidão “ofendia a sensibilidade religiosa do povo inglês”. Concluindo, considera a impossibilidade de ignorar o papel exercido pelo movimento abolicionista para a desintegração da escravidão. Para o autor, o movimento atraiu a atenção de “todas as classes e comunidades da Inglaterra”.

¹⁴⁸ “ The work of the Anti-Slavery Society and of the Reporter was clearly crucial. The bare facts of the publications record on the Society make amazing reading. In 1823, it published 201, 750 copies of twenty tracts (at the time Clarkson was on a 6,000- tour lasting fifteen months). The year after, it spread 145, 671 pamphlets across the nation; in 1825, the number went up to 236, 250. Each similar figures indicate the massive efforts put into the campaign. By 1830, more than a half million pamphlets issued from the Anti-Slavery Society. And all this in addition to the enormously impressive efforts of the local societies – measured in the thousands – which both followed the lead from London and gave it their own local flavor and strength.” (p. 76).

¹⁴⁹ Cf., da mesma obra de Walvin, “The Propaganda of Antislavery”, pp. 49-68.

As análises elaboradas neste item permitem visualizar alguns dos temas principais referentes à historiografia sobre o tema posto em questão, bem como um dos debates principais que a norteiam. É bem verdade que alguns confrontos entre interpretações poderiam ser aprofundados. Um estudo ainda mais detido que cruzasse as pesquisas de Eric Williams e Seymour Drescher poderia, neste sentido, constituir um profícuo exercício de análise historiográfica.¹⁵⁰ Por outro lado, creio que uma análise com este fôlego extrapolaria os objetivos desta dissertação.

O que aqui pretendi demonstrar, ainda que sucintamente, foi a amplitude das questões levantadas em torno de um mesmo tema, o qual se revela essencial para o acompanhamento das questões concernentes à abolição do tráfico inter-atlântico de escravos para o Brasil. Identificar as matrizes interpretativas do abolicionismo britânico significou, por ora, observar as distintas versões criadas para o tratamento de um tema recorrente, porém não tomado em profundidade pela historiografia sobre o “infame comércio” para o Brasil. Em outras palavras, as obras que compuseram este contraponto sugerem como o argumento das pressões britânicas já apresenta, na própria história sobre suas origens, uma complexidade flagrante. Sistematizar esta complexidade revela-se, aqui, um instrumento analítico fundamental para a localização das lacunas e eventuais simplificações que integram a historiografia sobre a face brasileira do comércio das almas.

II. Os Estados Unidos e o tráfico para o Brasil: o pioneirismo de Lawrence Hill

Emergindo como tema específico na década de 1930, as contribuições norte-americanas ao tráfico brasileiro poucos estudos receberam por autores brasileiros.¹⁵¹ No

¹⁵⁰ Sobre a polêmica Williams-Drescher, cf. “Williams and Drescher: Abolition and Emancipation”, de Walter E. MINCHINTON (in *Slavery & Abolition*, vol. 4, n. 2, Sept. 1983.)

¹⁵¹ Merecem destaque as breves, porém importantes considerações de José Honório Rodrigues, em *Brasil e África – Outro horizonte* (op. cit.) e de Antônia Fernanda Wright, em *Desafio Americano à Preponderância Britânica no Brasil, 1808-1850* (op. cit.).

cenário estrangeiro, esta deficiência vem sendo lenta e gradativamente suprimida graças, sobretudo, aos esforços de Lawrence Hill, Mary Karasch, Robert Conrad e Joseph Miller.

Em “The Abolition of the African Slave Trade to Brazil”, Hill interpreta as dificuldades do estancamento destacando particularmente o envolvimento de cidadãos norte-americanos na continuidade do comércio negreiro e a conivência dos governantes da Inglaterra e dos Estados Unidos. Para ele, a rivalidade entre estes dois países na disputa pelos mercados da América Latina; o descaso do governo norte-americano na execução das leis contra o tráfico para garantir os interesses dos fabricantes de embarcações nos Estados Unidos e o uso de embarcações e da bandeira norte-americanos, foram os principais obstáculos para a quebra do fluxo inter-atlântico.

Desenvolvendo argumentos quase intocados pela historiografia de seu tempo, Hill tangencia, sem destacar, as questões consideradas clássicas e hegemônicas nesta dissertação, elencadas no primeiro capítulo. Com efeito, afirma que “se teriam sido as severas estipulações britânicas ou o fortalecimento gradual do governo central do Brasil a maior influência para a supressão do tráfico, não devemos nos questionar.”¹⁵²

Em relação a elas, considera apenas que a aprovação da “lei Eusébio de Queiroz” evitou um impasse nas relações diplomáticas entre o Império de D. Pedro II e a Inglaterra, mencionando as dificuldades enfrentadas pelo governo brasileiro após a aprovação da medida. Em oposição frontal aos textos que destacam o sucesso da ação anti-tráfico imediata do Estado Imperial após a lei de 1850, Hill salienta a afronta que a legislação exerceu sobre a “opinião pública”, argumentando que houve um “intervalo de tempo” (não especificado) entre sua aprovação no Parlamento e sua implementação efetiva por parte de políticos e funcionários do Império.

Por outro lado, assinala que, estimulada pela “agitação” promovida por Clarkson, Sharp e Wilbeforce, a Inglaterra utilizou sua “força e prestígio” num movimento internacional pela extinção de uma atividade que envolvia territórios e negociantes de nações diversas, sendo o Brasil uma delas.

¹⁵² “Whether the severe program of the British or the gradual strengthening of the central government in Brazil was the major influence responsible for suppression of the evil [the slave trade] we need not stop to inquire.” (HILL *op. cit.*, p. 175. A tradução, assim como todas as outras eventuais traduções presentes neta análise, é de minha autoria).

O programa de abolição do tráfico empreendido pelos ingleses teve duas fases principais. A primeira abarcou negociação de tratados com as “nações civilizadas” e com as “tribos africanas” e a segunda, a preservação de fortificações na costa da África, somada à manutenção de cruzeiros anti-tráfico em áreas mais distantes a ela. Se na primeira fase o sucesso inglês foi grande, as dificuldades se acumularam na segunda.

Na concretização dos objetivos desta última etapa, a Inglaterra encontrou diversos obstáculos. Dentre eles, o mais grave de todos foi a utilização da bandeira e de embarcações norte-americanas no tráfico clandestino. Os Estados Unidos, portanto, teriam atuado antes como geradores de empecilhos aos esforços da Inglaterra do que como um país que efetivamente lutou para a extinção de uma atividade comercial que ele mesmo condenara formalmente em 1808.

Para fundamentar estas constatações gerais, Hill investiga as posições do governo norte-americano no processo, recorrendo a uma carta do então ministro norte-americano no Brasil em 1844, Proffit, para o governo dos Estados Unidos. Para Proffitt, os norte-americanos cumpriam um duplo papel no incentivo ao tráfico negreiro: por um lado, praticamente sustentavam a atividade, em virtude da grande quantidade de embarcações que vendiam no Brasil ou que fretavam a traficantes negreiros. Por outro lado, eram grandes responsáveis pelas facilidades do comércio nas proximidades do litoral africano, dada a ineficácia da marinha norte-americana anti-tráfico na região.¹⁵³

A possibilidade de aquisição da bandeira e de uma embarcação norte-americanas por parte de um traficante encontrava-se, para o autor, no mecanismo que garantia títulos denominados “*sea letters*” para barcos vendidos por um cidadão americano para outro, de mesma nacionalidade, em portos estrangeiros. Tratava-se de uma prática incentivada pelo Estado norte-americano desde 1792, tendo sido estabelecida com o propósito de aumentar a

¹⁵³ Diz a carta: " " It is a fact not to be disguised or denied, that the slave trade is almost entirely carried on under our flag and in American built vessels sold here, chartered for the coast of Africa to slave traders. Indeed the scandalous traffic could not be carried on to any extent were in not for the use made of our flag, and the facilities given by the chartering of American vessels to carry to the coast of Africa the outfit for the trade and the materials for purchasing slaves. (...) The slave traders laugh at our African squadron and more than one trader to the coast has openly avowed that he could sail round the Frigate Macedonian three times in three miles, that they would not care if there were twenty such Frigates on that coast, that they have never yet seen one of the American squadron although they have visited the coast for hundreds of miles and that the only cruisers they meet with are British, and to them they have but to display American colors". " (Idem, citação às páginas 179 e 180).

produção de navios nos E.U.A. A legislação que garantia a concessão das “*sea letters*” não estabelecia restrições quanto à duração nem tampouco quanto ao destino das viagens que os novos proprietários viessem a realizar. Portanto, cidadãos norte-americanos que estivessem no Brasil podiam adquirir tais embarcações de compatriotas e requisitar permissões de cônsules dos Estados Unidos. Era raro, segundo o autor, ocorrer uma proibição por parte desses cônsules, uma vez que as ordens de emissão das “*sea-letters*”, procedentes de Washington, eram peremptórias.

Obtidas as autorizações, os mesmos norte-americanos alugavam suas embarcações para traficantes brasileiros, para a realização do seguinte procedimento: os navios, operados por uma tripulação dos E.U.A. tomavam os rumos da África carregados de mercadorias e com alguns “ ‘passageiros’ ”. Após o desembarque na costa africana, descarregavam as mercadorias, trocavam a bandeira norte-americana pela brasileira, modificavam o nome da embarcação e os “passageiros” de até então assumiam a posição de nova tripulação -- a tripulação brasileira. Estes se responsabilizavam pelo abarrotamento dos navios com negros a serem comercializados como escravos no Brasil. Este procedimento se concluiu em poucas horas. Durante o percurso no Atlântico, a bandeira brasileira poderia eventualmente ser trocada pela norte-americana, caso ocorresse aproximação de um navio inglês.

Para comprovar tais estratégias, Hill recorre às atividades de três embarcações envolvidas no processo, a saber, o Agnes, o Montevideo e o Sea-Eagle e transcreve fragmentos de dois discursos de ministros norte-americanos que “tiveram oportunidades raras de presenciar as várias fases de toda a questão do tráfico”. Trata-se do pronunciamento de Henry A. Wise de 18/02/1845, para o governo dos E.U.A. e das observações de David Tod, registradas em 08/01/1850. Para Wise, qualquer patriota norte-americano envergonhar-se-ia se pudesse ver o que ele via: a livre navegação de seus compatriotas, que “vendiam a bandeira da pátria” para os usos e abusos do “maldito tráfico”. Para Tod, cidadãos norte-americanos encontravam-se constantemente no Rio de Janeiro com a única intenção de comprar embarcações americanas para abastecer a importação de escravos. Apresentando estatísticas formuladas a partir de relatórios consulares dos Estados Unidos, Hill indica que 64 embarcações norte-americanas foram vendidas no Rio de Janeiro entre 1840 e 1845.

Interpretando as razões para a convivência do governo dos Estados Unidos frente à questão do tráfico de escravos para o Brasil, avalia, em primeiro lugar, os resultados da lei de abolição do tráfico nos E.U.A., ressaltando o pequeno empenho do governo da aplicação das medidas que a compunham.

Em segundo lugar, identifica os motivos básicos para a falta de repressão norte-americana ao tráfico: a ausência de esforços de aplicação das leis já existentes e a “relutância” do governo em formular uma nova legislação relativa à questão. Com efeito, a despeito do “comportamento entusiástico” manifestado pelos representantes oficiais dos E.U.A. que estiveram no Brasil (tais como Proffit, Wise, Tod e Schenk), os secretários de Estado norte-americanos encontravam-se geralmente pouco motivados a discutir e a implementar uma política de repressão ao tráfico, ignorando os relatórios consulares e ministeriais. Ademais, o fato de o Congresso norte-americano não ter proibido a garantia das “sea-letters” significou a ausência da proibição do elemento *sine qua non* para a extinção da participação dos E.U.A. no tráfico atlântico.

Em terceiro lugar, localiza os diversos centros de construção de embarcações especificamente negreiras nos Estados Unidos, mencionando New York, Providence, Beverley, Boston, Salem, Portland, Philadelphia e Baltimore.

Em quarto lugar, sugere a atitude hipócrita de cidadãos norte-americanos – “justificável” pela grande lucratividade proporcionada pela construção de embarcações --, através do exemplo do dono do *Gazette*. Engajado na produção dos navios, o jornalista não deixava se condenar a escravidão em suas colunas:

" O chefe da Gazette pregava a abolição nas colunas de seu jornal, mas, ao mesmo tempo, engajava-se na construção de embarcações as quais eles sabia que seriam utilizadas no comércio ilícito. O lucrativo negócio da construção dessas embarcações justificava a hipocrisia dos norte-americanos." ¹⁵⁴

Finalmente, tratando dos já referidos conflitos entre Estados Unidos e Inglaterra quanto à aplicação de uma política anti-tráfico comum, menciona a resistência de membros do Congresso norte-americano em aprovar medidas que estabelecessem o direito de

¹⁵⁴ "The owner of the Bangor Gazette preached abolition in the columns of his paper at the same time he engaged in building ships wich he knew were to be used in the illicit trade. The lucrative business of shipbuilding may account for the New Englader's hypocrisy" (Idem, p. 193).

pesquisa de indícios e a instalação de forças de repressão ao tráfico no Brasil -- ambas defendidas, como se viu, pela Inglaterra. Estes e outros impasses expressavam uma face da rivalidade entre a Grã-Bretanha e os E.U.A. na primeira metade do século XIX, período em que ambos os países disputavam a hegemonia econômica em toda a América Latina. Neste contexto, o apoio à política inglesa anti-escravista por parte dos Estado Unidos reforçaria o poder e o prestígio de sua maior rival nas relações diplomáticas com os países latino-americanos.

É neste sentido que o autor resume algumas críticas à conduta inglesa no encaminhamento da questão do tráfico, artifício fecundo encontrado pelos norte-americanos em sua relativização da conduta *sui generis* dos Estados Unidos. As críticas incidiam na assertiva segundo a qual os britânicos estariam mais interessados em assegurar para si o monopólio do tráfico negreiro, sendo a preocupação humanitária da Inglaterra uma ilusão. Tal constatação explicaria a recusa inglesa de destruir os locais de produção de instrumentos para o tráfico, situados ao longo da costa africana e explicaria também os numerosos tratados, “dotados, sobretudo, de naturezas comerciais, negociados entre o governo de Londres e chefes africanos”. Ademais, conferiria sentido para dois fatos consideravelmente suspeitos: o maior número de apresamentos ingleses de navios negreiros próximos às costas africanas após o embarque dos cativos e a prática de transferência de africanos liberados pelas cortes de julgamento para o trabalho em propriedades agrícolas da Guiana e das Índias Ocidentais. Os “ex”-cativos chegavam a cumprir sete anos de trabalho nestas colônias britânicas.

Os pressupostos, percursos e conclusões da argumentação de Lawrence Hill foram reiterados por José Honório Rodrigues, em *Brasil e África: Outro horizonte*.¹⁵⁵ Também foram tomados como base em estudo de Antônia Fernanda Wright.¹⁵⁶ A autora destaca-se na história do tema não por oferecer divergências interpretativas em relação à Lawrence Hill, mas por ter enriquecido as considerações já aventadas por ele, à luz de uma pesquisa minuciosa dos *Diplomatic Dispatches*, do *National Archives*, de Washington, dentre os

¹⁵⁵ Cf. ROGRIGUES, *op. cit.*, especialmente o capítulo 06, pp. 182-185. Nelas, Rodrigues sistematiza a pesquisa de Lawrence Hill

¹⁵⁶ WIRGHT, A. F. P. A.: *Desafio Americano à Preponderância Britânica no Brasil, 1808-1850*. (*op. cit.*).

quais destacou inúmeras correspondências consulares confidenciais. Um exemplo ilustrativo é certamente, o despacho de 11 de outubro de 1844 de Henry Wise a J. C. Calhoun, pelo qual solicitou o afastamento do vice-cônsul norte-americano no Brasil, Sr. Souto, um “importante negreiro”.¹⁵⁷ Sua tese de doutorado procura caracterizar as contendas anglo-americanas pela preeminência econômica no Brasil imperial das cinco primeiras décadas dos oitocentos.

No rol dos tópicos privilegiados, está aquele no qual encontra “o ângulo mais expressivo na diversidade de ação entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos no Brasil, durante a primeira metade do século XIX”, qual seja, a divergência de tratamentos internacionais à questão do comércio das almas, “sobretudo a partir de 1842, quando a Grã-Bretanha apertou o cerco para cessar o tráfico”.¹⁵⁸

Assim, recorre a 9 de agosto do mesmo ano, quando os britânicos aceitaram assinar o Tratado de Webster-Ashburton, em Washington. No acordo, estabeleceu-se o policiamento das costas africanas por embarcações dos Estados Unidos. Esta deliberação, contudo, revelou-se inócua, já que as belonaves norte-americanas, muito grandes e ineficientes para a perseguição de negreiros velozes, mais podiam ser equiparadas a “palácios flutuantes”, conforme lamentou Henry Wise.¹⁵⁹ Ademais, o Tratado fortaleceu os vínculos estado-unidenses com o comércio das almas: resguardou formalmente os norte-americanos do perigo de ofensivas britânicas contra suas embarcações e reservou apenas aos tribunais norte-americanos o direito de julgar navios suspeitos de sua nação, criando a existência de processos “morosos”, “complicados”, além propiciar a facilidade de “escapar de um tal julgamento, custando as despesas legais, e mesmo outros acertos ilegais, quantias razoavelmente baixas em certos tribunais nos Estados Unidos, principalmente levando em conta os lucros fabulosos do negócio”.¹⁶⁰

¹⁵⁷ “O caso do Sr. Souto, negreiro notório suspenso de suas funções de vice-cônsul americano logo após a chegada de Henry Wise ao Brasil elucida bastante a perfeição a que chegaram os negreiros na sua articulação com os americanos, chegando até a conseguir uma nomeação como essa, a fim de melhor exercer seu negócio.” (Idem, *ibidem*, pp. 233-234).

¹⁵⁸ Idem, *ibidem*, p. 228

¹⁵⁹ Idem, *ibidem*, p. 236.

¹⁶⁰ Idem, *ibidem*, p. 234.

III. Contribuições estrangeiras à descrição da teia do tráfico

A dissertação da Prof.^a Karasch ¹⁶¹ traz uma grande contribuição ao estudo da abolição do tráfico de escravos para o Brasil, sobretudo à questão do perfil do tráfico ilegal entre as décadas de 30 e 50 do século XIX. Nela, a autora interpreta, através de argumentos *sui generis*, as conjunturas que conduziram o tráfico brasileiro à ilegalidade. Os problemas de investigação que levanta podem ser assim sistematizados: como foi possível o sucesso do tráfico ilegal a partir de 1836? Como se efetivou a participação norte-americana no tráfico para o Brasil? Quem eram os participantes desta atividade? Ademais, ainda examina os métodos do tráfico ilegal propriamente ditos, bem como as alterações ocorridas na geografia do tráfico após 1845, em virtude do aumento da repressão luso-inglesa à atividade em Luanda.

Segundo Karasch, o primeiro clímax do tráfico ilegal se deu em 1836: neste ano, o número de escravos desembarcados chegou a 65.000, caindo um pouco em 1838 (47.000) e subindo novamente em 1839 (55.000). Esta redução se justifica pela expansão da produção cafeeira e pelo temor de um estancamento real do comércio negreiro. Por outro lado, estes números provam o fracasso da influência da proibição do tráfico em Portugal a 1836, já que muitas embarcações navegavam sob a bandeira portuguesa neste período.

Em sua avaliação das pressões britânicas, a autora salienta, como faria Bethell, a importância do *Bill Palmerston*: ele teria promovido o sumiço da bandeira portuguesa nos negreiros do Atlântico -- por determinar o “questionável direito legal” de capturar embarcações de Portugal --, tendo ainda contribuído para o aumento do preço dos escravos e para a intensificação da participação norte-americana na atividade.

Por outro lado, frisa que a atuação repressiva da Inglaterra não deixou de ter também pontos fracos: duas atitudes de Aberdeen – uma carta de 1842 e o seu conhecido *Bill* de 1845 – incentivaram, num certo sentido, o tráfico ilegal para o Império. A carta assegurou os embarques negreiros em diversos pontos do litoral africano, uma vez que proibira a destruição de barracões pertencentes a cidadãos de outros países. Quanto ao *Bill* de 1845, ainda que tenha promovido uma imediata redução do comércio negreiro, ele

¹⁶¹ KARASCH, Mary Catherine: “The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851”. Madison, University of Wisconsin Press, 1967.

fomentou uma reação popular de apoio e auxílio ao tráfico no Brasil movida por uma “ofensa à soberania.”

As inovações trazidas por Karasch à história do tema explicitam-se em sua descrição do perfil dos grandes traficantes do Império. Com efeito, a autora procura demonstrar que a maioria deles era composta por imigrantes portugueses que chegaram à América empobrecidos e enriqueceram graças ao tráfico. Aproveitando a abertura que o comércio negreiro oferecia, tanto no atacado quanto no varejo, estes imigrantes acabaram por monopolizar a atividade no Brasil, notadamente a partir da década de 1840. Aproximadamente trinta indivíduos o detinham, sendo eles proprietários das “casas mercantis” (“merchantile houses”) que construíram com os recursos dos traficantes que atuavam no varejo. Tais constatações são apresentadas com base em relatórios de cônsules britânicos e norte-americanos que se estabeleceram no Brasil ou em Angola no período, relatórios que possibilitaram a elaboração de sínteses de trajetórias de grandes traficantes, suas inserções na sociedade da Corte e as embarcações que utilizavam. Eram eles Manoel Pinto da Fonseca, José Bernardino de Sá, Jorge José da Sousa, Amaral e Bastos, os membros da casa *Jenkins and Company* (o norte-americano Jenkins, o inglês Russell e o português Guimarães), Joaquim José de Sousa Breves, Tomás da Costa Ramos, Francisco Raviroza, João Barbosa Rodrigues, José Antônio de Miranda e Silva, José Antônio Fernandez Lima e Barboza de Castro. Duas características relevantes em vários casos são o alto *status* social que possuíam¹⁶² e a ampla utilização dos *steamers* norte-americanos.

Embora a maioria dos negreiros de destaque estivessem instalados no Rio de Janeiro, alguns deles residiam em Angola. Através de um detalhamento semelhante, observam-se histórias de vida destes traficantes, sendo a maioria deles exilados de Portugal, criminosos, oficiais do governo ou soldados. Quase todos eram brancos e uma grande maioria mudou de atividade a partir de 1845 – fato que não impediu a continuidade do

¹⁶² Destaca-se, por exemplo, as relações entre Manoel Pinto da Fonseca com ministros do governo e a aquisição do título de nobreza por Jorge Bernardino de Sá, em 1851. Ademais, Karasch analisou uma listagem de “traficantes proeminentes” (“outstanding slavers”, p.21) elaborada pela polícia brasileira em 1864. Trata-se de uma grande listagem que surpreende pelo número de homens influentes: “Besides these men whose names have been acquired from other sources, the Brazilian police have furnished another list of outstanding slavers originally compiled in 1864. In all, they cite about 388 persons who were active in the trade (...) What is significant about this list is the number of titled and influential men who were involved in the slave-trade.” (KARASCH, *op. cit.*, p.21).

tráfico angolano até 1854. Com efeito, o comércio negreiro contava com participações de autoridades locais, como ilustra o caso de Arsenio Pompilio Pompeo de Carpo. Carpo, traficante notório de Luanda, Ambaca e Ambriz tinha ligações profundas com as casas brasileiras de importação de escravos e era um “típico funcionário do governo envolvido no tráfico” (p.24). Em 1845, era presidente da Câmara do Comércio em Angola. Tendo sofrido diversas perdas em virtude da repressão inglesa, adquiriu o hábito de cavalgar durante a noite rumo a Ambriz, onde efetivava um embarque seguro de escravos. Sua conexão com esta cidade continuou mesmo após o efetivo estancamento para o Brasil. Entre 1850 e 1854, ainda que “denunciasse poeticamente o tráfico”, Carpo exportara muitos escravos para Havana.

Dentre os exemplos narrados, nota-se uma exceção extremamente significativa: o caso de Donna Joaquina dos Santos Silva, “a maior traficante angolana”. Santos Silva nasceu no interior angolano e foi trazida ao litoral na condição de escrava. Aprendeu português com suas próprias vivências e conseguiu montar um estabelecimento destinado ao tráfico. Era extremamente hábil nos negócios, a ponto de ter se tornado credora de diversos traficantes de Benguela e proprietária de outro estabelecimento negreiro, na Ilha de São Tomé. Em 1847, Donna Ana mudou seu campo de atuação e decidiu montar um engenho escravista de açúcar. Para tanto, visitou o Brasil, onde aprendeu procedimentos e técnicas diversos. Entretanto, desiludiu-se e empobreceu, reconhecendo que o tráfico de escravos era uma atividade mais lucrativa.

O sucesso e a concentração da atividade negreira no Império são ainda mais aprofundados com outras informações. Examinando relatórios que o cônsul norte-americano Henry A. Wise enviara a Washington – também localizados nos *British Foreign State Papers* --, Karasch localizou “a melhor – e provavelmente a única – descrição de uma ‘slave trading house’ ” brasileira, bem como de suas conexões com a América do Norte, África e Europa. Trata-se do caso da “mercantile house” de um dos maiores traficantes estabelecidos no Rio de Janeiro, Manoel Pinto da Fonseca. Em termos resumidos, seu estabelecimento era altamente complexo: com o centro administrativo no Rio de Janeiro, desenvolvia relações comerciais com casas inglesas e norte-americanas, de modo que o tráfico de escravos era apenas uma parte de todo o negócio. Em geral, as “mercantile houses” britânicas traziam ao Brasil mercadorias a serem utilizadas especificamente na

atividade negreira, tais como o algodão de Manchester, manufaturas diversas, quinquilharias, pérolas, ornamentos, armas, algemas e grilhões.¹⁶³ Todas elas eram financiadas a Fonseca por “créditos de longo término” (p.28). Contendo uma boa quantia de recursos para o tráfico, o investidor carioca as repassava para pequenos traficantes, os quais, por sua vez, também assumiam dívidas. Nesta primeira transação, Fonseca já obtinha sua primeira garantia de lucro: as “promissórias” (“bills”) adquiridas pelos pequenos traficantes incluíam uma grande “comissão” pela transação. Se suas respectivas viagens fossem bem sucedidas, eles também obtinham seus lucros, podendo pagar tais “bills” em escravos. Caso contrário, isto é, caso a busca por novos escravos falhasse, os “bills” ainda deveriam ser pagos a Fonseca. Isso levou muitos dos pequenos traficantes à falência e favoreceu a manutenção da concentração da atividade negreira. Mas existiam ainda dois fatores responsáveis por essa concentração: como Fonseca (e os proprietários das grandes “mercantile houses” em geral) era o dono das embarcações utilizadas pelos pequenos traficantes, ele ganhava somas adicionais aos referidos “bills” -- somas pelo frete, pelos equipamentos e pelo próprio transporte dos africanos. Ademais, em virtude de suas conexões com exportadores de escravos internacionais, ele obtinha cargos, embarcações, escravos e créditos com maior facilidade que os pequenos traficantes.

¹⁶³ Riva Gorenstein, em um estudo não específico sobre o fluxo atlântico de escravos, fez considerações extremamente sugestivas quanto às mesmas aplicações de capitais britânicos no tráfico. Em *Comércio e Política: O enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)*, tese de doutorado defendida no final da década de 1970, indicou a expansão das possibilidades de ascensão social dos negociantes de grosso trato. Dentre elas, esteve a participação, ainda que “em pequena escala”, no comércio anglo-brasileiro, através de dois mecanismos: a importação direta de mercadorias européias e a “associação com negociantes ingleses e portugueses radicados em Londres”. Para Gorenstein, firmas inglesas tinham interesse “em ter como sócios negociantes que se prestassem a servir como “testas de ferro” na aplicação de seus capitais financeiros em empreendimentos a eles vedados tais como o tráfico negreiro e a redistribuição de mercadorias importadas”. Tais intercâmbios propiciaram o aumento da produção de “panos da costa” por parte da indústria têxtil inglesa, além da produção dos instrumentos mencionados por Karasch. Em Luccock, Gorenstein localizou a confissão de que “há muito já, creio não existir nenhum capital britânico diretamente aplicado neste comércio; quanto às aplicações indiretas, nem as leis, nem os tratados poderão impedi-las” (Cf. LUCCOCK, John: *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1975; p. 391). O exemplo apontado destes vínculos indiretos constitui o que unia a firma Carruthers e Irmãos e João Rodrigues Pereira de Almeida. Traficante de escravos de projeção no Rio e produtor de açúcar, aguardente, couros e pelicas, Pereira recebia da firma “capital financeiro” e manufaturas necessárias ao tráfico e, em troca, dividia os lucros do comércio das almas e garantia o fornecimento dos gêneros agrícolas que produzia, para que os britânicos os exportassem. Cf. : GORENSTEIN, R.: *op. cit.*; p.141.

As participações norte-americana e inglesa no tráfico de escravos foram, para Karasch, cruciais à dinâmica do tráfico ilegal. Assim como as “mercantile houses” britânicas, as norte-americanas enviavam mercadorias exclusivas a Fonseca. Por sua parte, o traficante comprava embarcações dos Estados Unidos, empregando-as com sucesso na atividade negreira através de “charters” aparentes que garantiam maior segurança frente à pressão inglesa.

Através da exploração de diversos depoimentos de cidadãos norte-americanos envolvidos no tráfico ao cônsul dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, Henry Wise, Karasch detalhou, assim como Lawrence Hill, três casos de emprego de embarcações norte-americanas no comércio negreiro para o Brasil, a saber: a participação do navios *Agnes*, *Montevideo* e *Sea Eagle*. A embarcação *Agnes* fora amplamente utilizada no tráfico legal entre Philadelphia e Rio de Janeiro, até desembarcar no Brasil, em 1843, com instruções de seus proprietários, para fazer um *charter* especial. Os consignatários eram representantes de Fonseca e o intermediário neste acordo foi o corretor inglês Wetman, igualmente responsável pela mediação no caso do *Montevideo*, também em 1843. No ano seguinte, a embarcação *Sea Eagle* foi submetida às mesmas transações. As duas primeiras foram vendidas “formalmente” na África, tendo suas respectivas tripulações norte-americanas sido transferidas para a *Sea Eagle*, para o retorno ao Brasil.¹⁶⁴ Baseando-se nas falas dos tripulantes das três embarcações, todos apreendidos ao desembarcarem em 1844 no Império, a autora obteve dados pormenorizados sobre os complexos mecanismos que facilitaram e expandiram os lucros de Fonseca.

Outro destaque do trabalho de Karasch constitui sua abordagem do surgimento de novos pontos de desembarques de africanos no Império, em virtude do aumento das

¹⁶⁴“ When the *Sea Eagle* reached Cabinda, she found *Agnes* there. Captain Gray [an owner or agent of the owners of the *Agnes*] and Cunha [Fonseca’s agent at Cabinda] went through the formality of a sale, but actually the sale had been made at Rio de Janeiro. As soon as this was over with, the Brazilian passengers taken over by the *Sea Eagle* were transferred to the *Agnes*. Water in casks was stowed two tiers deep, and mats were spread over the casks. On or about September 7, 1844, the *Agnes* sailed with about 500 slaves and landed them near Cabo Frio. The *Sea Eagle* waited at Cabinda for the *Montevideo*. On her second voyage to Africa, the *Montevideo* sailed under captain Pendleton and delivered part of her cargo to Cunha at Cabinda. Once more Cunha and an American captain went through the formality of a sale. They transferred the American crew to the *Sea Eagle*, changed the *Montevideo*’s flag, papers, and name, and put 800 slaves on board her. She apparently landed almost all of them at Cabo Frio. When the *Sea Eagle* arrived in Rio de Janeiro with the American crews of the *Agnes* and *Montevideo*, the American consul arrested them” (HILL, *op. cit.*, p.33).

pressões inglesas; da condescendência das autoridades brasileiras quanto ao comércio ilegal; do apoio ao tráfico por parte das populações litorâneas brasileiras; das estratégias de atribuição de falsas nacionalidades às embarcações negreiras e do declínio de Angola enquanto centro exportador de africanos, o que ocasionou a ampliação do tráfico partindo de Ambriz, Cabinda, Benguela e outros pontos do litoral oeste africano. Todos estes argumentos embasam direta ou indiretamente sua crítica a “historiadores portugueses” que apontam um quadro de decadência para Angola pós-1845, incluindo nele o declínio do tráfico de escravos.¹⁶⁵ Através dos diversos subsídios argumentativos apresentado no capítulo, a autora demonstra a restrição da a decadência à cidade de Luanda e, no caso das perdas relacionadas ao tráfico, identifica apenas os negreiros lusitanos como os prejudicados.

Não desqualificando a importância cabal da cidade do Rio de Janeiro nos últimos anos da história do tráfico de escravos para o Brasil – considerando-a o local mais intensamente fiscalizado pelos ingleses, apesar de receber o maior número de escravos e de possuir os maiores mercados--, Karasch localizou, neste período, um declínio relativo da entrada de africanos na cidade, em virtude da extensão das pressões inglesas. Conseqüentemente, Cabo Frio, Macaé, Campos, Marambaia, Mangaratiba, Ilha Grande, Paraty e Angra dos Reis passaram a ser pontos privilegiados pelos grandes traficantes. Ademais, outras cidades mais distantes, tais como Paranaguá, São Sebastião e Santos, passaram a receber um maior número de africanos.

Quanto à condescendência das autoridades brasileiras com o tráfico, fato observável sobretudo a partir de 1836, explicitou quão difundida era a prática do suborno. Com efeito, ela correspondia a uma fração de gastos significativa, que os traficantes incluíam em seus cálculos. Além dos subornos, o auxílio das populações litorâneas “simpáticas ao tráfico” revelou-se crucial para o sucesso do comércio ilegal. Elas avisavam os traficantes quanto à aproximação do “perigo britânico”; auxiliavam os desembarques de africanos, com pequenas embarcações; forneciam informações sobre os melhores pontos para desembarques, as condições de mercado, etc. Chegavam, inclusive, a receber determinadas

¹⁶⁵ Embora não tenha destacado propriamente estes historiadores em sua argumentação, a bibliografia da obra de Karasch traz referências aos seguintes trabalhos lusitanos: LOPES DE LIMA, Joaquim: *Ensaio sobre a Estatística de Angola, Benguela e suas dependências*. Vol 03 dos *Ensaio sobre a Estatística das Possessões Portuguesas* (Lisboa, 1846) e OLIVEIRA MARTINS, Joaquim Pedro: *O Brasil e as Colônias Portuguesas*. Lisboa, 1881.

quantias de dinheiro por cada escravo que chegasse definitivamente ao continente com segurança.

O suborno das autoridades e a colaboração das populações litorâneas foram, contudo, estratégias menores de garantia do sucesso do tráfico ilegal, se comparadas às manipulações das nacionalidades das embarcações negreiras. Extremamente complexas, segundo Karasch, estas técnicas continuam a deixar “perplexos” os historiadores do tráfico de escravos. Dentre as diversas manipulações dos negreiros, destaca-se a recorrência à bandeira norte-americana, notadamente entre 1839 e 1850, graças à não concessão norte-americana de visita e apreensão de suas embarcações aos ingleses. Muitos dos *clippers* e *steamers* foram utilizados para amontoar número cada vez maior de escravos, prática comum durante a fase ilegal do tráfico.

Durante os cinco últimos anos do comércio ilegal para o Brasil, oficiais do governo português não hesitavam em afirmar que tal atividade havia cessado. Com efeito, ela havia “quase cessado” em Luanda. A distribuição geográfica do comércio negreiro sofreu profundas alterações em Angola, sobretudo a partir de 1845. Para explicá-las, fatores diversos são indicados: o aumento da pressão inglesa; a abolição do tráfico para Portugal em 1845; o aumento da repressão promovida pelo governador português em Luanda, Pedro da Cunha; o crescimento do comércio legal entre Angola e Inglaterra e entre Angola e os EUA e as próprias estratégias dos investidores brasileiros.

Das diversas localidades alternativas do tráfico que então emergiram, Karasch destaca Cabinda, Ponta da Lenha Benguela, Lobito e Ambriz. Esta última prestou-se como a “substituta imediata” de Luanda na década de 1840. Mais próxima da capital, se comparada a Cabinda, Ponta da Lenha (ambas mais ao norte) e a Benguela e Lobito (ao sul), Ambriz passou a ser mais freqüentada por vários motivos. Em primeiro lugar, a despeito de sua proximidade com Luanda, não era submetida à autoridade portuguesa. Até 1855, aliás, a cidade servira como refúgio para diversos comerciantes que pretendiam exportar suas mercadorias sem pagar impostos alfandegários. Em segundo lugar, Ambriz pertencia a um reino independente cujo chefe incentivava exportações variadas, dentre elas o comércio negreiro. Em terceiro lugar, a região portuária de Ambriz era constantemente visitada por comerciantes ingleses e norte-americanos que atuavam legalmente nas

transações da África com a América e a Europa. Portanto, o local possibilitava uma diversidade de acordos, compras e vendas entre estrangeiros.

Cabinda, qualificada como “o maior centro receptor de mercadorias brasileiras, inglesas e norte-americanas utilizadas para a aquisição de escravos”, articulava-se no tráfico ilegal com Ponta da Lenha: em virtude da presença de esquadras britânicas na cidade, os negreiros estabeleciam suas transações nas “houses” de Cabinda e posteriormente adquiriam seus escravos em Ponta da Lenha, esta mais livre da ameaça inglesa.

Benguela e suas proximidades possuíam, antes de 1845, uma importância considerável ao tráfico. Com conexões estreitas com estados do interior (“Ovimbundu states”), era um dos mais prósperos servidores de marfim, cera e escravos vendidos a baixo preço. Entretanto, nos últimos anos da década de 1840, a região passou a receber maior pressão dos cruzeiros britânicos. A partir de então, os escravos da região de Benguela passaram a desembarcar em Lobito, local que serviu como alternativa da mesma forma que Ambriz substituíra Luanda.

É através de todas estas alterações (e também do grande crescimento das importações do marfim e cera angolanos em meados do século XIX) que Karasch fundamentou a sua crítica ao segmento da historiografia portuguesa que aponta uma decadência para a Angola pós-1845. Como bem demonstrou, associar o declínio do tráfico à colônia africana como um todo para este período é uma grande incoerência. Plausível apenas a Luanda, a idéia de decadência só faz sentido uma vez considerando-se as grandes perdas sofridas pelos traficantes portugueses que, após a repressão do governo de Pedro da Cunha, não conseguiram suportar a monopolização da atividade nas mãos dos poucos e bem sucedidos negreiros estabelecidos no Império de D. Pedro II.

Outras considerações quanto à história do fim do tráfico em sua vertente africana encontram-se no estudo de Pierre Verger, parcialmente comentado no capítulo anterior. Sua abordagem singular das tensões que o processo de estancamento gerou na região do Daomé, constitui uma das colaborações à linha interpretativa ora tratada. Paralelamente, o autor estabelece novas constatações quanto aos interesses ingleses na condução dos

escravos apreendidos para as colônias antilhanas e quanto aos mecanismos de reintrodução de embarcações apreendidas e leiloadas na atividade negreira.

Investigando e alargando a multiplicidade de obstáculos enfrentados pelos britânicos em seus esforços anti-tráfico, Verger se desloca do eixo Brasil-Inglaterra-Portugal e aponta documentos diplomáticos que sugerem as tensões vivenciadas por oficiais ingleses e autoridades de reinos africanos. Em termos gerais, sugere a complexidade do jogo de interesses envolvidos nestas tensões, que abarcavam, de um lado, o próprio empenho britânico pelo fim do comércio negreiro e, de outro, disputas por mercados consumidores africanos, das quais a França também não deixava de participar. A título de exemplificação, cita uma transcrição de um relato registrado no *Foreign Office*. Ele sintetiza um dos complexos impasses e disputas que envolveu ingleses, franceses, o Rei de Daomé, o rei de Lagos, o rei de Abomé e os egbás:

“ “ O Rei do Daomé estava freqüentemente em péssimos termos com os ingleses e todo pronto a favorecer os franceses, que podiam estender seu comércio sem medo de concorrência.

Os ingleses, em dificuldade como Kosoko, Rei de Lagos, eram naturalmente conduzidos a sustentar contra ele as populações do interior, sobretudo a confederação dos egbás cuja capital era o campo fortificado de Abeokutá. Ora, os egbás eram uma das populações que o rei de Abomé assolava mais frequentemente. A resistência dos egbás recebia a ajuda dos ingleses, que nisso viam um meio de solapar o poderio do rei de Lagos e estancar na fonte seu abastecimento em escravos, mas era também um meio de desconectar o rei de Daomé. ” ” ¹⁶⁶

Inúmeras são as referências de Verger ao interesse britânico no aproveitamento da mão-de-obra dos escravos apreendidos no tráfico clandestino. ¹⁶⁷ Abordando o “encorajamento aos africanos libertos em Freetown para emigrar para as Antilhas britânicas”, o autor evidencia o sucesso de tal encorajamento -- uma vez que apenas os

¹⁶⁶ VERGER, *op. cit.*, p. 564.

¹⁶⁷ Analisando, por exemplo, um relatório de uma das comissões mistas anglo-brasileiras, datado de 1836, o autor sugere a existência desta prática: “ Os comissários britânicos da Comissão Mista Anglo-Brasileira escreviam em 5 de março de 1836: ‘Soubemos que um número considerável de africanos livres, duas a três centenas, estão a ponto de embarcar para a costa da África e que um navio britânico fora fretado por eles (...) para conduzi-los para o local de onde vieram (...)’ Eram braços que escapavam ao recrutamento dos trabalhadores “livres” para as colônias das antilhas britânicas.” (Idem, *ibidem*, p. 365).

negros que tivessem “alma guerreira” poderiam suportar as péssimas condições de vida em Serra Leoa. Os africanos libertos recebiam, nesta colônia, apenas “uma panela de ferro para fazer sua comida, uma enxada, uma colher (...) uma jarda e meia de tecido de algodão para manterem-se decentes” e aproximadamente cinco ares de terra para cultivar sob vigilância de um responsável. “Se acrescentarmos que a região não era saudável”, argumenta Verger, “não restava mais ao negro escapar (...) a não ser a solução de ir trabalhar nas plantações das Antilhas”.¹⁶⁸

O autor ainda demonstra que o deslocamento dos africanos para as Antilhas, justificável essencialmente por interesses financeiros, chegou a ser seriamente estudado por oficiais britânicos, como sugere o exemplo do doutor Madden. Este “estudo” se inseria no contexto de competição no terreno da produção açucareira, travada com os rivais ainda escravistas, Cuba e Brasil:

“ Em 20 de novembro de 1840, o *Colonial Office* britânico enviava o doutor Madden para a costa ocidental da África para fazer um inquérito sobre diversas questões em relação ao tráfico de escravos. Um dos pontos principais de sua missão era estudar “... o futuro e a maneira de fazer a emigração de Serra Leoa para as Antilhas ... [britânicas] ...” Antes de sua partida, o Lorde John Russell lhe dava instruções (...) que testemunham sentimentos cristãos e de aparente filantropia, mas não abordam a fundo o problema, que é o de abastecer com mão--de-obra de salário reduzido as plantações de cana-de-açúcar britânicas, afim de tornar sua exploração competitiva face às do Brasil e de Cuba, onde o trabalho servil continuava mantido.”¹⁶⁹

Dentre os diversos casos de reintrodução de embarcações apreendidas e leiloadas no tráfico, fator que relativiza, ainda que indiretamente, a eficácia das pressões britânicas, Verger destaca casos nos quais os leilões ocorriam dentro das estipulações legais, em que as embarcações eram vendidas “munidas de permissão britânica e, em conseqüência, garantidas contra um uso nocivo”, porém acabavam sendo revendidas “sem papéis” a negreiros, que empreendiam a continuidade do tráfico.¹⁷⁰

¹⁶⁸ Idem, *ibidem*, p. 556.

¹⁶⁹ Idem, *ibidem*, p. 556.

¹⁷⁰ Idem, *ibidem*, capítulo XV, item sugestivamente intitulado “A face oculta das vendas em leilões dos navios condenados”.

Verger ainda propõe um detalhamento ímpar das estratégias que efetivamente promoviam o tráfico posterior à aprovação da lei Barbacena. Elas se revelam em dez procedimentos, a saber: o desvio das rotas estipuladas nos passaportes (que em geral indicavam destinos ao sul do Equador, tais como Cabinda ou Molembo, sendo que as rotas eram desviadas para a Baía de Benin); a obtenção de passaportes para o comércio legal na região da Costa da Mina (ao norte do Equador), onde escravos eram adquiridos, sendo a embarcação desviada em poucos dias ao sul do Equador; a falsificação de passaportes; a hiperlotação dos navios; as “arqueações excessivas” (que ampliavam ilegalmente o valor das indenizações, em caso de apresamentos, enriquecendo os negreiros); a estipulação, no caso das viagens para Molembo, de uma escala na ilha de São Tomé (pois assim poder-se-ia justificar uma presença “eventual” das embarcações ao norte do Equador); a falsa definição das condições dos africanos transportados, sendo muitos deles identificados como “aprendizes” ou “domésticos” a serem enviados para regiões formalmente insuspeitas, tais como a “colônia de africanos libertos”, em Montevidéu; a utilização de bandeiras falsas; a agilidade na viagem de retorno ao Brasil e o desembarque em pontos inóspitos nas proximidades da província baiana.¹⁷¹

Finalmente, indica brevemente a importância de iniciativas privadas de britânicos e franceses na “conversão do tráfico de escravos”, fato que, se aprofundado, possivelmente relativizaria a questão da liderança dos políticos e diplomatas ingleses no processo de extinção do “infame comércio”.¹⁷²

Autor de um dos mais extensos estudos sobre o comércio negreiro no Brasil, Robert Conrad redefine a importância da associação entre os parlamentos inglês e brasileiro em meio à exposição de informações que sugerem a complexidade dos negócios do tráfico. Em *Tumbeiros*, o elemento principal na explicação da persistência do comércio ilegal constitui a conivência das autoridades portuguesas e brasileiras na realização da atividade. A grande lucratividade proporcionada pelo tráfico é apontada como justificativa secundária para tal

¹⁷¹ Idem, *ibidem*, capítulo XI, “Astúcia e subterfúgios no tráfico clandestino de escravos”.

¹⁷² “A conversão do tráfico de escravos para o de azeite de dendê, de algodão, de peles e de outros produtos que vinham juntar-se ao comércio já estabelecido do ouro, da goma arábica, da pimenta malagueta, da cera e do marfim foi, no começo, muito mais o resultado de iniciativas privadas -- de alguns comerciantes de Londres e de Marselha -- do que de uma política deliberada dos governos da Inglaterra e da França.” (Idem, *ibidem*, p.560).

conivência, uma vez que “autoridades brasileiras de todos os níveis estavam comprometidas com o princípio de que o tráfico escravista africano, legal ou não, era benéfico e precisava ser encorajado”. Com estes pressupostos, qualifica a aprovação da lei de 1850 como um reflexo da bem sucedida intensificação das históricas imposições britânicas anti-tráfico. Por outro lado, destaca, com forte adjetivação, os esforços políticos dos “liberais” do Império brasileiro contra o comércio negreiro intercontinental contrapondo-os com as posições de lideranças “conservadoras”, que visavam a manutenção da ordem escravista.¹⁷³

Conrad elege como importante pressuposto de sua obra a assertiva de que as sociedades brasileira e britânica do início do século XIX eram essencialmente distintas. Assim, justifica a “acomodação” do Brasil à escravidão à inexistência de atributos culturais presentes nas culturas norte-americana e européia-ocidental. Não possuindo sólidas “frentes de oposição à escravidão” – frentes estas impulsionadas geralmente por credos protestantes – e desvinculado do panorama democrático-libertário proveniente do Iluminismo, a ex-colônia portuguesa não apresentava condições de gerar, ao menos nos primeiros anos do século XIX, um movimento abolicionista de grandes proporções.

Longe de terem atingido unicamente o Brasil, os esforços abolicionistas ingleses atuaram, com um sucesso muito maior, no México, na Colômbia, no Chile, no Peru, e nas repúblicas platinas. O autor considera que os maiores adversários dos esforços da Inglaterra eram, indubitavelmente, Portugal e suas colônias, que não souberam atender aos seus

As “outras faces” anglo-saxônicas do comércio das almas são expostas, sobretudo, em “Colaboradores estrangeiros: britânicos e americanos”, sexto capítulo de *Tumbeiros*. Nele, Conrad indica surpreendentes estímulos ao tráfico provenientes de cidadãos ingleses e norte-americanos – estes, justamente os cidadãos de um país que se destacava por possuir uma “poderosa” oposição à escravidão.¹⁷⁴

As contribuições dos súditos britânicos para a continuidade do tráfico em países estrangeiros antecederam o grande envolvimento de cidadãos norte-americanos. Dessa forma, em 1816, quando o comércio negreiro inglês já era ilegal, os britânicos continuaram

¹⁷³ As expressões “liberais” e “conservadores” são empregadas pelo autor. Elas não designam apenas os membros dos dois grandes partidos políticos do Segundo Reinado, que se constituíram em 1837. De fato, as lideranças “liberais” mais destacadas por Conrad foram, como se verá, aquelas que encabeçaram a regência entre 1831 e 1837.

¹⁷⁴ CONRAD, *op. cit.*, p.8.

a incentivar o tráfico internacional abastecendo com manufaturados ingleses o escambo africano. Este mesmo esquema foi continuamente – e com sucesso – aplicado em diversos países durante toda a primeira metade do século XIX, notadamente em Cuba e no Brasil:

“ Como e quando os negociantes britânicos começaram a participar do tráfico escravista ilegal, é algo obscuro. Contudo, já em 1816, logo após o tráfico ter se tornado ilegal para os súditos britânicos, sabia-se em Londres que o capital britânico havia começado a entrar para o tráfico exterior através de investimentos em casas comerciais estrangeiras, e em 1835 os comerciantes britânicos estavam substituindo abertamente os espanhóis como fornecedores de mercadorias costeiras utilizadas no tráfico ilegal para Cuba, às vezes até enviando mercadorias para a África em navios britânicos.

No que diz respeito ao Brasil, um estudioso do tráfico escravista britânico do século XIX recentemente concluiu que os produtos manufaturados, principalmente de origem britânica, compreendiam pelo menos 80% das cargas utilizadas no escambo de escravos africanos transportados para o Rio de Janeiro nos anos de 1821 a 1843. É certo que em 1835, se não antes, os comerciantes britânicos no Brasil haviam se tornado um elo importante entre fabricantes da Inglaterra e os traficantes portugueses e brasileiros do Rio e outras cidades costeiras”.¹⁷⁵

Vasculhando registros da *British and Foreign Anti-Slavery Society*, o autor deparou-se com informações valiosas sobre o auxílio inglês no tráfico internacional . A documentação sugere que os súditos ingleses apoiavam o tráfico de diversas maneiras, a saber: através do já comentado sistema de difusão de casas comerciais estrangeiras, onde não somente tecidos, mas também armas de fogo eram vendidos para escambo na África; através do financiamento de banqueiros interessados em investir em expedições negreiras; através da compra e venda de ações de companhias de mineração (três em Cuba e seis no Brasil, todas elas empregando um total de 3325 escravos) e, finalmente, através da venda de instrumentos imprescindíveis ao processo de captura de negros africanos, tais como armas, pólvora e algemas. Tais práticas foram mantidas por um período longo de tempo graças a um fator surpreendentemente contraditório aos esforços abolicionistas britânicos: a tolerância do governo inglês.¹⁷⁶

¹⁷⁵ Idem, *ibidem*, pp.141-142.

¹⁷⁶ “ O próprio governo britânico, notável por sua persistência em capturar navios brasileiros, portugueses, franceses e espanhóis, e informar os governos estrangeiros sobre as atividades ilegais de seus cidadãos, foi em geral tolerante com as atividades questionáveis de súditos britânicos. O envolvimento britânico no tráfico escravista para Cuba e Brasil foi praticamente ignorado em Londres; se essas atividades não fossem muito ruidosas ou envolvessem poderosos interesses

Sobre a participação dos cidadãos norte-americanos, Conrad a divide em duas fases principais, sendo a linha divisória entre elas definida pelo *Bill Palmerston* inglês. Assim, sublinha que antes de 1839 as colaborações norte-americanas eram menos significativas, embora existissem: a partir de, pelo menos, 1810 -- ano em que a primeira referência à tal participação foi feita por Lord Brougham no Parlamento britânico -- elas correspondiam ao patrocínio da escravidão interna (através do consumo do café brasileiro produzido por mão-de-obra escrava) e pelo fornecimento de navios velozes e mais potentes frente às embarcações britânicas. Autorizando às belonaves britânicas a captura de navios registrados em Portugal ou que navegassem sob a bandeira portuguesa, o *Bill Palmerston* eliminou uma grande vantagem lusitana e permitiu aos cidadãos dos Estados Unidos o engajamento no tráfico brasileiro “com uma probabilidade de sucesso imensamente maior do que os cidadãos de outros países”.¹⁷⁷ Com isso, marinheiros e comerciantes americanos que até então eram grandes colaboradores do tráfico para Cuba envolveram-se intensamente no tráfico brasileiro, aproveitando o fato de serem cidadãos da única “grande nação ocidental” que se opunha aos objetivos ingleses em prol da legalização de busca e abordagem de navios comerciais.

Mas além desta oposição vantajosa à colaboração no tráfico, o governo americano oferecia outra possibilidade de participação aos traficantes estrangeiros: trata-se da já comentada exigência de concessão de “*sea letters*” dos consulados estrangeiros a qualquer cidadão que se declarasse residente nos Estados Unidos e comprador “*bona fide*” de um navio americano no exterior. Para Conrad, este “arranjo” permitia aos proprietários brasileiros a proteção da bandeira americana através da simples persuasão de cidadãos norte-americanos em fazer aplicações falsas “em troca de compensação substancial”. Entretanto, a despeito dessa legislação restringir a concessão de papéis de registros somente

britânicos não eram levados à imediata jurisdição da Grã-Bretanha. (...) Há evidências de que se esperava por parte do corpo diplomático britânico um silêncio discreto a respeito do problema das ligações dos comerciantes britânicos com o tráfico escravista, que na verdade ocorriam.” (Idem, *ibidem* p.145). Riva Gorenstein já havia sublinhado, no final da década de 1970 que “havia da parte do governo britânico um silêncio discreto a respeito do problema causado pelas ligações de firmas inglesas com negociantes portugueses que se dedicavam ao tráfico negreiro. Pessoas importantes do mundo mercantil inglês influíam no Parlamento britânico no sentido de que não fossem tomadas medidas que pudessem provocar atritos desnecessários com o governo português. Temiam que esta atitude prejudicasse a indústria fabril da Inglaterra e resultasse em uma diminuição do comércio que faziam com a América portuguesa”. (Cf.: GORENSTEIN, Riva: *op. cit.*; pp. 141-142).

¹⁷⁷ CONRAD, *op. cit.*, p.149.

a navios de propriedade exclusiva de cidadãos dos Estados Unidos, os consulados norte-americanos no Brasil capacitavam “notórios” traficantes brasileiros a adquirir documentos da *America* para suas próprias embarcações. Tais traficantes chegavam a imprimir uma “aparência ianque a estas embarcações”, contratando falsas tripulações norte-americanas, as quais eram amplamente beneficiadas e “tinham pouco a temer por parte das autoridades de qualquer nação”.

O sucesso deste envolvimento pode ser em parte explicado pela negligência histórica do Congresso, da Marinha, do Departamento de Estado das cortes e dos júris norte-americanos. Assim como ocorria no Império brasileiro, “a inação era a regra” quando a questão era o controle do tráfico de escravos. Com efeito, mesmo entre 1839 e 1861, período no qual os Estados Unidos mantiveram a decisão de patrulhar a costa africana contra o tráfico, sua esquadra naval incumbida de tal tarefa mostrou-se reduzida e pouco eficiente. Duas razões podem ser apontadas para este fato: a recusa dos congressistas norte-americanos do Sul e do Oeste em construir uma forte marinha e as prioridades de diversas administrações americanas, que privilegiavam a salvaguarda do comércio dos Estados Unidos.¹⁷⁸

Mas, afora estes fatores políticos, Conrad sugere características mais amplas da sociedade americana que poderiam ter colaborado no envolvimento no comércio negreiro. Neste sentido, argumenta singularmente que “a qualidade veemente do preconceito racial americano, a existência da escravidão em grande parte de seu país, e a prática notória de se transportar escravos através das fronteiras estaduais e costeiras para o Velho Sul embotavam a sensibilidade da nação para com o sofrimento dos negros, talvez intensificando nos Estados Unidos o desrespeito pela legislação sobre o tráfico escravista.”¹⁷⁹

Este quadro também possibilitou a participação direta de norte-americanos no tráfico de escravos para o Brasil. Atraídos pela alta lucratividade proporcionada pela atividade, estes homens nela ingressavam individualmente, como foram os casos dos capitães Samuel Barker e Ezdra Foster de Beverly ou em associações, como ocorreu com homens com escritórios em Baltimore, New England ou New York e com contatos em

¹⁷⁸ Idem, *ibidem*, p.156.

¹⁷⁹ Idem, *ibidem*, p.159.

Havana e no Rio de Janeiro. Esses negociantes foram os responsáveis por diversas das inovações que o tráfico de escravos para o Brasil recebeu no período de sua ilegalidade, como, por exemplo, o emprego das embarcações a vapor, em 1838.

Com estes dados, Conrad conclui que a contribuição dos ingleses e norte-americanos traduziram-se no desempenho de funções importantes quando não essenciais para a dinâmica e expansão do comércio negreiro. A exploração deste sub-tema relacionado ao episódio da abolição do tráfico de escravos no Brasil revela-se extremamente fecunda para o autor, pois permite uma reavaliação das condições morais das autoridades que duas importantes potências poderiam exercer sobre o Império brasileiro.¹⁸⁰

As contribuições de Joseph Miller para a história da abolição do tráfico de escravos para o Brasil dispõem-se em um estudo no qual desprezando uma delimitação espacial exclusiva sobre Angola – sua especialidade, enquanto pesquisador --, ele propôs-se a escrever “em escala atlântica”, conferindo atenção marcante a Portugal e ao Brasil.¹⁸¹ De fato, *Way of Death* destaca-se por sua monumentalidade. Através de um conjunto de capítulos que se sucedem segundo um enfoque que se revela “secundariamente cronológico”, o autor lançou-se em uma pesquisa refinada que, graças ao seu objeto, levou-o a tratar da história de quatro continentes: a África, a Europa e as Américas do Sul e do Norte. Esta opção possibilitou-lhe o “ecletismo pelo qual os historiadores às vezes clamam”, isto é, conduziu-o a uma literatura teórica que reúne interpretações marxistas, econômico-liberais, antropológicas, além de “insights da teoria dos sistemas mundiais” (“insights from world-systems theory”, p.xvi) para o período estudado.

Para Miller, a invasão napoleônica em Portugal, em fins de 1807 -- e a conseqüente transferência da Corte portuguesa para o Brasil -- conduziram os traficantes brasileiros às “franjas” (“fringes”, p.505) do tráfico de escravos internacional porque, em virtude do

¹⁸⁰ “ Os britânicos sempre criticaram o tráfico ilegal para o Império e a participação que nele tiveram os súditos do Brasil e de Portugal, e em 1850 e 1851 foram um importante fator para obrigar o Brasil, através do poder diplomático e naval, a pôr em prática a proibição do tráfico e assim suprimi-lo. Entretanto, nem os britânicos e tampouco seus contemporâneos norte-americanos, nas palavras do Ministro dos Estados Unidos para o Rio, Henry A. Wise, estavam “exatamente em posição inatacável para assumir tom elevado no lançamento de acusações, ou na leitura de discursos morais em relação ao pecado do tráfico escravista africano”. (Idem, *ibidem*, p.170).

¹⁸¹ MILLER, Joseph: *Way of Death – Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. James Vurrey, 1988.

sedimento de comerciantes portugueses no Rio de Janeiro, eles perderam o controle sobre os pontos tradicionais de abastecimento constituídos por Luanda e Benguela. Suplantados em seus respectivos *status* por mercadores portugueses que acompanhavam a Corte e que, graças a uma série de vantagens, passaram a deter um grande poder sobre o comércio negreiro, os traficantes brasileiros voltaram-se para outros centros da costa africana. Evidentemente, esses novos arranjos no tráfico internacional para o Brasil causaram modificações sócio-econômicas significativas tanto em pontos do litoral quanto do interior de algumas regiões da África.

Com estas proposições, Miller enriqueceu a história do tráfico das duas primeiras décadas do século XIX, retomando ou aprofundando, por um lado, tópicos recorrentes, tais como as pressões inglesas e, por outro, tópicos ainda pouco explorados, tais como a participação britânica no comércio clandestino; a caracterização dos detentores do comércio atlântico de escravos, considerando a participação de portugueses, brasileiros e africanos e, finalmente, aspectos da demografia e, principalmente, da geografia do tráfico. Deve-se ressaltar, ainda, sua contribuição para a historiografia que aborda o comércio negreiro transatlântico no contexto da independência do Brasil, uma vez que Miller analisa, ainda que sinteticamente, os efeitos que esta transformação política causou nas comunidades de traficantes localizadas no Brasil e em Angola.

Em termos da participação inglesa no tráfico, o autor destaca auxílios indiretos que ocorreram entre 1807 e 1830. Em primeiro lugar, considera a própria conjuntura política do Portugal do início do século XIX, a qual franqueou o financiamento de grande fração do tráfico aos mercadores britânicos. Trata-se aqui de uma referência ao Tratado de Aliança e Amizade firmado entre ingleses e portugueses em 1810 e responsável pela abertura dos portos brasileiros às mercadorias da Inglaterra. Miller admite que este Tratado também teria aberto uma nova frente de negócios que associaram comerciantes ingleses e portugueses, os quais atuaram intensamente no tráfico de escravos. O diferencial da argumentação do autor consiste na assertiva de que o acordo internacional proporcionou um duplo incentivo à atividade negreira. De um lado, aumentou significativamente os estoques dos comerciantes portugueses estabelecidos na Corte, facilitando o comércio dos mesmos com os traficantes do Rio de Janeiro. Por outro lado, conforme sugestão já feita acima, possibilitou o vínculo de alguns desses mercadores lusitanos com o próprio tráfico internacional entre a África e o

Brasil. Neste caso, Miller enfatiza as alternativas adotadas por negociantes que se viram ameaçados pela presença do excesso de produtos ingleses numa sociedade cujo poder de consumo era, em termos relativos, limitado.

Quanto às dificuldades colocadas aos traficantes brasileiros pela Inglaterra, Miller faz uma leitura sobre dois acordos anglo-portugueses, a saber: o “decreto humanitário” (p.511) de 1813 e o Tratado de 1815. Geralmente apresentado como mais uma concessão portuguesa aos anseios ingleses anti-tráfico, manifestados em pressões cada vez mais crescentes após 1810, o Decreto de 1813 estabelecia novas condições de higiene nas embarcações negreiras, além de estipular mantimentos mais adequados aos escravos e de limitar, de acordo com as regras do tráfico inglês (proibido em 1808), o número de “mercadorias” por embarcação. Mas, para o autor, embora tenha se revelado um obstáculo à atividade traficante como um todo, o decreto de 1813 representou mais um instrumento de privilegiamento dos mercadores lusitanos estabelecidos do Rio e de discriminação dos brasileiros. As modificações previstas no decreto beneficiaram os negociantes portugueses, uma vez que eles eram efetivamente donos dos escravos que carregavam, tendo, portanto, interesse nos “métodos mais avançados” de preservação de suas propriedades. Os “Rio slavers” ficavam em desvantagem também porque não tinham garantia de grande lucratividade no comércio com a África, uma vez que não detinham os valiosos bens de consumo ingleses, importantes na realização do negócio negreiro. Além disso, sobreviviam graças a fretes de cargas de africanos, as quais procuravam organizar da maneira mais barata e “eficiente” possível, isto é, carregando o maior número de “peças” ao longo do Atlântico. Quanto às interferências causadas pelo Tratado de 1815, que proibira o tráfico internacional de escravos ao norte do paralelo do Equador, Miller é taxativo: tratou-se de uma estratégia inglesa de salvaguarda de parte do mercado oeste-africano cujos vínculos com o Brasil resultavam em competitividade. As estipulações deste Tratado afetaram, sobretudo, os mercadores e traficantes da Bahia, então extremamente envolvidos na exportação do tabaco brasileiro e na importação de negros provenientes da Costa da Mina.

Miller também registrou outras intervenções inglesas que penalizaram ainda mais os traficantes brasileiros, a saber: a ocupação militar de Buenos Aires em 1806, fato que possibilitou aos britânicos o controle sobre quase todo o tráfico na região e a determinação

da abolição das importações de escravos na região do Prata, que recebia muitos cativos vindos do Rio de Janeiro.

A interferência britânica no Brasil originou, portanto, alterações nas atividades dos traficantes brasileiros, fossem eles do Rio de Janeiro, da Bahia ou de Pernambuco. No caso dos traficantes cariocas, que até então mantinham grandes negócios com os portos de Luanda e Benguela, as mudanças foram amplas. Procurando abastecimento em pontos mais remotos da costa africana, estes empreendedores deslocaram suas atividades para as regiões de Moçambique e para outros pontos da costa angolana, como foi o caso das localidades próximas à desembocadura do rio Zaire (com destaque a Cabinda) “abandonadas pelo ingleses” e da região costeira de Loango. Quanto aos traficantes da Bahia, afetados, como já se afirmou, pelo Tratado de 1815, três alternativas restaram, a saber: a violação do Tratado, isto é, a persistência do comércio com a região da Costa da Mina; a adoção de mudanças estratégicas comerciais, fato que originou a procura por compradores de tabaco nos pontos “alternativos” de obtenção de escravos abertos pelos traficantes cariocas; a canalização de recursos a outros investimentos, tais como a posse de terras ou o financiamento de novas técnicas que as propriedades açucareiras passaram a demandar no século XIX. Finalmente, quanto aos comerciantes pernambucanos, frisa que, assim como os baianos, eles também “foram sujeitos a todas as desvantagens sofridas por seus compatriotas do Rio, graças às intervenções anglo-portuguesas na estrutura administrativa em Luanda a partir de 1810”. Se, de um lado, o mercado de algodão era vasto (com destaque aos compradores ingleses), não havia, por outro lado, fontes de escravos na costa oeste africana. Neste contexto, os únicos destinos a eles reservados eram os “pontos alternativos” compartilhados com baianos e sobretudo cariocas, isto é, nas proximidades da desembocadura do rio Zaire ou em “qualquer ponto ao norte de Luanda”.¹⁸²

As transformações sócio-geográficas ocorridas na África em virtude do comércio negreiro inter-continental são igualmente aprofundadas por Miller, ao analisar o conflito de interesses travados entre dois grupos distintos de mercadores de escravos estabelecidos em Luanda após 1810, a saber: os “lusso-africanos” e os representantes das “casas anglo-portuguesas” (“Anglo-Portuguese houses”, p.515) recém-implantadas no Brasil. Em termos

¹⁸² Idem, *ibidem*, p. 525.

resumidos, este conflito representou uma progressiva perda de privilégios que os primeiros até então possuíam, em decorrência da instalação de um sistema de controle “anglo-português” sobre todo o transporte dos negros escravizados no interior do território angolano. Através de decretos oficiais, do estabelecimento de tropas metropolitanas nas rotas mais utilizadas para trazer os escravos ao litoral e da ampliação da fiscalização e cobrança das dívidas que os “lusu-africanos” do interior contraíam para com os traficantes do litoral, os comerciantes “anglo-portugueses” obtiveram grande autonomia na organização do fluxo de escravos nos eixos que ligavam Luanda ao interior. Interferindo em práticas e negociações até então muito comuns entre “lusu-africanos” dessas duas regiões, o novo grupo de investidores negreiros – sempre auxiliados por seus “tutores ingleses” – consolidaram sua preponderância em porções relevantes do território angolano.

Irremediavelmente atingidos pela concorrência com os representantes das “casas anglo-portuguesas” estabelecidas no Brasil, os traficantes “lusu-africanos” também foram obrigados a encontrar formas alternativas de enriquecimento e de realização de suas atividades. As soluções por eles encontradas incluíram o contrabando com espanhóis e norte-americanos e a intensificação das atividades em portos ao norte de Luanda (Cabinda, pequenos portos entre Kikombo e Dande, e, principalmente, Ambriz), pontos onde o exclusivismo anglo-lusitano não foi efetivado.¹⁸³

Os reflexos sócio-político-econômicos da independência política brasileira em Angola são comentados brevemente por Miller através de duas decorrências: as

¹⁸³ Através de documentação primária de Oliveira Barboza, Miller ressalta a posição de Ambriz enquanto fonte “alternativa” para o embarque de africanos para a América, a partir, sobretudo, de 1813. Neste sentido, destaca a liberdade de exportação sem taxaço no local; a ausência de interferências efetivas de representantes da Coroa portuguesa (a despeito de diversas tentativas); o “monopólio” detido pelo traficante Manuel José de Sousa Lopes na região. Além disso, conjectura acerca de motivos que levavam mesmo os traficantes que atuavam em Luanda a embarcar definitivamente suas “mercadorias” em Ambriz: “Ambriz, a port that had long vented slaves coming from Kwango and other areas that the government at Luanda vainly considered its protected hinterland, got its start as an aknowledged Luso-African outlet in 1813. A number of merchants left Luanda then to take deliveries of slaves there and to foward them to Brazil without patying the export duties levied in Luanda. Equally important as a motivation behind this move must have been other restrinctions added to the Luso-Africans at Luanda after 1810, since they received other slaves at Luanda, presumably paid taxes on them there, and still put them aboard small casting vessels for transfer to transoceanic ships waiting at Ambriz. The “humanitarian decree” of that year is an obvious possibility. The Crown ordered its governor in Angola not to permit such evasions, but one large Luanda trader, Manuel José de Sousa Lopes, remained at Ambriz and became the monopoly broker on trade conducted there until 1819. He also served as consul general for foreigners who came there to buy slaves.” (Idem, *ibidem*, p.519).

inquietações sociais que a declaração de 1822 provocou em Luanda e Benguela, onde o pertencimento à Coroa portuguesa fora temporariamente ameaçado e a questão do *rush* pela encomenda de escravos desencadeado no Império pelo Tratado de 1826.

Em relação à primeira decorrência, explica as inquietações políticas que aconteceram em Benguela e Luanda à independência em função de dois fatores. Em primeiro lugar, considera a importância dos vínculos econômicos entre estas regiões e o Império recém constituído: o Brasil sustentava, indubitavelmente, grande parte da economia colonial destes centros “fora do alcance da limitada autoridade dos governantes lisboetas e dos magistrados da Coroa” (p.527). Em segundo lugar, ressalta as conjunturas políticas singulares de Portugal e de suas colônias africanas entre 1822 e 1823: envolvida num processo de reformas que se delineavam em torno de uma monarquia constitucional – com o monarca D. João VI já reestabelecido na Europa – a metrópole “abandonara” momentaneamente suas colônias africanas. Com efeito, estes territórios permaneceram, durante alguns meses, desprovidos de autoridades oficiais, até a nomeação, em 1823, de um novo responsável oficial por Angola. A partir de então, os dois territórios coloniais tiveram o mesmo destino: o retorno ao *status* anterior de território pertencente ao Império Português.

Aprofundando suas considerações sobre estes dois anos durante os quais “eventos confusos” teriam ocorrido em Angola, Miller argumenta que, neste período, facções de comerciantes tanto de Luanda quanto de Benguela aproveitaram o “interim” para manifestarem suas posições a respeito do futuro político dos territórios onde atuavam. Antônio Lopes Anjo, um dos maiores comerciantes de Benguela, liderou um processo de estreitamento de relações comerciais com o Brasil, consolidando a histórica orientação que a cidade possuía para o Rio de Janeiro. Em Luanda, um grupo de traficantes profundamente endividados com o governo português (“presumivelmente” em virtude de tarifas sobre escravos embarcados), tentaram escapar de suas delicadas condições intensificando o comércio com o Império de D. Pedro. Estes “rebeldes de Luanda” (“Luanda rebels”, p. 527) teriam também se associado aos representantes dos grandes traficantes “anglo-portugueses” do Rio de Janeiro, os quais tinham interesses em dominar o tráfico de escravos no interior. Nos dois casos, entretanto, a reação da metrópole resultou eficaz: em 1823 e 1824 o novo governante português em Angola, Christovão Avelino Dias,

reestruturou a autoridade lusitana, contando com o auxílio de tropas lisboetas igualmente recém instaladas.¹⁸⁴

Em relação ao "rush" pela encomenda de escravos, retoma o problema do reconhecimento inglês da independência brasileira, concretizado a partir do Tratado de 1826. Determinando o compromisso brasileiro de extinção do comércio trans-atlântico de escravos, o Tratado definiu um acordo que, no ano seguinte, fixou o estancamento absoluto para o ano de 1830. O "rush escravista", desencadeado no Brasil a partir de 1827 foi responsável pelo endividamento de muitos traficantes e proprietários brasileiros e pelas transformações radicais na condição social dos traficantes angolanos, pois atingiu a dinâmica de seus negócios ao impulsionar a política metropolitana de "interiorização" do

¹⁸⁴ José Honório Rodrigues também identificou as (im)possibilidades de uma unificação Brasil-Angola na década de 1820, à luz da historiografia, de ofícios de governadores angolanos, correspondências diplomáticas entre ministros e enviados britânicos e das Atas de sessões do Conselho de Estado do Império do Brasil. Reiterando a "perspectiva nacionalista" de *Brasil e África*, conclui que "nascíamos livres de ambições colonialistas, embora fôssemos um Império", ponderando que D. Pedro I rechaçou qualquer iniciativa de unificação. Assim, o monarca teria respeitado, por um lado, as orientações diplomáticas britânicas -- temerosas de um incremento do tráfico, em caso de eventual anexação de Angola -- e desconsiderado, por outro lado, as sugestões colonialistas do Conde de Gestas (representante francês) e do Barão de Mareschal (representante austríaco), ambos partidários de uma incorporação da África. Apurando que, em 1823, 4/5 das exportações angolanas tinham como destino o Brasil, interpretou com naturalidade o fato de haver em Angola "tal como no Brasil, fortes correntes liberais que pleiteavam um regime mais autônomo", "sonhando" com uma unificação política entre os dois continentes. Exemplo destes anseios são encontrados no angolano Eusébio de Queiroz Coutinho (pai de Eusébio de Queiroz Coutinho Matoso da Câmara), conselheiro das Cortes Gerais, representante "do mundo afro-asiático dos Reinos Unidos de Portugal, Algarves e Brasil". (Cf.: RODRIGUES, J.H.: *Op. cit.*, capítulo 01, item 02: "O Brasil domina a África portuguesa, 1818-1826"). As preocupações com os nexos históricos entre Angola e Brasil exteriorizam-se de diversas formas na historiografia. Faz-se oportuno indicar, neste sentido o recente estudo publicado de Luiz Felipe de Alencastro sobre o comércio inter-Atlântico de escravos para o Brasil quinhentista e seiscentista. Preocupado com a "formação do Brasil no Atlântico Sul", o autor propõe a implosão dos moldes tradicionais da história das colonizações lusitanas, rechaçando qualquer perspectiva comparativa e procurando levantar subsídios que justifiquem a existência de um só sistema colonial. Este sistema teria se configurado um espaço econômica e socialmente "bipolar", sendo um pólo definido pela produção escravista -- o americano -- e outro destinado à reprodução de cativos -- o angolano. O Império português é equiparado a um "espaço aterritorial, um arquipélago lusófono composto dos enclaves da América portuguesa e das feitorias de Angola." Cf.: ALENCASTRO, Luiz Felipe de: *O Trato dos Videntes -- Formação do Brasil no Atlântico Sul (Séculos XVI e XVII)* (São Paulo, Companhia das Letras, 2000). Ademais, cf.: DIAS, Jill R.: "A sociedade colonial de Angola e o liberalismo português", in *O Liberalismo na Península Ibérica na Primeira Metade do Século XIX* (Lisboa, Sá da Costa, 1982) ; ALEXANDRE, Valentim: *Os Sentidos do Império: Questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português* (Porto, Afrontamento, 1993).

mercado de trabalho escravo no oeste africano.¹⁸⁵ Nesse sentido, o "rush" incentivou a procura de outras áreas de abastecimento, levando Luanda a perder, a partir da década de 1830, a posição hegemônica que desfrutava em relação aos outros centros exportadores de escravos. Trata-se do argumento-chave de sua conclusão segundo a qual a orientação dos traficantes cariocas para as "franjas" do litoral africano (representadas pelos portos ao norte de Luanda, por Moçambique e, ainda, por Benguela) revelou-se uma estratégia bem sucedida e fundamental para a continuidade do tráfico de escravos para o Brasil ao longo das décadas de 30 e 40 do século XIX.

IV. Inovações da historiografia brasileira sobre sujeitos e dimensões do tráfico

Em Costas Negras, de Manolo Garcia Florentino traz interpretações inovadoras relativas ao tráfico carioca durante um período que se estende do século XVIII ao XIX. Ampliando sensivelmente as interpretações historiográficas sobre as resistências à supressão do comércio negreiro no Brasil o autor parte do pressuposto, na introdução de seu trabalho, de que a historiografia relativa ao tráfico apresenta "contornos paradoxais". Tais explicações constituiriam uma historiografia que "estava fora de lugar muito mais do que se poderia esperar". Em primeiro lugar, em virtude do latente – e problemático – silêncio em relação à história da África, por parte de autores brasileiros.¹⁸⁶

Em segundo lugar, em virtude da falta de rigor interpretativo em relação ao controle das atividades negreiras, no que diz respeito ao seu suposto vínculo com o capital mercantil europeu. A assertiva segundo a qual este capital organizava e controlava a circulação dos cativos no Atlântico, obtendo assim benefícios políticos e econômicos, não encontra sustentação ao se confrontar com o dado histórico de que entre 1810 e 1850 "as elites

¹⁸⁵ MILLER, *op. cit.*, p.529.

¹⁸⁶ "... constatava-se que, cronologicamente ou em termos de volume absoluto de indivíduos importados, nenhuma outra região americana esteve tão ligada à África através do tráfico como o Brasil. Embora esta organicidade fosse flagrante, alguns dos mais clássicos autores da historiografia brasileira silenciavam ou pouco falavam sobre a "terra dos etíopes". Aspecto ainda mais desapontador quando se sabe que, por séculos, os milhões de cativos importados eram escravizados por africanos, isto é, sua "produção" na África estava longe de constituir-se em fenômeno episódico, ou de reduzir-se a uma crueldade inaudita." (FLORENTINO, *op. cit.*, p.21).

brasileiras puderam resistir às poderosas pressões econômicas, políticas e militares da onipresente Albion”.¹⁸⁷ Como alternativa a esta incoerência, o autor conjectura acerca da existência de uma organicidade até então não explicitada entre os traficantes brasileiros, o Estado e a sociedade do Brasil Colônia (e, por extensão, do Império):

“ ... tão ou mais importante do que desvendar as razões da resistência da elite brasileira, era saber como o Davi tropical logrou um êxito ao menos parcial contra o Golias britânico. Algo mais orgânico deveria unir não uma indeterminada ‘economia escravista’, mas sim os traficantes, ao Estado e sociedade coloniais. Passei a intuir que, para o esclarecimento desta possível organicidade, pouco contribuía tomar o comércio negreiro como mero atavismo. Em se tratando de um negócio, valeria mais a pena buscar desvendar sua lógica empresarial para, a partir dela, tentar detectar os nexos de seus agentes propulsores (os traficantes de almas) com a sociedade, a economia e o Estado.”¹⁸⁸

Neste sentido, em primeiro lugar, Florentino relativiza os resultados de pesquisas que insistem meramente no “perfil lusitano” do tráfico de escravos -- como atesta o caso de José Honório Rodrigues, cuja descrição do perfil dos traficantes gira em torno do argumento de que “os portugueses [eram os] monopolistas do comércio negreiro, donos do tráfico e da venda”.¹⁸⁹ Em segundo lugar, para fixar os parâmetros sua nova interpretação, Florentino levanta e, eventualmente, reavalia propostas interpretativas presentes em textos clássicos --precisamente os de Caio Prado Júnior, Celso Furtado, Fernando Novais, Ciro Flamarion Cardoso e Jacob Gorender.¹⁹⁰ Considerando a existência de poucos estudos específicos sobre o tráfico de escravos para o Brasil, Florentino opta por analisar obras nas quais o comércio inter-atlântico “dilui-se no esforço de explicitar os traços característicos da sociedade e economia escravistas”.

Assim, aponta três eixos através dos quais se aborda o tráfico nestes autores: “como variável do cálculo econômico da empresa escravista colonial; enquanto fluxo demográfico;

¹⁸⁷ Idem, *ibidem*, p.22.

¹⁸⁸ Idem, *ibidem*.

¹⁸⁹ Cf.: RODRIGUES, J. H.: *Op. cit.*; p. 190.

¹⁹⁰ PRADO JÚNIOR, Caio: *Formação do Brasil Contemporâneo* (São Paulo, Brasiliense, 1977 / 1^a. edição: 1942); NOVAIS, Fernando A.: *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)* (São Paulo, HUCITEC, 1983); FURTADO, Celso: *Formação Econômica do Brasil* (Cia Ed. Nacional, 1967 / 1^a. edição, 1954); CARDOSO, Ciro F. S.: “Sobre os modos de produção coloniais na América”, in SANTIAGO, Théo (org.): *América Colonial (Ensaio)* (Rio de Janeiro, Pallas, 1975, pp.61-88); GORENDER, Jacob: *O Escravismo Colonial* (São Paulo, Ed. Ática, 1978).

e como um negócio.” Sem entrar em maiores detalhes, ao comentar o primeiro eixo, Florentino destaca uma tônica geral inerente a todos os clássicos: por sustentar a reprodução da força de trabalho, o comércio negreiro constitui o “elemento central para o cálculo econômico escravista”. Paralelamente, por ser um dos agentes fundamentais na reprodução da empresa colonial, ele deriva da situação agroexportadora da Colônia. Portanto, “ao crescimento do volume das exportações de produtos tropicais corresponde o da importação de mercadorias especiais, os homens”, não sendo válido o inverso.

Segundo Florentino, o tráfico compreende, em Caio Prado Júnior, a condição central para a reprodução da força de trabalho, justificando-se assim a sua permanência a despeito da crueldade e do desprezo às condições de vida dos africanos cativos. A abordagem de Celso Furtado parte do mesmo pressuposto para o autor de *Em Costas Negras*: Furtado indica uma “visão de curto prazo” aos empresários que contavam com um fluxo barato de mão-de-obra. Fernando Novais, por sua vez, é criticado por não ter percebido que o comércio inter-Atlântico pudesse abrandar a interrupção da “rotação de capital” promovida pela escravidão. Já a abordagem de Jacob Gorender denota um grave paradoxo: para justificar a perenidade do tráfico, o historiador remete-se ao mesmo empreendimento.¹⁹¹

As maiores distinções entre estes autores residem na caracterização dos motivos que levavam à necessidade de existência do fluxo demográfico. Sobre esta questão, Florentino analisa apenas as distintas versões para a gênese do tráfico, as quais dispõe em duas linhas interpretativas distintas. Na primeira, inclui todos os autores citados, a exceção de Fernando Novais, autor de uma tese radicalmente oposta. Se para Caio Prado Júnior, Celso Furtado, Ciro Cardoso e Jacob Gorender, a demanda de braços na lavoura determinou a existência do tráfico atlântico, para Novais a opção pela utilização da mão-de-obra africana constitui

¹⁹¹ “Embora afirme que a escravidão trave a velocidade da rotação do capital – pois implica o desembolso de recursos para a compra do cativo antes que este comece a produzir – Fernando Novais, por seu turno, não se dá conta de que o próprio tráfico pode minorar o problema. (...) No final da cadeia de explicações Jacob Gorender consegue integrar estruturalmente o maior ou menor desgaste dos escravos à vigência do comércio de africanos. Ao baratear a mão-de-obra, o tráfico permite superexplorar o escravo e imediatamente substituí-lo por outro, diminuindo o intervalo entre o desembolso da compra e seu reembolso. O resultado é que na fase de expansão econômica se incrementa a velocidade da rotação do capital inicial investido na aquisição do cativo. Mas a alta mortalidade escrava daí derivada tramaria a constância da incapacidade colonial em suprir internamente de braços as empresas exportadoras. Desse ponto de vista, a perenidade do comércio de almas remete, paradoxalmente, ao próprio tráfico.” (Idem, *ibidem*, pp 26-27).

um reflexo imediato da alta lucratividade proporcionada pela atividade dos traficantes, responsável, em grande medida, pela acumulação europeia de capital:

“ Em todos estes autores, a necessidade do fluxo demográfico adquire motivações distintas de acordo com o momento que se considere. Ao analisar a escravidão já plenamente constituída, observa-se que o exercício da lógica empresarial implica em um aparente desperdício de força de trabalho, o que torna o tráfico um elemento estrutural. Se, por outro lado, toma-se a gênese do tráfico, no século XVI, a escassez de braços de nativos na escala exigida pela produção é fator determinante firmemente acentuado por Caio Prado, Celso Furtado e Ciro Cardoso, reticentemente assumido por Jacob Gorender e enfaticamente negado por Fernando Novais. Se para os três primeiros esta escassez – ou, no caso de Gorender, o “nível das forças produtivas” –, leva à adoção da escravidão mercantil, é evidente que para todos eles a demanda precede a oferta de braços. Já para Novais, isto somente seria verdadeiro se referisse ao comércio de aborígenes. Quando passássemos ao tráfico de africanos, veríamos que a alta lucratividade desta atividade é que levaria à utilização dos negros pelas empresas escravistas coloniais, com o comércio atlântico de almas firmando-se como um dos mais lucrativos setores de acumulação para o capital comercial europeu.”¹⁹²

Outro grande paradoxo detectado por Florentino na historiografia que problematiza constitui a onipresente lacuna de considerações detalhadas da história da África. Embora estes autores tenham sugerido hipóteses sobre as origens do tráfico, nenhum deles estabelece motivos totalmente convincentes para a estrutura de fornecimento dimensão e a continuidade de fornecimento de homens-mercadorias por parte do continente africano. Neste sentido, argumenta que “em nenhum momento, em parte porque não era seu objetivo, Caio Prado se pergunta sobre os fatores que, por mais de três séculos, teriam levado a África a servir de reservatório de mão-de-obra para a colonização portuguesa. Por isso, no seu modelo, o continente negro se reduz a uma variável passiva no processo geral de colonização da Afro-América.”. Celso Furtado, por sua parte, “não vai mais além no que se refere à inserção da África no circuito colonial”, igualando-se a Caio Prado ao afirmar que o escambo lusitano com o continente africano é suficiente para a explicação de tão longo comércio. Em relação à interpretação de Fernando Novais, identifica um sensível avanço, uma vez que ela traz um item específico à questão do tráfico atlântico, ressaltando “aspectos estruturais” do envolvimento africano no circuito oceânico. Entretanto, “nada se

¹⁹² Idem, *ibidem*, p. 27.

explicita sobre a dinâmica africana desse envolvimento”. Gorender, mais duramente criticado, avalia paradoxalmente o tráfico como um elemento exógeno à África.¹⁹³

Buscando ao menos preencher provisoriamente estas lacunas, Florentino estabelece as “condições de produção social do cativo na África”: as guerras internas do continente africano (promovidas pelos “Estados pré-coloniais”) e externas (incentivadas pelos equipamentos bélicos obtidos graças ao escambo costeiro) a ele. Dessa forma, destaca o tráfico enquanto “veículo de consolidação do poder e de expansão de relações escravistas no próprio continente negro” e indica que a forma violenta e expropriadora do trabalho alheio através da qual o escravo era produzido colaborava para o seu baixo custo no Brasil. Estes dados sustentam sua assertiva segundo a qual a articulação entre a economia escravista colonial e as diversas formações africanas envolvidas no tráfico precisam ser repensadas. Assim, “o tráfico atlântico passa a ser afro-americano por definição, não porque signifique uma migração forçada de africanos para a América, mas sim e principalmente porque desempenha funções estruturais nos dois continentes”.¹⁹⁴

Reafirmando as estruturações e dinâmicas próprias do comércio negreiro, Florentino demonstra que o comércio inter-atlântico de africanos para o Brasil do período assinalado representava nada mais do que o mais importante setor de “acumulação endógena” tendo, por isso, uma autonomia relativa em relação “às pressões e conjunturas das *economias centrais*” no “início dos tempos modernos”.¹⁹⁵ Na verdade, ainda que *Em Costas Negras* seja marcado por uma originalidade que reside, em parte, pela metodologia do autor, o estudo se insere numa vertente interpretativa defendida pelo orientador da pesquisa, Ciro

¹⁹³ “ Há, por outro lado, autores que mesmo reconhecendo a participação africana no tráfico, não vêem nela um elemento estrutural. É o caso de Jacob Gorender, para quem o tráfico não passava de um elemento exógeno à África. Mas como considerá-lo um dado meramente alienígena, sem nenhuma relação orgânica com as condições internas da África, se a exportação de braços para a América durou mais de três séculos sem que o apresamento fosse realizado (a não ser esporadicamente e, mesmo assim, em especial durante o século XVI) pelos traficantes euro-americanos? Como afirmar que as estruturas africanas “permaneceram intactas, mas pervertidas” pelo incremento do tráfico, quando o próprio Gorender mostra, por exemplo, que o Estado do Daomé surgiu no bojo do desenvolvimento do comércio negreiro em pleno século XVII, fundado no monopólio estatal sobre as transações com escravos? Se o reforço do poder estatal é, em última instância, o fortalecimento de uma classe ou de um bloco no poder, e se para este movimento estrutural o tráfico desempenhou um papel central, como considerá-lo uma simples ‘perversão exterior’, sem efeitos revolucionários ou sem função estrutural interna à África?” (Idem, *ibidem*, pp.77-81).

¹⁹⁴ Idem, *ibidem*, p.104.

¹⁹⁵ Apresentação de Ciro Flamarion Cardoso, p.19; itálicos do autor.

Flamarion Cardoso. Há mais de vinte anos, Cardoso defende a idéia de “não serem a América Latina e o Caribe coloniais uma espécie de simples quintais da Europa, ou um corolário de processos cuja lógica lhes seria externa. Pelo contrário, estavam constituídos por verdadeiras sociedades, portadoras de lógicas e contradições intrínsecas, específicas”.¹⁹⁶

Com estes preceitos, o estudo apresenta uma justificativa mais ampla desta resistência, não a interpretando meramente como questão de “sobrevivência de um setor imprescindível da economia”. A descrição pormenorizada do poderio econômico e político dos traficantes justifica a alta capacidade que possuíam para desafiar o maior rival do tráfico para o Brasil -- a Inglaterra. Neste sentido, faz-se necessário frisar que, para Manolo, a restrita “comunidade dos traficantes” possuía características que não a distanciavam das elites cariocas com um todo: participava ativamente dos processos de urbanização da Corte; investia mais significativamente em jóias, metais preciosos, ações e apólices.

O Infame Comércio – Propostas e Experiências no Final do Tráfico de Africanos para o Brasil (1800-1850) traz ao leitor o coroamento da primeira incursão de fôlego do historiador Jaime Rodrigues à história do estancamento do comércio inter-atlântico de africanos para o Brasil. Inaugurando uma trajetória que, nos dias de hoje, já possui contornos mais amplos, dentro dos quais inclui-se a sua tese de doutorado¹⁹⁷, o livro apresenta os resultados de sua pesquisa de mestrado. A importância de seus estudos fundamenta-se no lugar por ela ocupado dentro da historiografia nacional e estrangeira que, direta ou indiretamente, abordou o tráfico de escravos para o Brasil.

Argumentos ancorados nas pressões britânicas -- bem como nas contendas por soberania que delas emergiram -- encontram, na obra, o seu devido lugar. No entanto, as intenções de Rodrigues contemplam problemas de investigação histórica que ampliam este quadro, sem, contudo, subvertê-lo. Delineando reflexões até então superficialmente esboçadas, o autor questiona: qual teria sido a maneira através da qual os impactos das referidas pressões teriam se manifestado no Brasil do oitocentos? Em outras palavras, como

¹⁹⁶ Idem, *ibidem*, p.18.

¹⁹⁷ Cf. RODRIGUES, Jaime: “De Costa a Costa – Escravos e Tripulantes no Tráfico Negreiro (Angola - Rio de Janeiro, 1789-1860)”. Campinas, I.F.C.H / Unicamp; maio de 2000; *mimeo*. Desta tese, confira, sobretudo, o capítulo III, “A Rede Miúda do Tráfico”; 102-144.

analisar os “conflitos internos que envolveram [os] diversos grupos sociais brasileiros daquele período” envolvidos na questão do estancamento?

Tais questões inspiraram os seguintes desdobramentos: como se projetaram e evoluíram as “imagens sociais” dos traficantes na sociedade brasileira do final do século XIX? Quais foram os papéis das autoridades policiais e judiciárias relacionadas ao processo? Que atitudes assumiram a população livre da América Portuguesa, e, posteriormente, do Império brasileiro ao longo da primeira metade do XIX, em relação à questão? Que comportamentos foram flagrados entre os escravos e os africanos livres neste mesmo contexto?

O investimento em questões significativas como estas exigiu do autor uma intensa pesquisa documental. Aqui reside, de fato, um dos pontos mais altos de seu trabalho: as referências que o embasam sugerem aos historiadores brasileiros possibilidades inéditas oferecidas, em termos empíricos, à história do tema. Das memórias sobre a escravidão escritas na primeira metade do século XIX aos debates parlamentares da Câmara e do Senado do Império, dos processos de apresamento de navios negreiros às correspondências entre autoridades centrais, provinciais e locais relativas à repressão do tráfico clandestino, um grande acervo de documentos é cruzado com títulos importantes de extensa historiografia.

Explorando este leque de documentação, Rodrigues privilegia alguns documentos em detrimento de outros, em obediência aos objetivos da obra. Neste sentido, por exemplo, não esgota, definitivamente, a riqueza dos debates parlamentares sobre o estancamento. A carência de abordagens mais aprofundadas destes debates é justificada com o argumento de que a limitação do estudo do fim do tráfico ao interior da política institucional do Império revela-se uma prática comum e problemática de uma grande fração da historiografia. Assim, Rodrigues defende uma preocupação com as “frestas” que o comportamento da “elite” pode oferecer ao historiador.¹⁹⁸ É neste sentido que ganham

¹⁹⁸ Rodrigues utiliza a expressão “elite política”, na acepção de José Murilo de Carvalho, em *A Construção da Ordem: a elite política imperial* (Rio de Janeiro, Campus, 1980, p.41), isto é, caracterizando-a como o conjunto de “homens que passaram a fazer parte do poder governamental após a independência, mesmo que boa parte deles fosse proveniente da administração colonial (...) [e que] (...) ocupavam os cargos do executivo e do legislativo, isto é, além do Imperador, os Conselheiros do Estado, os ministros, os senadores e os deputados”(Rodrigues, *op. cit.*, citação às

espaço e vigor as avaliações da participação de grupos sociais “extra-elite” na história da abolição do tráfico. Levar em consideração as opiniões dos vários segmentos que compunham a sociedade brasileira da primeira metade do século XIX, é uma maneira, sustenta, de salientar que “a idéia [da] pressão inglesa não explica a existência de duas leis de extinção do tráfico, em 1831 e em 1850”.¹⁹⁹ Assim, contextualiza medidas como estas em uma análise dos conflitos internos que envolveram diversos grupos sociais nas últimas décadas em que o tráfico existiu de fato (ainda que não de direito), relacionando-os às determinações do governo imperial sobre outras questões prementes, tais como o controle social de livres e libertos, os projetos de civilização, as concepções de nação e cidadania e as dissidências internas à elite proprietária.

Ainda que dentro de um outro registro, o estudo não deixa de tangenciar certas questões clássicas. A histórica submissão de Portugal à Inglaterra no contexto de expansão napoleônica ; os tratados anti-tráfico dela derivados; a complexa questão das relações entre os interesses ingleses em diminuir a influência comercial brasileira na África e o desenrolar das pressões britânicas anti-tráfico podem ser encontradas na obra, não sendo elas o seu *locus* de originalidade. De qualquer forma, recupera-se, aqui, uma idéia instigante: de maneira análoga à sugestiva abordagem de Paula Beiguelman²⁰⁰, Rodrigues sugere que a intensificação das referidas pressões, traduzida, em grande medida, pelo *Bill Aberdeen*, provocou uma modificação radical nas políticas partidárias brasileiras, que passaram então a defender a soberania nacional, sacrificando a defesa do *status quo* escravista. Assim, as exigências da Inglaterra, antes combatidas por motivos de “honras, interesses, dignidade, independência e soberania”, teriam encontrado efeitos definitivos perante a “necessidade de se garantir soberania perante ela”²⁰¹ -- necessidade que explica a aprovação da “lei Eusébio de Queiroz” de 1850.

A preocupação em ressaltar dinâmicas internas da sociedade brasileira em prol do estancamento emerge, por exemplo, em uma análise fundamentada em manuscritos (em especial os “discursos médicos”) que caracterizam a associação entre escravidão e “corrupção dos costumes”, os “males sociais” e a “ameaça à segurança pública”, processo

páginas 29 e 30). Deixarei, neste trabalho, uma sugestão de que as “limitações” aventadas por Rodrigues quanto à documentação parlamentar ainda não foram, propriamente, conquistadas.

¹⁹⁹ Idem, *ibidem*, p. 25.

²⁰⁰ Cf.: BEIGUELMAN, Paula, *op. cit.*.

²⁰¹ RODRIGUES, *op. cit.*; p. 118.

acentuado nas décadas de 1830 e 1840, ainda que Rodrigues pondere que o temor da “haitianização” da sociedade brasileira já se revelasse latente por aqui no início da década de 1820.²⁰²

Outro argumento abordado pelo autor revela-se consonante à tônica da obra: ela afirma a singularidade da abolição do tráfico de escravos enquanto fenômeno histórico, desvinculando-a, neste sentido, de esquemas explicativos baseados na idéia de “gradualidade da abolição da escravidão brasileira”. Rodrigues abre, neste sentido, uma polêmica com João Luiz Alves e Paula Beiguelman.²⁰³ Refutando-os com rigor, destaca discursos proferidos na Câmara por Cunha Matos -- deputado que, como vimos, a despeito da oposição à assinatura do Tratado anti-tráfico de 1826, afirmou enfaticamente que “o comércio de escravos [especificamente ele] deve acabar, mas deve acabar quando assim o quiser a nação brasileira, livre, soberana e independente dos caprichos e da vontade do governo da Inglaterra”; as Memórias de Henrique Rebelo e de Miguel Calmon Du Pin e Almeida (Visconde de Abrantes), que, na década seguinte, também se declararam contrários à continuidade do tráfico sem defender a abolição da escravidão e a obra de Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira, que já em 1822 propunha “alterações nas regras da escravização” sem, contudo, defender a extinção do tráfico, embora apoiasse a liberdade dos negros nascituros. Tais argumentos, aliados a outros, embasam a assertiva de que “inventariando ainda os projetos das relações escravistas na primeira metade do século XIX, vemos surgir propostas de acabar gradualmente com a escravidão, sem mencionar a

²⁰² Esta perspectiva encontra o seu contraponto em John Armitage. Escrevendo na década de 1830, o autor não compartilha do temor da “haitianização” da sociedade brasileira, apostando, inclusive, numa melhoria das condições de tratamento aos cativos no país: “Tem havido aqui [na província da Bahia] muitas revoltas e com toda a probabilidade ainda haverá outras; mas não se segue por isso que o mesmo espírito se espalhe por todo o país. Nas outras províncias, as variedades de nações [das quais provêm os escravos] é tão grande, e as plantações se acham tão longe umas das outras, que qualquer tentativa de insurreição geral será completamente vã. As probabilidades de revolta também irão diminuindo com o melhoramento gradual na condição dos escravos, visto serem os brasileiros em sua quase totalidade amos muito menos severos do que os portugueses seus predecessores”. (ARMITAGE, John: *História do Brasil: desde o período da chegada da família real de Bragança, em 1808, até a abdicação de D. Pedro I, em 1831, compilada à vista dos documentos públicos e outras fontes originais formando uma continuação da história do Brasil de Southey*. Belo Horizonte/São Paulo; Itatiaia/Edusp, 1981. Primeira edição: 1836).

²⁰³ Cf. ALVES, João Luiz: *op. cit.* e BEIGUELMAN, Paula: *Formação Política do Brasil*: 2ª. edição. São Paulo, Pioneira, 1976, pp.231-232.

necessidade de se iniciar o processo com o término do tráfico de africanos.”²⁰⁴ O autor ainda apresenta indícios que permitiriam qualificar de minoritária a idéia de gradualidade da abolição, partindo-se da extinção do tráfico: ela se encontra substantivada em projeto político apenas na “Representação à Assembléia Constituinte de 1823”, de José Bonifácio e na *Memória Analítica Acerca do Comércio de Escravos e Acerca dos Males da Escravidão Doméstica*, de Frederico Burlamaqui (1837).²⁰⁵

Se a questão do estancamento deve ter sua historicidade explicitada, nada é diferente com as duas leis nacionais de estancamento aprovadas no país – a saber, a “lei Barbacena” de 1831 e a “lei Eusébio de Queiroz”, de 1850. Aprovadas em contextos distintos entre si, a primeira fora concebida em um contexto em que os atos de repressão, bem como a “aceitação dos males derivados da escravidão” não eram aceitos pela “elite política imperial”. Em 1850, “o quadro seria outro”. Em meio a estes dois contextos, detecta-se, como acima já se sugeriu, um debate interno entre os políticos do Império capaz de alterar o domínio da defesa do *status quo* em prol da luta pela soberania da nação. É a partir deste pressuposto, inclusive, que Rodrigues, agora em oposição ao já citado estudo de Paula Beiguelman, identifica a configuração a-partidária do encaminhamento da questão.

Integrante deste processo de alteração de quadros, a mutação da “imagem social dos traficantes” -- temática introduzida na década de 1930 por João Pandiá Calógeras, mas não suficientemente explorada pela historiografia -- ganha contornos específicos em meio aos argumentos já levantados, cruzados com um estudo das próprias legislações referidas; de documentos médicos; de processos de apreensão de navios negreiros julgados pela Justiça brasileira e de correspondências oficiais entre autoridades do Império a respeito da repressão ao comércio clandestino. Com efeito, o leitor encontrará uma descrição do processo de transfiguração dos negreiros, localizando um contraste entre a década de 1830 - - quando eles possuíam, de fato, notável *status* social -- e a década de 1850, quando, graças aos temores da “haitianização”, eles ganharam a feição de piratas de fato.

O *status* constatável ao longo do período da clandestinidade do “infame comércio” é melhor compreendido quando Rodrigues explicita o apoio de nossas populações litorâneas

²⁰⁴ RODRIGUES, *op. cit.*, p.85.

²⁰⁵ Para uma abordagem mais aprofundada desta memória, na qual reaparece a detecção da temática da “emancipação lenta” dos africanos, cf.: LOURENÇO, Fernando: *Agricultura Ilustrada (op. cit.)*, capítulo 03.

e autoridades policiais. Procurando esclarecer estas ligações e empreendendo, dessa forma, a anunciada ampliação dos sujeitos históricos envolvidos no processo do “final do tráfico”, o historiador localiza ações e conflitos que acompanharam os desembarques clandestinos, não deixando de identificar os contendores envolvidos e as armas por eles utilizadas, a falta de infra-estrutura pró-repressão e o próprio desrespeito à lei praticado pelas autoridades policiais e judiciárias envolvidas.

Finalmente, avalia, ainda, a questão dos choques de interesse entre “elites locais” e a própria “elite política imperial” concernentes ao tema, remetendo-se, por exemplo, à participação da imprensa nestes jogos de interesse, bem como a casos “onde estes choques eram bastante nítidos”, como é o caso da província de Pernambuco, enfatizando o episódio do desembarque de Serinhaém, estudado por Izabel Marson, em *O Império do Progresso*.²⁰⁶

A ampliação dos sujeitos históricos que vivenciaram a supressão do comércio transatlântico de negros completa-se, ainda, em um levantamento das várias formas da “importante” atuação da população livre e pobre do Império no referido processo.²⁰⁷ Marcada antes pela pluralidade de comportamentos do que pela coesão, esta atuação gerou represálias do governo à medida que assumiu configurações violentas, fosse em agressões contra os ingleses no Brasil, fosse na colaboração efetiva nos desembarques clandestinos. Os processos e as correspondências oficiais foram fontes imprescindíveis para comprovar esta parte do estudo. Ademais, o autor aborda com vagar alguns processos criminais da Auditoria da Marinha relacionados à apreensão de navios negreiros. Centrando-se no período posterior a 1850, descreve as formas repressivas do governo, os novos conflitos

²⁰⁶ “O choque de interesses entre as intenções de reforma do governo central e das elites locais é sugerido, no caso do desembarque de Serinhaém, por Izabel Marson. Para a autora, tanto a lei de extinção do tráfico quanto a lei de terras – ambas de setembro de 1850 – faziam parte de um conjunto de preocupações reformistas que visavam montar um “Estado imperial forte e respeitado no exterior, consoante as grandes mudanças internacionais, mais propriamente as redefinições no mercado de trabalho”. Dessa forma, o projeto imperial trazia alguns transtornos aos interesses das elites locais conservadoras. Segundo Marson, as elites locais “procuravam eleger pessoas bem próximas de suas preocupações imediatas”, o que ocasionava choques com o projeto de reformas (opondo Senado à Câmara), cujo efeito seria sentido a longo prazo.” (RODRIGUES, *op. cit.*, p. 161). Cf.: MARSON, Izabel Andrade: *O Império do Progresso – A Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855)*. São Paulo, Brasiliense, 1987.

²⁰⁷ Neste sentido, a obra tangencia e desdobra algumas informações já sistematizadas em “O Contrabando de Escravos para São Paulo”, de Ana Maria Mathias Boccia e Eneida Malberi. In *Revista de História*, (112), Volume LVI, Outubro-Dezembro, 1977.

entre elites locais e as estratégias desenvolvidas por negros libertos ou por escravos para obter ganhos diversos, dentre eles a própria liberdade.

Tal valorização da pluralidade de sujeitos integrantes da história do tráfico persistiu como interesse primordial na trajetória intelectual de Rodrigues, como atesta a sua tese de doutorado. Nela, o autor os sistematiza de maneira consonante à sistematização feita n' *O Infame Comércio*, salvo um detalhamento maior, fruto do refinamento de suas pesquisas quanto aos sujeitos africanos envolvidos no fluxo para o Brasil:

“A história do tráfico negreiro tem suas raízes fincadas numa relação social que envolvia, a princípio, europeus e africanos. Essa visão global, porém, não vai muito além dela mesma: europeus e africanos não são sequer conceitos, muito menos categorias analíticas capazes de definir seus membros, pelo grau de generalização que comportam. Além do que, “europeus” e “africanos” são plurais permeados por divisões que os colocavam em campos diferentes no jogo de interesses do tráfico, gerando outras relações sociais intercruzadas e complexas. Havia a Coroa portuguesa interessada na conquista de territórios e na arrecadação de impostos, estrangeiros que faziam o contrabando, grandes traficantes que disputavam a primazia nos embarques, pequenos traficantes que lutavam com mais dificuldades para manter-se no negócio, brancos residentes em Angola que viviam de intermediar o comércio de escravos, soberanos africanos em luta constante (contra seus vizinhos e contra os invasores europeus) pelo controle de terras e cativos, comerciantes ligados ao abastecimento dos navios e das concentrações de escravos para a venda em feiras, barracões ou presídios do interior e do litoral, além de uma miríade de homens e etnias e inserções sociais variadas, de uma maneira ou de outra ligados ao tráfico negreiro. Por fim, o mais importante: havia os homens, mulheres e crianças escravizados.”²⁰⁸

De qualquer forma, sua sistematização mais apurada para as causas do estancamento encontra-se em seu mestrado, consubstanciadas em sete fatores. São elas, “a maior coesão de parcelas da elite política; o esgotamento do projeto de construção do mercado de mão-de-obra baseado exclusivamente no escravo como alicerce da produção; a vinculação estreita entre “corrupção dos costumes” e escravidão; a manutenção do direito sobre a propriedade existente; a pressão inglesa e a necessidade de garantir a soberania perante ela”, além da “identificação dos traficantes como piratas”.²⁰⁹

²⁰⁸ Cf.: “De Costa a Costa” (*op. cit.*), capítulo II, “Interesses em Confronto”, p. 73.

²⁰⁹ RODRIGUES, *op. cit.*; p. 118.

Finalmente, um recente artigo de Roquinaldo do Amaral, especialista no tema do tráfico de escravos para o Brasil ao longo do século XIX, disserta sobre alterações geográficas, políticas e econômicas provocadas no Brasil e em Angola após o início do período de ilegalidade do tráfico (1830).²¹⁰ Temas como a importância histórica da região congo-angolana no tráfico para o Brasil; as tensões e conflitos em Benguela provenientes da ameaça de extinção da atividade negreira; a quebra do eixo Rio-Luanda, marcada pela dispersão de tal comércio na África; a pressão anti-tráfico de países europeus e dos Estados Unidos; o combate tardio ao tráfico por parte de autoridades angolanas; os métodos e investimentos dos grandes traficantes a partir de 1830; bem como a importância dos políticos e outras autoridades brasileiros no processo de extinção ganham novos indicadores em seu trabalho.

Privilegiando, em seu recorte espacial, o continente africano, Amaral formula uma interpretação para a abolição do tráfico de escravos para o Brasil que considera tanto a atuação de esquadras internacionais anti-tráfico – com destaque às inglesas e às francesas –, quanto as autoridades locais de Luanda, e, sobretudo, os esforços parlamentares do Império brasileiro. Com efeito, identifica, na década de 1850, um esforço efetivo por parte do Brasil, o qual incluiu estratégias de perseguição ao tráfico ilegal equiparáveis às estratégias do tráfico clandestino bem sucedidas até então.²¹¹

Para demonstrar a importância histórica da região congo-angolana no tráfico de escravos para o Brasil, baseia-se em diversas estatísticas provenientes de fontes primárias e secundárias. Considerando extensa historiografia, além do Boletim Oficial do Governo-Geral da Província de Angola entre 1845 e 1850 e de nota do Ministério da Marinha e Ultramar de Portugal (1838), elabora dados como os seguintes: 60% dos escravos trazidos

²¹⁰ AMARAL, Roquinaldo do: *op. cit.* Confirma também, do mesmo autor, “O significado e os métodos do tráfico ilegal de africanos na costa ocidental da África, 1830-1860”, IN *Cadernos do Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social*, 2; pp. 55-70, 1995 e “Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860”. Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, UFRJ.

²¹¹ “ Os anos cinquenta no Brasil são marcados pelo forte combate o tráfico ilegal. Uma efetiva mobilização do Estado imperial brasileiro não deixa dúvidas de que o tráfico ilegal não foi mais tolerado. E o movimento antitráfico brasileiro tem como uma de suas principais características o emprego de métodos tão clandestinos quanto o próprio tráfico ilegal. Redes particulares e clandestinas de espionagem foram montadas para combater os traficantes. Promessas de alforria foram feitas aos escravos que oferecessem informações sobre os traficantes. E aqueles que eram presos ou eram suspeitos de tráfico ilegal sofriam interrogatórios inclementes, além de terem suas correspondências pessoais violadas.” (Idem, *ibidem*, pp.184-185).

para o Brasil durante a fase ilegal do tráfico (1831-1853 sobretudo) vieram da região congo-angolana; 68,3% dos escravos que aqui chegaram entre 1833 e 1849 tinham esta origem – proporção que não impressiona, levando-se em conta que “apenas entre 1701 e 1810, 68% dos escravos trazidos para cá foram embarcados em Angola”²¹².

Com estes dados, desenvolve argumentos que sugerem quão delicada era a questão da abolição do tráfico para o Brasil nesta parte do continente africano. Aponta, por exemplo, a gravidade das ameaças de “chefes tradicionais dos sertões” da região, registradas dias antes da data determinada para a abolição, de acordo com a convenção de 1827, bem como ressalta ataques de negreiros a portugueses, por ocasião do fechamento da feira de Bié, na década de 40.²¹³

O processo de dispersão dos pontos de embarque de escravos no litoral oeste africano, que provocou o declínio da importância de Luanda, também é constatado. Para Amaral, Luanda perdera importância no tráfico porque acontecera um cerco sobre o porto da cidade, em virtude tanto das próprias determinações do tratado de 1827, quanto do decreto português de 1836, pelo qual Portugal aboliu oficialmente a atividade negreira em suas colônias. Disso resultou uma fuga de recursos que provinham do pagamento de impostos por embarque e desembarque de mercadorias e o empobrecimento da cidade. Na verdade, a busca por pontos alternativos de comércio se iniciara em 1810, momento em que a concorrência com mercadores portugueses beneficiados pelos Tratados de Amizade, empurrara os negociantes angolanos para outras localidades. Dessa forma, eles acabaram fundando uma infra-estrutura para o comércio ilegal de escravos.

Como conseqüências desta dinâmica, Amaral destaca a ampla crise de abastecimento que atingira Luanda, uma vez que “era através dos navios negreiros que

²¹² Idem, *ibidem*, p.144.

²¹³ “ Quanto mais se aproximava o ano de 1830, mais o declarado fim do tráfico de escravos produzia reações. Faltando apenas 70 dias para que a proibição vigorasse, as chefias tradicionais dos sertões, que já tinham perdido vários feirantes, ameaçaram invadir e destruir Benguela. Com isto, os portugueses foram obrigados a construir um novo forte e reforçar as tropas que defendiam a cidade. Mesmo bem mais tarde, quando a feira de Bié foi nos anos quarenta fechada pelos portugueses para coibir o tráfico ilegal, mais uma vez aconteceram conflitos, e vários portugueses foram atacados.” (Idem, *ibidem*, 146).

Luanda conseguia parte dos gêneros de primeira necessidade consumidos por sua população” e conjectura acerca de uma crise creditícia na cidade.²¹⁴

Finalmente, quanto aos pontos alternativos de embarcação, destaca os já citados Ambriz, rio Zaire e Cabinda (todos ao norte de Luanda) e , posteriormente, pontos ao sul de Luanda (Benguela Velha e Ponta dos Tigres).

As pressões anti-tráfico estrangeiras são comentadas à luz de estatísticas que apontam a movimentação dos navios de guerra no de Luanda entre 1846 e 1860, extraídas do Boletim do Governo-Geral da Província de Angola. Tais dados afirmam a importância da presença inglesa (51%), seguida da portuguesa (25%), francesa (14%) e norte-americana (10%). Em termos gerais, estas forças, notadamente as francesas e inglesas, atuaram de maneira eficaz no tráfico que partia de Luanda, praticamente eliminando as embarcações de escravos no local e aumentando o número de navios que saíam “em lastro” rumo aos pontos alternativos de embarque de escravos:

De fato, Amaral nivela o impacto dos esforços franceses ao dos britânicos rumo à extinção do tráfico ilegal em Angola na segunda metade da década de 1840, com dados precisos: “em 1846, os navios de guerra franceses e ingleses entraram e saíram pelo porto de Luanda num igual número de vezes (39), enquanto que, em 1847, as entradas e saídas dos navios franceses (48) superaram às dos navios de guerras ingleses (26) no movimento”²¹⁵. No caso das participações norte-americana e lusitana, o autor quase nada constata a respeito da primeira²¹⁶ e limita-se a expressar apenas “empenhos frustrados”, no que diz respeito à segunda -- fato que se contrapõe à estatística mencionada sobre a movimentação naval lusitana no porto de Luanda (25%). As referências aos motivos e à realização da participação portuguesa foram formuladas de maneira imprecisa e demasiado

²¹⁴ “ Por causa da inexistência dos direitos de importação e exportação, e fugindo de credores da cidade de Luanda, os traficantes preferiam aquelas regiões, em detrimento de Luanda, onde passou a haver então uma crise de crédito. Segundo o documento, havia grande dificuldade dos “homens volantes em achar fiadores que bem possam satisfazer seu fim. Porque tinham poucos laços com a cidade, os habitantes de Luanda eram chamados de volantes.” (Idem, ibidem, p. 147).

²¹⁵ Idem, ibidem, p.159.

²¹⁶ Em relação à pressão anti-tráfico norte-americana, avalia-a apenas em relação à repressão do tráfico africano para Cuba. Neste sentido, afirma que “pelo menos em 1860, os Estados Unidos o combateram [combateram o tráfico] com muito mais empenho que a Inglaterra” (Idem, ibidem, p.160).

sintética. Se, por um lado, Portugal desejava o fim do tráfico, por aspirar a outras “opções econômicas”, por outro lado, temia ameaças estrangeiras a suas possessões africanas.²¹⁷

Para destacar a tardia ofensiva angolana contra o comércio negreiro, Amaral destaca o papel da gestão do governador-geral Pedro Alexandrino da Cunha (1845-1848). Em oposição ao ambiente de conivência ao tráfico que a antecedeu – ambiente em que, por exemplo, “um governador-geral que tentou combater o tráfico [em 1839] foi de tal forma repellido que teve que voltar para Lisboa” – esta gestão definiu medidas que impediam o transporte e a circulação de escravos pelos distritos de Angola sem a autorização do governo; puniam os “condutores de escravos para o tráfico”; destituíam e puniam chefes de distritos que “pecavam por omissão ou conivência no tráfico ilegal”.²¹⁸ Fundamentando esta eficácia, apresenta o aumento de ações e processos judiciais relativos a casos de tráfico ilegal, bem como o aumento dos impostos cobrados pelos escravos provenientes do interior angolano que chegavam a Luanda.

As análises expostas identificam, dentre os percursos realizados pelo argumento das pressões inglesas na historiografia sobre a abolição do tráfico intercontinental de escravos para o Brasil, um grupo de obras que sugere a necessidade de um esforço internacional para a contenção do referido comércio. Neste sentido, a definição cada vez mais explícita da internacionalização do tema do tráfico sugere a impossibilidade de destacar uma liderança absoluta e inquestionável da diplomacia e das frotas navais da Grã-Bretanha na luta contra o comércio inter-atlântico. As diferenças se estruturam, então, nas distintas maneiras de tratamento do argumento clássico das pressões inglesas.

Foi possível, nesta seção, constatar a complexidade da teia que o comércio negreiro configurava e, sobretudo, o seu vigor a partir da apropriação dos Tratados de 1826 e da implementação das suas determinações, em especial a promulgação da lei de 1831. A

²¹⁷ “... o tráfico também era um problema para Portugal, que ensaiava novas opções econômicas e pretendia podar o poder que os grupos nativos que emergiam com o tráfico tinham em Angola. Os navios de guerra ingleses e franceses provocavam também receios em Portugal quanto ao destino de suas colônias africanas. Daí o empenho tantas vezes frustrado com que os portugueses tentaram impedir o tráfico a partir de suas colônias” (Idem, *ibidem*, p.162).

²¹⁸ Idem, *ibidem*, p.157.

bibliografia explorada esclarece tanto o perfil dos envolvidos na atividade tornada ilícita e a trama de negócios e regiões que articulava, como a astúcia e criatividade dos negociantes no sentido de contornar as dificuldades colocadas pela legislação que deveria coibir o tráfico.

Segunda Parte:

*Dimensões Políticas e Históricas dos
Argumentos sobre a Questão do Tráfico*

Capítulo 3

Anglofilias e Anglofobias:

A teia do tráfico na Câmara do Império

“ Em nome da Santíssima e Indivisível Trindade:

Havendo Sua Majestade o Imperador do Brasil, e Sua Majestade o Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda reconhecido respectivamente a obrigação que, pela separação do Reino de Portugal, se Lhes devolve, de renovar, confirmar, e dar pleno efeito às estipulações dos tratados para a regulação e abolição do comércio da escravatura na costa da África, que subsistem entre as Coroas da Grã-Bretanha e Portugal (...) suas ditas Majestades têm nomeado para Seus Plenipotenciários para concluir uma convenção a este fim, a saber:

(...)

Artigo 01:

Acabados três anos depois da troca de ratificações do presente Tratado, não será lícito aos súditos do Império do Brasil fazer o comércio de escravos na costa da África, debaixo de qualquer pretexto ou maneira qualquer que seja. E a continuação deste comércio, feito depois da dita época, por qualquer pessoa súdita de Sua Majestade Imperial, será considerada e tratada de pirataria. (...)”²¹⁹

“ (...) Seus atos diferem completamente do que professam”

“ (...) Seja o que se disser sobre este governo, não espero que se faça muito.”

(Henry Chamberlain)²²⁰

“ Sr. Ferreira França: -- E como nós vamos muito devagar, é melhor que não falemos do tratado, porque se não fossem os ingleses, talvez... Talvez não houvesse quem o fizesse...”

Sr. Araújo Lima: -- Fazia-o eu.”²²¹

Invariavelmente identificado pelos diversos segmentos da historiografia como um dos principais eventos da história da extinção do comércio de africanos para o Brasil, o Tratado anglo-brasileiro de 1826 inaugurou a primeira grande rodada de debates sobre a questão na Câmara dos Deputados do Império. No entanto, mais do que ter se convertido em medida responsável pela agitação do Legislativo do país recém-independente, ele destacou-se por sua precisão: por uma primeira vez, Brasil e Grã-Bretanha concordaram quanto à fixação de um prazo limite de tolerância ao comércio das almas.

²¹⁹ Tratado anglo-brasileiro de 1826. Apud PINTO, A .Pereira: *op. cit.*, Tomo 1, “Tráfico de Escravos”, p. 389.

²²⁰ “Their present acts differ wholly from their professions” (...) “Whatever may be said of this Government I look for very little being done”. Correspondências do côsul geral britânico Henry Chamberlain ao Ministro de Assuntos Estrangeiros George Canning, respectivamente de 09/09 e 17/11 de 1826. Apud BETHELL, Leslie: *op. cit.*, p. 65-66. Tradução de Vera Neves Pedroso.

²²¹ *Anais da Câmara dos Deputados do Império*, Sessão de 14 de maio de 1827.

De fato, esta especificidade do Tratado projeta-se se o compararmos às medidas diplomáticas que o antecederam. Já tivemos a oportunidade de pontuar algumas delas nas análises historiográficas desenvolvidas nos capítulos anteriores. Sintetizando-as, porém, em toda a sua amplitude, retrocedemos a 1807.²²² Neste ano, precisamente três semanas após a aprovação da lei anti-tráfico britânica, o então ministro para a Corte portuguesa, Lord Strangford, em obediência às instruções de George Canning, solicitou a Portugal a adoção de um procedimento análogo ao de seu país. Recebeu, de imediato, a negativa do então representante português das relações estrangeiras, Antônio Araújo Azevedo. Em outubro do mesmo ano, numa Convenção secreta anglo-portuguesa (responsável pela definição da proteção à família real lusitana, em caso de uma eventual transferência para o Rio de Janeiro), o mesmo George Canning alertou os diplomatas ibéricos quanto à necessidade de confecção de um tratado anti-tráfico. Não obteve resposta.

No já mencionado Tratado de Aliança e Amizade de 1810, assinado por D. João VI sob extrema pressão de Lord Strangford, o décimo artigo determinava que “o príncipe regente estava de acordo a cooperar com a Grã-Bretanha na adoção das medidas mais eficazes para a promoção da abolição gradual do tráfico de escravos”.²²³ Ademais, estipulava a proibição do tráfico entre Portugal e trechos da costa africana que não pertencessem à metrópole lusitana.

Em obediência aos compromissos de 1810, D. João VI assinou, a 24 de novembro de 1813, um alvará com força de lei, no qual admitia a “sórdida avareza de muitos mestres das embarcações que os conduzem, que, seduzidos pela fatal ambição de adquirir fretes, e de fazer maiores ganhos, sobrecarregam os navios”. De qualquer forma, estipulou medidas que pretendiam apenas regular o comércio de africanos, atribuindo-lhes um caráter “humanitário”, tais como: a limitação de 5 africanos por duas toneladas de embarcação até 201 toneladas para arqueação; a limitação de 1 africano por tonelada de embarcação, uma

²²² Devo esta sistematização, sobretudo, à refinada pesquisa de BETHELL, Leslie: *op. cit.*. Cf. de sua obra, especialmente o cap. I, “Primeiros passos para a abolição, 1807-1822”, o cap. II, “Independência e abolição, 1822-1826” e o cap. III, “O Brasil e o tráfico de escravos, 1827-1839”. Para um outro apanhado em detalhe, cf.: LEITE, Antônio Carlos Teixeira: *O Tráfico Negro e a Diplomacia Britânica*. Caxias do Sul, EDUCS, 1998, cap. I, “Os Tratados com a Grã-Bretanha”. Neste capítulo, Leite faz o maior detalhamento que encontrei na historiografia sobre as discussões sobre o Tratado de 1826 na Câmara dos Deputados. Suas constatações, porém, não se desdobram em perspectivas semelhantes àquelas que aqui proponho.

²²³ Cf. BETHELL, *op. cit.*, pp. 21-22.

vez ultrapassadas as 201 toneladas de arqueação; a proibição da demarcação das “presas” a ferro aquecido; a obrigatoriedade de instalação de uma enfermaria por navio negreiro, o qual deveria também dispor de um cirurgião perito; a necessidade de conduzir os africanos duas vezes ao dia ao tombadilho, para que respirassem ao ar livre e a definição de prêmios aos mestres e cirurgiões de embarcações cuja mortalidade de africanos não ultrapassasse os 3%.²²⁴

Em 1815, o Congresso de Viena explicitou uma das facetas da preeminência britânica sobre os portugueses: no mesmo ano em que o general Lord Beresford controlava literalmente o território português, o país foi compelido a proibir o comércio negreiro ao norte da linha do Equador. De fato, no Tratado assinado no mesmo ano, ratificado pela Grã Bretanha a 14 de fevereiro e por Portugal a 8 de junho, determinou-se a abolição imediata do comércio das almas “em todos os lugares da costa da África sitos ao norte do Equador”, sendo seus signatários responsáveis pelo “sincero desejo de acelerar a época em que as vantagens de uma indústria pacífica e de um comércio inocente possam vir a promover-se por toda essa grande extensão do continente africano, libertado este mal do tráfico de escravos.”²²⁵ Não estabelecendo nenhum prazo de tolerância ao tráfico, o mesmo Tratado trouxe, ao menos, em seu 4^o. artigo, o comprometimento de uma futura fixação bilateral de um “período em que o comércio de escravos haja de cessar universalmente, e de ser proibido em todos os domínios de Portugal”.²²⁶

A Convenção Adicional ao Tratado Comercial de 1815, assinada a 28 de julho de 1817, estabeleceu, dentre outras medidas²²⁷ os direitos anglo-lusitanos de visita, busca e

²²⁴ Neste sentido, estabelecia o alvará: “Sou servido a determinar que, sucedendo não exceder de dois por cento o número dos que morrerem na passagem dos portos da África para os do Brasil, haja de se premiar o mestre da embarcação com a gratificação de 240\$000, e de 120\$000 o cirurgião; e não excedendo o número de mortes de três por cento, se concederá assim ao mestre e ao cirurgião metade da gratificação que acima fica indicada, a qual será paga pelo Cofre da Saúde; e quando suceda que o número dos mortos seja tal que faça suspeitar descuido, ou na execução das providências destinadas para salubridade dos passageiros, ou no curativo dos enfermos, determino que o Ouvidor do Crime, a quem mando se apresentem os mapas necrológicos de cada embarcação, haja de proceder a uma rigorosa devassa, a fim de serem punidos severamente, na conformidade das leis, aqueles que se provar terem deixado de executar as minhas ordens relativas ao cumprimento das obrigações que lhes são impostas sobre um tão importante objeto” (Apud, LEITE, A. C.T.: *op. cit.*, p. 23).

²²⁵ Cf. PINTO, Antônio Pereira: *op. cit.*, tomo 1, p. 125.

²²⁶ Idem, *ibidem*.

²²⁷ Cf. o texto integral da Convenção em PINTO, A. P.: *op. cit.*, Tomo 1, pp. 155 a 193.

apreensão das embarcações negreiras²²⁸, definiu as comissões mistas de julgamento de navios capturados²²⁹, identificou precisamente os territórios em que, segundo o Tratado de 1815, o comércio permaneceria ilícito e fixou a obrigatoriedade de Portugal definir uma legislação exclusiva de combate ao tráfico.

Tal legislação foi ensaiada pelo alvará joanino de 1818, que, para citar a qualificação de Alfredo Leite, foi um “retrocesso”, se comparado ao alvará de 1813²³⁰; ainda que ele estabelecesse o confisco das embarcações e das presas localizadas em navios ao norte do Equador, multas e penas de degredo de 5 anos a Moçambique aos oficiais dos navios (capitão, mestre, piloto e sobrecarga) e a proibição de seguros aos navios negreiros, o alvará revogou a limitação de um africano por tonelada de embarcação com mais de 201 toneladas de arqueação e voltou a permitir a demarcação de africanos a ferro quente. Ademais, determinava o encaminhamento dos “ilegais” apreendidos ou aos juizes da Ouvidoria da Comarca, ou (onde não houvesse tal instituição), à Conservadoria dos Índios. A partir de então, estes “ilegais” deveriam passar à prestação de serviços públicos ou particulares por um período de quatorze anos.²³¹

No mesmo ano de 1818, o Congresso de Aix-la-Chapelle reuniu a soma de esforços prussianos, austríacos, russos e suecos, agigantando, ainda que apenas retoricamente, as pressões britânicas sobre Portugal, com o adicional da proposta de Lord Castlereagh, que propôs a equiparação do “infame comércio” ao crime de pirataria.

²²⁸ Extremamente ilustrativo da extensão dos poderios britânicos sobre os portugueses, esta medida conferia, na prática, a exclusividade de perseguição das embarcações por parte dos britânicos. Conforme pontua Alfredo Carlos Teixeira Leite, com esta resolução “ a Grã-Bretanha obteve um triunfo que iria lhe permitir imensos lucros, qual seja, o magnífico instrumento que foi o direito de visita e busca. Sob a capa de uma pseudo e fictícia reciprocidade, a ‘Home Fleet’ utilizou-se, à larga, deste direito para apresiar centenas de embarcações que se dedicavam ou não ao desumano comércio de seres humanos, enquanto a esquadra portuguesa se via impossibilitada de fazer visitas e eventuais buscas em navios ingleses suspeitos de se entregarem ao tráfico negreiro, devido ao simples fato de que Portugal não dispunha de cruzadores.” (Cf. LEITE, A. C. T.: *op. cit.*, p. 27).

²²⁹ Cf. , desta dissertação, capítulo 1, p.30, nota 29.

²³⁰ Cf. LEITE, A. C.T: *op. cit.*, p. 29.

²³¹ Em suas observações quanto ao mesmo alvará, Luiz Henrique Dias Tavares classifica-o de “hábil recurso de compensação, através do qual o país signatário do Tratado de 1815 e da Convenção Adicional de 1817 procurava garantir-se, ao menos, os escravos, a mercadoria humana.” (Cf.: TAVARES, Luiz Henrique Dias: “O Processo das Soluções Brasileiras no Exemplo da Extinção do Tráfico Negreiro”, in *Revista de História*, outubro-dezembro, vol XXXV, nº 72, 1967, pp. 523-537).

Em seqüência às mal-sucedidas pressões anti-tráfico do então ministro inglês para a corte portuguesa, Edward Thornton, em 1821, o Congresso de Verona (1822) incluiu outra rodada de resoluções vagas e formais contra o comércio marítimo, tendo-se rejeitado, no evento, a polêmica proposta britânica de bloquear o comércio atlântico de açúcar que não fosse produzido por trabalhadores livres.

Por sua vez, assinado a 23 de novembro de 1826 e ratificado a 13 de março de 1827, o conjunto de determinações bilaterais do primeiro Tratado anglo-brasileiro anti-tráfico revelou-se fruto de manobras diplomáticas britânicas inéditas e extremamente bem sucedidas. Elas foram concretizadas, sobretudo, pelo enviado extraordinário e ministro plenipotenciário britânico Robert Gordon, irmão mais novo de Lord Aberdeen e substituto de Charles Stuart, cuja falta de tenacidade desagradara o seu superior, George Canning. Gordon soube fazer valer, com uma obstinação ímpar, os anseios diplomáticos britânicos: definiu, com o imperador D. Pedro I, o encaminhamento das negociações desviando-as do alcance da Câmara dos Deputados e, em menos de dois meses de permanência no Brasil, fixou, junto ao imperador e aos plenipotenciários brasileiros, o primeiro prazo concreto de tolerância até a absoluta erradicação do comércio negreiro: os três anos que se seguiriam após a mútua ratificação. Tal estipulação, além de coroar o tortuoso percurso diplomático de relações entre a Grã-Bretanha e Portugal, acabou por instituir o primeiro compromisso anti-tráfico do Brasil enquanto Estado formalmente autônomo, vindo a calhar justamente em virtude das necessidades do reconhecimento da independência. De fato, George Canning e seus enviados vinham organizando exaustivamente esta barganha política, obtendo promessas imprecisas, muitas vezes esboçadas, porém jamais ratificadas.²³² O

²³² Bethell revela-se, também aqui, o estudioso mais detalhista do contexto. Acompanhando *pari passu* as negociações anti-tráfico que integraram o reconhecimento da independência brasileira, interpreta, à sua maneira, este processo de barganhas, contrastando, sobretudo, o papel da “Geração da Independência”, encabeçada por José Bonifácio e “influenciada pelas idéias liberais e humanitárias do Iluminismo europeu e por teorias de economistas clássicos. Para esta “geração”, a escravidão já havia perdido a sua “*raison d’être*” moral e econômica. É neste sentido que Bonifácio, antes de perder o seu cargo, solicitou a Henry Chamberlain um processo lento de abolição do tráfico de, no máximo, 5 anos. Na mesma direção, a Assembléia Constituinte de 1823, chegou a discutir um período de tolerância de 4 anos, discussão essa que originou, ao menos, o compromisso de uma “emancipação lenta da escravidão no país”, determinação integrante do 254^o artigo da Constituição de 1823. Com a dissolução da Assembléia e a outorga da Constituição de 1824, o país ganhou uma Constituição mais autoritária e que não abordava diretamente o “assunto” (“issue”) da escravidão, ainda que ela se referisse a “libertos”. (Cf. BETHELL, *op. cit.*, cap. II.) Os limites a esta interpretação para a “geração da independência” podem ser vislumbrados no estudo de Cecília

próprio Felisberto Caldeira Brant Pontes, futuro Marquês de Barbacena, já havia retornado de uma missão diplomática à Grã Bretanha, tendo trazido, no limite, um vago compromisso brasileiro na direção de assinatura de um tratado em prol da extinção do tráfico.²³³

Quando Gordon desembarcou no Rio de Janeiro, a 13 de outubro de 1826, encontrava-se em uma situação especialmente delicada. Os tratados anti-tráfico esboçados até então entre os britânicos e o Império foram recusados por George Canning, mas, por outro lado, o reconhecimento da independência já havia ocorrido, tanto por parte de Portugal como por parte da Inglaterra. Com efeito, Manuel Rodrigues Gameiro Pessoa já fora recebido como ministro brasileiro em Londres. Nestas circunstâncias, a necessidade de imposição de vigor às negociações revelava-se urgente: o Brasil já era, por via das dúvidas, um Estado reconhecido pelo país que o pressionava por um tratado anti-tráfico e, ainda, possuía uma Câmara de Deputados mais amplamente orientada ao *status quo* escravista, se comparada à Assembléia Constituinte de 1823.²³⁴

Hábil negociador, o irmão de Aberdeen, tendo deliberado com D. Pedro I o ocultamento das negociações do Tratado da Câmara dos Deputados, organizou conferências com o conselheiro de Estado, ministro das Relações Exteriores e senador Antônio Luís Pereira da Cunha (Marquês de Inhambupe)²³⁵ e com o conselheiro José Egídio Álvares de Almeida (Marquês de Santo Amaro).

Helena L. de Salles OLIVEIRA: *A Astúcia Liberal* (Bragança Paulista, EDUSF, ÍCONE, 1999). Leituras que aplicam técnicas de “análise de discurso” à “Representação à Assembléia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura”, documento que Bonifácio não chegou a apresentar, em virtude da dissolução, integram SILVA, Ana Rosa Clocllet da: *Construção da Nação e Escravidão no pensamento de José Bonifácio, 1783-1823* (Campinas, Editora da Unicamp, 1999) e SILVA, Ana Rosa Clocllet da: “Inventando a Nação: Intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiro no crepúsculo do Antigo Regime Português: 1750-1822” (Tese de doutorado, I.F.C.H. – Unicamp, Campinas, 2000; *mimeo*; sobretudo o capítulo V). Para um apanhado mais sintético do mesmo documento, cf.: RIBEIRO, Gladys Sabina: “A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos anti-lusitanos no Primeiro Reinado” (Tese de doutorado, I.F.C.H – Unicamp, Campinas, 1997; *mimeo*; capítulo 3, pp. 177-198).

²³³ Esta missão diplomática de Barbacena, assim como outras de suas participações ao longo das negociações anti-tráfico serão retomadas com maior acuidade no próximo capítulo desta dissertação.

²³⁴ BETHELL, Leslie: *op. cit.*, p. 65-66.

²³⁵ Bacharel em Direito, Matemática e Filosofia pela Universidade de Coimbra, Antônio Luiz Pereira da Cunha (1760-1837) exerceu cargos de juiz de fora, ouvidor da comarca, desembargador da relação da Bahia, do Porto e da casa de suplicação de Lisboa; foi deputado da junta do comércio, agricultura, fábricas e navegação e fiscal das mercês. Deputado à Constituinte, eleito senador por três províncias na primeira eleição geral, foi indicado por D. Pedro I como representante de

Gordon obteve o prazo final de três anos graças a atitudes extremamente duras. Ao iniciar os acordos, propôs, de imediato, um período de dois anos de tolerância. Os plenipotenciários brasileiros contra-argumentaram com seis, obtendo a recusa imediata do *chargé*. A 2 de novembro, Inhambupe e Santo Amaro solicitaram um adiamento das negociações: elas deveriam reiniciar quando os deputados retornassem do recesso parlamentar, em maio de 1827. Gordon recusou, novamente, de imediato. Quinze dias mais tarde, em um terceiro encontro, os brasileiros propuseram um período de quatro anos. Astutamente, Gordon aceitou e recusou simultaneamente a proposta. Obtendo o resultado final, aceitava a solicitação, com uma ressalva: os plenipotenciários brasileiros deveriam levar em consideração uma declaração do imperador datada de outubro de 1825, segundo a qual este se dizia preparado a abolir o comércio negreiro num período de quatro anos. Como um ano já havia se passado desde a alegada declaração, restavam, portanto, três.

Impostas tais condições, o Tratado foi, finalmente, elaborado. Remetendo-se e validando diversas regulamentações anglo-portuguesas, seu texto é consideravelmente curto. Transcrito na epígrafe deste capítulo, o primeiro artigo versava exatamente sobre o período de tolerância para o comércio legal e à polêmica condenação do comércio negreiro como crime de pirataria. O segundo artigo, por sua vez, justifica a economia de palavras do acordo: preserva a legalidade das medidas anti-tráfico do Tratado de 1815, da Convenção de 1817 e de medidas adicionais a ela:

“ Sua Majestade o Imperador do Brasil, e Sua Majestade o Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, julgando necessário declararem as obrigações pelas quais se acham ligados para regular o dito comércio até o tempo de sua abolição final, concordam por isso mutuamente em adotarem e renovarem tão

Pernambuco a 22 de janeiro de 1826. Apurou Sacramento Blake que “na qualidade de representante da nação, exerceu diversas comissões honrosas, como a de examinar se a constituição portuguesa poderia ser aplicada ao Brasil e de propor as reformas para isto, a do conselho de estado, criado para organizar a constituição do Império, depois da dissolução da Constituinte. Quando, em virtude da deliberação que tomara D. João VI a 18 de fevereiro de 1821, arrastado pelo triunfo da revolução constitucional em Portugal, de convocar ao Rio de Janeiro os eleitos do Brasil e das ilhas do Atlântico e nomear a comissão para rever a constituição portuguesa, a tropa lusitana se pronunciou em verdadeira sedição militar, conseguindo que os príncipes reais viessem ao teatro S. João prestar juramento à constituição que as cortes elaboraram em Lisboa, e indicando pessoas para certos cargos e empregos, Pereira da Cunha, bem que todo alheio a tais pronunciamentos, foi nomeado intendente geral da polícia, e nesse posto prestou relevantes serviços à ordem.” (Cf. BLAKE, Sacramento: *Dicionário Bio - Bibliográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1902; vol. 01, pp. 241-243.)

eficazmente, como se fossem inseridos palavra por palavra nesta Convenção, todos os artigos e disposições dos Tratados concluídos entre Sua Majestade Britânica e El-Rei de Portugal sobre este assunto, em 22 de janeiro de mil oitocentos e dezessete e os vários artigos explicativos, que lhes têm sido adicionados.”²³⁶

Os “artigos explicativos” acima citados referem-se aos Artigos Adicionais à Convenção de 1817 e foram assinados a 15 de março de 1823, entre D. João VI e o Rei Jorge da Grã-Bretanha. Destacavam-se por especificar ainda mais a pesquisa de indícios a ser empreendida pelas belonaves britânicas. Partindo da alegação de que “tendo mostrado a experiência que os navios empregados no tráfico ilícito têm momentaneamente desembarcado os escravos que estavam a seu bordo, imediatamente antes de serem visitados pelos navios de guerra, achando assim o meio de evitarem a condenação, e poderem continuar impunemente sua ilegal viagem, em contravenção ao verdadeiro objeto e espírito da Convenção de 28 de Julho de 1817”, eles ampliavam o alcance da pesquisa de indícios, argüindo que qualquer “prova clara e inegável” de comércio negreiro poderia ser admitida para a apreensão do navio suspeito.²³⁷

As constatações das análises historiográficas – especialmente aquelas desenvolvidas no primeiro capítulo --, bem como as informações acima apuradas, tornam indiscutível a importância da demarcação do Tratado de 1826 enquanto “fato” crucial da história da abolição do tráfico de escravos no Brasil. Projetando-se em relação às medidas anti-tráfico que recaíram sobre o Brasil anteriores a ele, o Tratado desencadearia, em 1831, a criação da primeira legislação repressiva genuinamente nacional, da qual emergiriam as discussões e conflitos responsáveis, no limite, pela confecção da lei “Eusébio de Queiroz”, em 1850.

²³⁶ Apud PINTO, Antônio Pereira: *op. cit.*, p. 390.

²³⁷ Idem, p. 391. Outro Artigo Adicional especificava as maneiras de suprir os funcionários das Comissões Mistas. Segundo as determinações da Convenção de 1817, tais comissários eram substituíveis apenas em caso de morte. Com a assinatura do novo artigo de 1823, estipulou-se que demissão, ausência ou moléstia eram também motivos possíveis para o empreendimento de uma substituição.

Contudo, se, por um lado, a historiografia revela-se unânime quanto ao destaque à Convenção ratificada em 1827 – seja qual for, como vimos, as linhas interpretativas desenvolvidas pelos autores –, poucos foram aqueles que se preocuparam com uma caracterização das turbulências que ela provocou na Câmara dos Deputados, entre 1826 e 1827. De fato, do limitado rol de reflexões neste sentido, emergem, com relativo destaque, o artigo já comentado de João Luiz Alves, bem como o estudo de Alfredo Teixeira Leite. Ademais, caberia mencionar, apenas, abordagens demasiado sintéticas de José Honório Rodrigues, Luiz Henrique Dias Tavares e Paula Beiguelman; a ampla pesquisa de Leslie Bethell --- a qual, a despeito das inúmeras contribuições que revelou, limitou-se a incursões periféricas aos artigos de Alves e Tavares -- e, finalmente, o estudo já apresentado de Jaime Rodrigues.²³⁸

Criar uma interpretação que cubra, *pari passu*, argumentos elaborados no contexto de recepção do Tratado de 1826 parece-me oportuno neste capítulo. Neste sentido, proponho aqui a exploração de um outro tipo de “teia” gerada pelo tema do comércio de africanos: uma matizada teia de argumentos políticos, anglófilos ou anglófobos, responsáveis pela condução da questão do comércio de africanos na primeira legislatura do Império e que perduraria ao longo do Primeiro Reinado e das Regências.

De fato, constata-se, à luz dos *Anais da Câmara dos Deputados*, que, ao longo destes quase vinte anos de história, a recepção do Tratado de 1826 foi o momento em que a discussão do “infame comércio” demonstrou-se mais extensa na casa. Um exame dos estratagemas políticos identificados neste contexto permitiu-me propor uma demarcação de grupos comprometidos com a (não) aceitação do comércio das almas, além de abrir caminhos para o levantamento de hipóteses quanto à ligação destes grupos a distintas agremiações econômicas cujos interesses afluíam no Rio de Janeiro do século XIX. Tais hipóteses poderiam matizar a compreensão do Legislativo neste período, relativizando a recorrente e demasiado genérica equiparação entre o mesmo e “grupos de proprietários rurais”.

²³⁸ Cf. ALVES, João Luiz: “A Questão do Elemento Servil...”, *op. cit.*; LEITE, Alfredo Teixeira: *O Tráfico Negroiro...*, *op. cit.*; RODRIGUES, José Honório: *Brasil e África...*, *op. cit.*; TAVARES, Luiz Henrique Dias: “O Processo das Soluções Brasileiras...”, *op. cit.*; BEIGUELMAN, Paula: *Formação Política do Brasil*. (2ª edição, São Paulo, Pioneira, 1976); BETHELL, Leslie: *A Abolição do Tráfico...*, *op. cit.*; RODRIGUES, Jaime: *O Infame Comércio...*, *op. cit.* Características específicas destas abordagens serão eventualmente identificadas ao longo deste capítulo.

I. O primeiro projeto anti-tráfico nacional: limites e controvérsias

Em sua interpretação para as legislaturas imperiais, José Honório Rodrigues afirma que “a preeminência do legislativo foi se firmando aos poucos.” Neste sentido, ela “era nenhuma” ao longo de 1826 e 1827.²³⁹ Com efeito, as seqüelas da dissolução da Constituinte, de 1823, estavam expostas e exteriorizavam-se em condutas cautelosas da maioria dos deputados, objetivamente desinteressados em provocar uma indisposição explícita com o imperador. No que se refere à questão das deliberações anti-tráfico, nota-se, neste período, uma total inacessibilidade às resoluções prementes tomadas pelo Executivo.

O desinteresse estratégico dos plenipotenciários brasileiros pelo Parlamento foi bem resumido por uma posição manifesta pelo Marquês de Barbacena, no Conselho de Estado, a 1832: consultado pelo então Ministério dos Negócios Estrangeiros, que desejava saber qual procedimento adotar em relação à Câmara dos Deputados, numa ocasião de definições de medidas com a Grã-Bretanha referentes a embarcações brasileiras apreendidas na costa africana,

“o Marquês de Barbacena votou que nenhuma comunicação se devia fazer enquanto a negociação [estivesse] pendente e que o ministro, respondendo assim, conformava-se com a prática constante de todos os Governos, e fundada em útil experiência. A comunicação de quaisquer documentos e correspondências entre dois governos enquanto alguma negociação está pendente, produz por via de regra mui graves inconvenientes, porque a inviolabilidade dos Representantes da Nação dá ocasião a discussões violentas, e as vezes tão acres, que inflamam os espíritos das duas Nações e fazem perder o fim da negociação.”²⁴⁰

A consideração de Brant é um testemunho de que o Legislativo consubstanciava um óbice ao Executivo. Ela sugere um expediente abertamente adotado por ele nas conjunturas

²³⁹ RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional (1826-1840) – Introdução Histórica*. Brasília, Senado Federal, 1972; volume 1; tomo 1, p. 20.

²⁴⁰ *Atas do Conselho de Estado*, sessão de 6 de julho de 1832. In *Atas do Conselho de Estado*. Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1973; vol. 02. Uma interpretação para as circunstâncias que levariam o Marquês de Barbacena a fazer tal afirmação, obedecendo aos seus próprios objetivos políticos, encontra-se presente no próximo capítulo deste trabalho. Por ora, limito-me apenas a vislumbrar o ato de desvio das negociações anti-tráfico da Câmara dos Deputados como prática corrente ao longo do Primeiro Reinado e das Regências.

do Tratado de 1826, qual seja, um contorno sutil, porém eficaz, do alcance dos deputados a uma questão extremamente delicada no Império: o futuro do fluxo inter-continental de cativos.

Se, por um lado, uma consulta à Câmara dos Deputados da primeira legislatura tumultuaria de maneira *sui generis* os anseios britânicos, não há como afirmar que a instituição viesse ignorando a questão negreira. De fato, embora poucos deputados tivessem procurado abordar diretamente a questão, os debates demonstram que embora aparecesse imbricada com outros temas (como o conflito com o Executivo e a defesa da soberania nacional e da Constituição), tratava-se de um problema importante, ao qual os deputados procuravam dar um encaminhamento condizente com os seus próprios interesses: ou protelando os prazos que criminalizariam o tráfico inter-continental, ou viabilizando práticas que preservassem o aproveitamento da mão de obra escrava africana existente no Império. Neste sentido, exemplo inaugural a ser constatado remete logo ao primeiro mês em que o Legislativo brasileiro passara a funcionar regularmente. Cinco meses antes da chegada de Gordon ao Brasil, Clemente Pereira, representante do Rio de Janeiro, expôs um projeto pelo qual declarava uma intenção formal de dar cabo ao comércio das almas:

“O Sr. Clemente Pereira: -- Tenho aqui um projeto sobre a abolição do comércio da escravatura.

O ilustre deputado leu o seu projeto, que ficou para segunda leitura.

Projeto de Lei para a Abolição do Comércio de Escravos:

Art 1^o. : O comércio de escravos acabará em todo o Império do Brasil no último dia do mês de Dezembro do ano de 1840, e desde esta época ficará sendo proibida a introdução de novos escravos nos portos do Império.

Art. 2^o. : Todo o navio, que passado o referido prazo, for encontrado levando a seu bordo alguma carga de escravos, será apreendido e vendido em hasta pública; e metade do seu produto se entregará aos apreensores e a outra parte será aplicada a favor daqueles, que ficarão libertos.

Art. 3^o. : Uma lei acomodada às circunstâncias da expressada época regulará a forma e modo de educar e empregar utilmente os mesmos libertos.

Paço da Câmara dos Deputados, 18 de maio de 1826²⁴¹

Este projeto vem sendo tomado de maneiras ora problemáticas, ora lacunares pelos estudiosos do tema. Com efeito, já chegou a ser interpretado equivocadamente como uma

²⁴¹ *Anais da Câmara dos Deputados*, sessão de 19 de maio de 1826.

“resposta” ao Tratado de 1826, quando, na verdade, este ainda não havia sido criado.²⁴² Foi também ignorado por alguns autores que procuraram arrolar todas as medidas nacionais que versaram sobre a extinção do comércio negreiro.²⁴³ Por outro lado, Leslie Bethell e Alfredo Teixeira Leite não deixam de mencioná-lo, limitando-se, porém, a destacar a sua determinação mais discrepante -- o prazo de tolerância ao comércio inter-atlântico de africanos. Com efeito, uma vez obedecidas as estipulações expressas no primeiro artigo, este prazo não seria de dois, três, quatro ou cinco anos, como vinham se revelando e iriam ainda se revelar as negociações com a Grã-Bretanha: o prazo, como se vê, seria de quatorze anos.

Entrementes, o projeto de Clemente Pereira continha outras características que sugerem o seu traço pouco incisivo no que diz respeito a uma coibição efetiva do tráfico: ele não definia sequer as localidades onde os navios negreiros poderiam ser apresados. Ignorava a possibilidade de estabelecer condições de apresamento através de pesquisas de indícios, como já determinara a Convenção Anglo-Portuguesa de 1817. Não apresentava nenhuma forma de tratamento a ser conferido aos libertos, sustentando apenas a necessidade da existência de uma lei específica sobre o assunto. Não especificava nem discriminava os infratores, tampouco estipulava penalidades a serem empreendidas a todos os envolvidos na “rede miúda” do tráfico.

Todas estas lacunas tornam-se inteligíveis à medida que se deflagram os negócios que intermediavam tais atitudes políticas do deputado. Lusitano de Trancoso, José Clemente Pereira (1787-1854), bacharel em direito e em cânones pela Universidade de Coimbra, iniciou a sua carreira no legislativo na Câmara dos Deputados, tendo sido eleito pelas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Antes disso, incorporou-se, tão logo chegou à Corte, à mesa do Desembargo do Paço. Possuindo propriedades no distrito de Praia Grande e Maricá, foi ali nomeado juiz de fora pelo rei D. João VI. Com

²⁴² Para Jaime Rodrigues, “o tratado com a Inglaterra já fora assinado, embora a Câmara não o tivesse recebido para ratificá-lo ou tomar conhecimento de seus termos. Antecipando-se a esse envio oficial, o deputado Clemente Pereira, do Rio de Janeiro, formulava um projeto que estipulava para 1840 a extinção daquele comércio (...)” (Rodrigues, *op. cit.*, p. 101).

²⁴³ São os casos de Luiz Henrique Dias Tavares e Sérgio Macedo, comentados no primeiro capítulo desta dissertação. Sérgio Macedo fez, como vimos, um arrolamento de medidas nacionais anti-tráfico com o intento de louvar os esforços brasileiros, porém não identificou diversas delas – dentre elas, o projeto de Clemente Pereira. Cf. MACEDO, *Apontamentos para a História do Tráfico Nегreiro no Brasil (op. cit)* e TAVARES, L. H. D.: *op. cit.*

capitais aplicados na lavoura de exportação e, sobretudo, na produção de gêneros de abastecimento para o mercado carioca, financiou estradas, chafarizes e mercados para a comercialização da produção de lavradores e rendeiros da região. Ocupou o cargo de presidência da Câmara Municipal de Praia Grande e, em maio de 1821, tornou-se de juiz de fora e presidente da Câmara Municipal da cidade do Rio de Janeiro.²⁴⁴ Integrou um grupo de políticos que, no início da década de 1820, construiu verdadeiras fortunas, graças a relações de favor e negócios que facilitavam o estabelecimento de recém-emigrados no Rio de Janeiro e em regiões próximas à cidade. Organizando uma oposição extrema ao enraizamento de interesses de negociantes do Sul de Minas e de São Paulo no mercado carioca, este grupo abriu espaço para nobres lusitanos emigrados e interessados, sobretudo a partir de 1823, no comércio, na produção, na administração e na carreira militar. No mesmo período, aproximou-se de membros de ricas famílias da província carioca, defendendo a preservação de deliberações adotadas no decorrer do governo joanino, as quais, na prática, monopolizavam a distribuição de gêneros de abastecimento. Segundo Cecília Helena Salles Oliveira,

“ (...) essa postura possibilitou negociações e ganhos políticos: o apoio à monarquia e à figura do Imperador, dotado de poder de decisão, abria caminho para uma participação mais ampla no comércio de cabotagem, no tráfico negreiro e na ocupação de cargos administrativos, dado o movimento de conformação do novo governo.”²⁴⁵

De fato, o grupo de Clemente Pereira passara a ganhar “grande prestígio” a partir de 1824, integrando-se ao rol de políticos dotados do “privilegio do exercício da participação

²⁴⁴ Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol. IV, pp. 230-231 e OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles: *op. cit.*; p. 111. Clemente Pereira tornar-se-ia, ainda, senador do Império pela província do Pará, conselheiro de Estado; grande dignitário da Ordem da Rosa, dignitário da do Cruzeiro e comendador da de Cristo; membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, da Sociedade Amante da Instrução e do Conservatório Dramático.

²⁴⁵ Cf. OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles: *op. cit.*; p. 295; grifo meu. A aproximação do grupo de Clemente Pereira – do qual também fazia parte Gonçalves Ledo e muitos negociantes atacadistas e proprietários do Recôncavo dos Goitacazes – das mais ricas famílias cariocas foi um episódio que coroou uma trajetória de contendas políticas extremamente complexa e cheia de “reviravoltas”, para utilizar uma expressão da autora. Ver todo este processo em *A Astúcia Liberal: Relações de Mercado e Projetos Políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*; *op. cit.*

política e do domínio da esfera pública”, como “homens de saber que controlavam o jogo do mercado”.²⁴⁶

Diante destas considerações, não há como evitar a sugestão de que as medidas anti-tráfico propostas por José Clemente Pereira sugerem – em virtude de uma diversidade de omissões deliberativas, bem como de interlocuções com o universo comercial – um ardil que, procurando atender aos princípios da “boa razão e justiça natural”, às solicitações inglesas e ao Executivo, também retrocedia nas medidas que visavam perseguir e extinguir o fluxo de cativos.

De qualquer forma, elas não ficaram no vazio. Seis dias após sua exposição, o deputado Manuel José de Souza França fez sua segunda leitura na Câmara. Julgando ser adequado “perguntar ao governo se a Câmara [podia] ou não tratar deste objeto”, o deputado Lúcio Soares Teixeira de Gouvêa foi advertido pelos deputados Nicolau de Campos Vergueiro, Francisco de Paula Sousa e Melo e pelo próprio Souza França de que a Câmara deveria deliberar sobre o assunto após análise e parecer da comissão de agricultura e comércio. Posta a votos, a advertência foi aprovada – decisão que denota o descompasso entre as opiniões da Câmara e do Imperador sobre as atribuições daquela Assembléia em relação ao problema do “comércio das almas”.²⁴⁷

O parecer desenvolvido sobre o projeto ficou a cargo da comissão de legislação e de justiça criminal:

“ A comissão de legislação e de justiça civil e criminal examinou o projeto de lei do ilustre deputado Sr. José Clemente Pereira, para a abolição do comércio de escravos; e considerando quanto este comércio é contrário à boa razão e justiça natural, impróprio de um povo livre e civilizado, e tolerado até hoje no Brasil, somente por princípios de conveniência peculiar, o julga digno de deliberação, tanto mais que sem a total abolição deste comércio, nenhuma atividade pode resultar da sábia providência já dada no § 9º. art. 24 do alvará de 20 de outubro de 1823 para a lenta emancipação dos escravos, havendo uma contínua e sucessiva introdução dos novos.

Desejaria a comissão que principiasse desde já esta proibição; mas conhecendo o quanto a lavoura e os principais estabelecimentos mananciais de riqueza do Brasil estão dependentes dos braços escravos pelo sistema de governo nele estabelecido há mais de três séculos, e que não é possível em momento suprimi-los com braços livres e introdução de máquinas, convém em que é necessário tolerar-se por mais algum tempo,

²⁴⁶ Idem, *ibidem*; pp. 294 e 300.

²⁴⁷ *Anais da Câmara dos Deputados do Império Brasileiro* (de agora em diante citada como AC); sessão de 24 de maio de 1826.

o menos possível – e não pelo espaço de quatorze anos, como propõe o autor do projeto. – Câmara dos Deputados, 07 de junho de 1826”²⁴⁸

Dentre os signatários da comissão, Vergueiro acabou por se destacar em sua preocupação de reduzir o prazo de tolerância ao comércio legal de africanos. Com efeito, o deputado elaborou a única emenda ao projeto, alterando o período de tolerância para seis anos.²⁴⁹

Seria esta redução um ato crítico de refutação dos irrisórios quatorze anos propostos por Clemente Pereira? Estaria ela, neste sentido, de acordo com a conduta de um político que seria dotado de “clareza, bom senso, coerência e fidelidade” ímpares, como sublinha um dos intérpretes da primeira legislatura, José Honório Rodrigues?²⁵⁰

De fato, a historiografia pouco discutiu a trajetória parlamentar de Vergueiro em relação à questão do comércio de africanos, estando, por outro lado, mais atenta à manifestação de seu “pioneirismo” na importação de trabalho livre europeu.²⁵¹ Não haveria como negar que as experiências que empreenderia em Ibicaba revelaram-se *sui generis* à história da lavoura brasileira. Por outro lado, ampla foi a sua participação nos debates da Câmara – e posteriormente no Senado – sobre a questão negra.²⁵² Dentre estas, a primeira foi a intervenção no projeto ora em questão. Porém, neste sentido, antes que conformar uma crítica a Clemente Pereira, ela parece adequar-se a um dado extremamente peculiar da biografia do futuro senador: Vergueiro esteve envolvido no comércio das almas. Sua firma, a Vergueiro e Cia, não se destacaria apenas pela introdução de trabalhadores alemães ou portugueses em terras paulistas, mas sim por abastecer o próprio “infame

²⁴⁸ AC; sessão de 8 de junho de 1826.

²⁴⁹ “Emenda: Art 1^o.: O tráfico de escravos acabará no Brasil no prefixo prazo de 6 anos, contados do dia da publicação da presente lei na capital, e desde essa época ficará sendo proibida a introdução de novos escravos nos portos do mesmo império.” (Idem, sessão de 15 de junho de 1826).

²⁵⁰ RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional*. *Op. cit.*, p. 22.

²⁵¹ BETHELL, L.: *op. cit.*, p. 72.

²⁵² Lusitano de Valporto, Bragança, bacharel em leis pela Universidade de Coimbra, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro (1778-1839) veio para o São Paulo a 1805 como advogado, tendo se estabelecido posteriormente em sua fazenda (Ibicaba). Representou a província paulista nas cortes portuguesas, em 1822 e na Câmara dos Deputados, em 1823 e na primeira legislatura. Foi eleito senador por Minas Gerais, em 1828. Ocupou, em 1832, a pasta do Império e, interinamente, a pasta da Fazenda. Com a abdicação do imperador, integrou a regência provisória do Império. Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol. VI, p. 313.

comércio”.²⁵³ Com efeito, Luiz Felipe de Alencastro sustenta que seu filho, José Vergueiro, foi fichado ao menos duas vezes como traficante de escravos.²⁵⁴ Tais constatações sugerem que, a despeito da emenda restritiva do prazo de tolerância que recaiu sobre o controverso projeto de Clemente Pereira, Vergueiro defendia o tráfico, aproveitando-se, igualmente, das já apontadas lacunas deixadas pelo conjunto de determinações.

O projeto de Clemente Pereira foi retomado no ano seguinte, a 14 de maio, quando já havia sido ratificado o Tratado de 1826. A retomada, por sinal, revelou-se o primeiro requerimento feito pelo então deputado Pedro de Araújo Lima na primeira legislatura.²⁵⁵ Com algumas alterações no projeto inicial, Lima encurtou ainda mais o prazo para a legalidade do comércio de africanos, em obediência às estipulações presentes no referido Tratado: o tráfico deveria extinguir-se já em 1829. Por outro lado, persistiam as mesmas lacunas do projeto de Clemente Pereira:

“Acabado o expediente, pediu a palavra e disse o Sr. Araújo Lima: -- Tenho a fazer um requerimento, Sr. Presidente; e é o primeiro que eu faço nesta legislatura: vou pedir uma urgência sobre o negócio proposto na sessão do ano passado. Então ofereço um projeto acerca da extinção do comércio da escravatura; e como isto é um bem nacional, devemos dar pressa a concluir o projeto: por isso peço a urgência dele

²⁵³ Cf.: FORJAZ, D: *O Senador Vergueiro*. São Paulo, 1924; Apud ALENCASTRO, Luiz Felipe de: “Escravos e Proletários”, in *Novos Estudos Cebrap*, Julho (1988); pp. 30-56. Caracterizando o “tráfico de engajados” para o Brasil, constata Alencastro que “indícios confirmam a alternância, e mesmo a complementaridade, entre os dois tráficos [o de africanos e o de mão de obra européia]. Em 1843, a firma Vergueiro e Cia, pertencente a Nicolau de Campos Vergueiro, o senador Vergueiro, figura de proa entre os fazendeiros e políticos nacionais, compra três navios americanos. Dois dentre eles serão utilizados no tráfico negreiro, na mesma época em que essa firma inicia a introdução em São Paulo das primeiras levas de portugueses e de alemães.” (Idem, *ibidem*, p. 37). Faz-se oportuno aqui aventar uma concordância entre estas constatações e as proposições já apresentadas de Lawrence Hill e Antônia Fernanda Wright sobre a participação norte-americana no tráfico clandestino para o Brasil. Cf.: HILL, Lawrence: “The Abolition of the African Slave Trade to Brazil” (*op. cit.*) e WRIGHT, Antônia Fernanda Pacca de Almeida: *Desafio Americano à Preponderância Britânica no Brasil, 1808-1850* (*op. cit.*).

²⁵⁴ Tal afirmação é sustentada pelos *Georges William Gordon Papers* (New York Public Library) a por papéis do Ministério da Justiça do Império (I J 6 – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro).

²⁵⁵ Visconde, depois Marquês de Olinda (1793-1870) nasceu em Pernambuco e bacharelou-se em Cânones pela Universidade de Coimbra. Pedro de Araújo Lima seria futuro senador do Império, conselheiro de Estado, sócio e fundador do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, oficial da Ordem do Cruzeiro, grã-cruz da ordem de Cristo e das ordens francesa da Legião de Honra, turca de Madjidié, sarda de S. Maurício e S. Lázaro, húngara de Santo Estevan e mexicana de N. S. de Guadalupe. Exerceu a magistratura e foi deputado às cortes portuguesas, e também à constituinte brasileira e a outras legislaturas. Foi regente e presidiu cinco ministérios ao longo do Segundo Reinado. Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol. VII, pp. 16-17.

para que a câmara o mande buscar; e seja também tomada em consideração pelas sessões quando aí o examinarem a seguinte emenda:

1º. O comércio da escravatura acabará no último dezembro de 1829: desta época em diante será proibida no Império do Brasil a introdução de negros novos, de um e outro sexo, ou vindos diretamente reexportados de outro qualquer porto.

2º. Todo navio brasileiro, e bem assim todo o navio estrangeiro com carregamento de negros novos que forem encontrados nas costas do Brasil, qualquer que seja a sua tripulação, ou no alto mar, sendo a tripulação brasileira, será apreendido com toda a propriedade que se achar a bordo. Vendido em hasta pública, metade do seu produto pertencerá aos apreensores e a outra metade será aplicada para a manutenção dos negros nele achados que serão considerados livres.

3º. Enquanto se não faz uma lei que regule o destino destes africanos, ao governo pertence prover sobre o seu bem ser e ao juiz dos órfãos dar-lhes curador, e tomar conhecimento de semelhantes causas. – Araújo Lima’ ”²⁵⁶

A discussão solicitada por Lima é qualificada de inútil por Bernardo Pereira de Vasconcelos, seu ex-colega da Universidade de Coimbra – “viveiro dos políticos do Primeiro Reinado e da Regência.”²⁵⁷ Vasconcelos lamenta a existência da já assinada convenção de 1826, além da impossibilidade de reverter as decisões do Executivo:

“ Sendo apoiada a urgência, e posta em discussão, disse o Sr. Vasconcelos:

-- Eu me oponho à urgência por ser desnecessária. Eu publico nesta cidade que está concluído o tratado da abolição do comércio da escravatura; e por consequência nada mais se vai fazer com esta lei do que perder tempo com a sua discussão. O tratado já está concluído, sem que a assembléia se metesse nisso: foi o governo quem o fez, como bem o sabe a nação; e por isso se ele é mal feito, fica responsável o ministro. Ao poder executivo é que pertence fazer estes tratados, e se ele procedeu na forma da Constituição, o remédio está na mesma Constituição; portanto, não vamos a perder tanto tempo, deixemos de tratar deste projeto e esperemos pelo tratado.”²⁵⁸

A intervenção de Vasconcelos propiciou o primeiro pronunciamento de uma das vozes mais radicais do Parlamento, em defesa do estancamento: o deputado pela Bahia,

²⁵⁶ AC, sessão de 14 de maio de 1827.

²⁵⁷ CARVALHO, José Murilo de: “Introdução” ao volume *Bernardo Pereira de Vasconcelos*, da coleção *Fundadores do Brasil*. São Paulo, Editora 34, 1999. Eleito deputado por Minas Gerais, Vasconcelos permaneceu na Câmara até 1837, passando ao Senado em 1838 e lá permanecendo até a sua morte. Ele ainda seria nomeado ao Conselheiro de Estado, a partir de 1842, e ocuparia também as pastas da Fazenda (1831-1832), da Justiça (1837-1839) e do Império (1837-1840). (Cf.: BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. I, pp. 415-416).

²⁵⁸ AC, sessão de 14 de maio de 1827.

Antônio Ferreira França, apoiado por José Bernardino Baptista Pereira.²⁵⁹ Trata-se de uma ampla manifestação de anglofilia em prol da questão negreira, a qual contrasta com as posições de Luiz Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque²⁶⁰ e do próprio Araújo Lima, favoráveis ao respeito à soberania nacional:

“O Sr. Cavalcante: -- Sr. Presidente, diz o ilustre deputado que há um tratado. Mas que têm os estrangeiros com o nosso comércio com a África? Para que havemos de andar sobre isso a fazer tratados com estrangeiros? Que têm eles com a abolição da escravatura entre nós?

Eu sou um dos que querem que ela se extinga com a maior brevidade possível, mas por uma lei nossa, e não por tratados com estrangeiros: porque não estou persuadido de que um estrangeiro se deva meter com os nossos negócios: portanto deve ter urgência.

O Sr. Araújo Lima: -- O ilustre deputado que falou contra o meu requerimento, disse que o tratado já está feito, mas que é o que nos resta fazer neste caso? Eu entendo que se este negócio é do Brasil, a decisão deve ser brasileira. (Apoiado geral). O honrado membro disse que o tratado já está feito, porém eu o ignoro, ainda que desde a chegada do paquete inglês se fala nisso; mas seja o que for, o negócio é nosso, e nós é que o devemos concluir.

O Sr. Ferreira França: -- Pergunto eu, a nação inglesa tem forças para embaraçar por uma vez o comércio da escravatura? Sim. Pacificamente contratando esse embaraço obra com prudência? Sim.

É da obrigação de toda a nação civilizada impedir a continuação de uma coisa que conhece ser oposta ao bem do gênero humano? Sim. Logo, a nação inglesa deveria, pela sua ilustração, não ó fazer isto; mas tudo quanto entendesse que é a favor da civilização do gênero humano. Está, pois, fora de dúvida que a Grã-Bretanha se deve manter neste negócio: e muito favor nos fez em fazer o tratado conosco. Eu bem conheço que nós estamos acostumados a depender da existência dos escravos, mas não devem eles existir também?

E como nós vamos muito devagar, é melhor que não falemos do tratado, porque se não fossem os ingleses, talvez... Talvez não houvesse quem o fizesse...

Sr. Araújo Lima: -- Fazia-o eu.

O Sr. Ferreira França: -- Então sim: tem o poder para o fazer.

²⁵⁹ Nascido na cidade da Bahia, Antônio Ferreira França (1771-1848) foi deputado à constituinte brasileira e manteve-se na Câmara nas três legislaturas seguintes. Cf.: BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. I, pp. 161-162. Maiores detalhes da biografia deste deputado serão apresentados em momento oportuno, ainda neste capítulo. Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra, José Bernardino Baptista Pereira de Almeida (1783-1861), natural de Campos, foi eleito deputado pelo Espírito Santo nas duas primeiras legislaturas, chegando a ocupar as pastas da Fazenda e da Justiça no gabinete de 1828. BLAKE, S: *op. cit.*; vol. IV, pp. 340-341.

²⁶⁰ Luiz Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque (? – 1838) nasceu em Pernambuco. Formado em direito na Universidade de Coimbra, seguiu a carreira da magistratura, subindo ao cargo de desembargador; comprometeu-se, como o seu pai e seu irmão, Holanda Cavalcante, na revolução de 1817. Foi deputado na primeira legislatura. Cf: BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. V, p. 405.

O Sr. Baptista Pereira: -- Por causa da ordem, Sr. Presidente, nós não devemos entrar na questão, se a Inglaterra pode ou não fazer este tratado. (Apoiados). Ela que o fez, é porque podia.²⁶¹

O exame da projeção, bem como dos desdobramentos do primeiro projeto anti-tráfico genuinamente nacional apresentado no Parlamento brasileiro revela, de imediato, a existência de estratégias políticas peculiares para a manutenção do *status quo* escravista, e, por outro lado, cisões radicais entre os parlamentares, no que tange à valorização de políticas anglófilas ou anglófobas. Tais estratégias e, principalmente, a coexistência delas com estas cisões podem ser aprofundadas, considerando-se o longo percurso das discussões do Tratado de 1826. Nos dois próximos itens, dois grandes blocos deste embate político serão caracterizados, junto às nuances internas que possuíam.

II. A defesa do status quo escravista como crítica aos desígnios britânicos

II. 1. Em nome da soberania nacional

Pioneiro nas medidas anti-tráfico na Câmara, José Clemente Pereira revelou-se igualmente pioneiro em termos da explicitação do argumento que resumiu todas as estratégias anglófobas contrárias à assinatura do Tratado de 1826. De fato, já a 10 de julho de 1826, o deputado lusitano reafirmava a necessidade de o Brasil abordar autonomamente a questão do comércio de africanos, na mesma ocasião em que se definia os atributos e responsabilidades dos ministros e conselheiros do Império, particularmente no ato de negociar e efetivar tratados com nações estrangeiras.

Dentre as resoluções, uma delas considerava “traição” o ato de atentar “contra a independência, integridade, defesa, dignidade ou interesses da nação, ou seja, por tratados,

²⁶¹ AC, 14 de maio de 1827.

ou por qualquer outra maneira direta ou indiretamente”.²⁶² A esta medida propôs o deputado José Antônio da Silva Maia²⁶³ uma emenda que, a despeito de não ter sido registrada pelo taquígrafo da Câmara, incluía a extinção da cláusula da traição “por tratados”, anulando, assim, a possibilidade de evitar a livre elaboração de acordos diplomáticos pelo Executivo – acordos que poderiam ser considerados “ofensivos à soberania nacional” pelo Parlamento. Criticando este dispositivo da emenda, Clemente Pereira explicitou o seu inconformismo em nome da soberania brasileira:

“ (...) [Não posso me] conformar em que se suprima a expressão – por tratados – como a mesma emenda faz, porque esta expressão foi empregada no projeto, com vistas mui transcendentais, porque certamente nenhum ministro pode abusar tanto contra os poderes que lhe são confiados, como na negociação de tratados com nações estrangeiras, e por nenhum ato pode ser tão comprometida a independência, a dignidade e o decoro da nação e os seus interesses como por um tratado, vil, ou baixo, porquanto muitas concessões se podem nelas outorgar aos estrangeiros que sem ofender os interesses do império comprometa a sua independência, o seu decoro, a sua dignidade. Vou citar, por exemplo, a negociação que se diz querer-se celebrar, convindo em abolir o comércio da escravatura, porque os ingleses o requerem. Porventura será da independência, decoro, e dignidade do Brasil abolir os escravos [sic], por condescendência com uma nação estrangeira, que o exige? Se é necessário abolir o comércio da escravatura, acabe já, mas seja por ato do poder legislativo, seja por atos emanados dos poderes da nação; mas por nenhuma forma se admita a intervenção de potência alguma estrangeira.

E enquanto estas não forem as idéias de todos os brasileiros, não podemos merecer o nome de nação independente e livre. Portanto, de maneira nenhuma se pode tirar esta cláusula. (...)”²⁶⁴

²⁶² AC, sessão de 10 de julho de 1826. Tal era o primeiro artigo das resoluções: “Art 1º.: São responsáveis por traição: 1-) Atentado por qualquer maneira contra a forma estabelecida do governo; 2-) Contra a existência ou livre exercício dos poderes políticos reconhecidos pela Constituição do Império; 3-) Usurpando qualquer das atribuições do poder legislativo, ou judiciário; 4-) Atentar contra a independência, integridade, defesa, dignidade ou interesses da nação, ou seja, por tratados, ou por qualquer outra maneira direta ou indiretamente; 5-) Atentando contra a pessoa, ou vida do imperador, imperatriz, ou de algum príncipe ou princesa da família imperial; 6-) Em todos os casos dos artigos precedentes, ficará o réu incurso da pena de perda de honras e mercês, incorrerá na pena da morte, ou inabilidade perpétua, ou prisão de dois anos ou inabilidade perpétua e somente; 7-) A omissão não salva os ministros de responsabilidade.”

²⁶³ Natural do Porto, José Antônio da Silva Maia (1789-1853), bacharel em Direito, foi grande dignitário da Ordem da Rosa, comendador da Ordem de Cristo e cavaleiro da Ordem do Juazeiro. Iniciou a carreira de magistratura como juiz de fora em Sabará (MG) e foi, posteriormente, desembargador da Coroa. Deputado na Assembléia Constituinte, eleito nas duas primeiras legislaturas, ministro do Império, ministro da Fazenda no período regencial, senador pela província de Goiás; seria também, no futuro, nomeado conselheiro de Estado ordinário e membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

²⁶⁴ AC, sessão de 10 de julho de 1827.

Passado quase um ano após este pronunciamento, a Câmara seria apenas notificada de que o país fora, de fato, objeto de uma “traição” do então ministro de Negócios Estrangeiros, João Severiano Maciel da Costa, o Marquês de Queluz.²⁶⁵ Descrito por José Honório Rodrigues como alguém “sempre servil a D. João VI como a D. Pedro I”, “fraco presidente da Constituinte de 1823”, “suspeito de conivência na sua dissolução” e “áulico”²⁶⁶, o Marquês notificou os deputados, a 22 de maio de 1827 quanto à aprovação do Tratado de 1826, enviando à Câmara uma cópia do documento. Tal notificação veio assinada também por João Antônio da Silva Maia, deputado que, conforme explicitarei acima, opusera-se à cláusula segundo a qual um ministro poderia vir a trair o Império “por tratados”, na ocasião em que se discutiu as responsabilidades dos ministros de Relações Exteriores.

No ofício, escrito “a mando de Vossa Majestade Imperial”, expôs-se algumas discordâncias quanto à imposição da conduta britânica anti-tráfico sobre a política do Brasil, um país então independente e com possibilidades de levar a cabo uma lei própria, já posta em discussão na Câmara dos Deputados. Contudo, a tônica da notificação apresentada pelo ministro à Assembléia foi de extrema subserviência aos anseios britânicos: o Brasil “obedecera por bem aquilo que poderia lhe ter sido retirado à força”: “o governo britânico

²⁶⁵ Mineiro, formado em Direito pela Universidade de Coimbra, João Severiano Maciel da Costa ocupou os cargos de desembargador do Paço do Rio de Janeiro, governador da Guiana Francesa, deputado à Constituinte Brasileira por Minas Gerais, senador pela Paraíba, Ministro do Império (1823-1824) e Ministro de Estrangeiros (1827). Integrou, ainda, o conselho de D. João VI, tendo acompanhado o monarca em seu regresso à Portugal, e seria também nomeado conselheiro de Estado de D. Pedro I. Cf. RIBEIRO, Gladys Sabina: “A Liberdade em Construção (...)”, *op. cit.*; pp.183-184. Em sua *Memória sobre a necessidade de abolir a introdução de escravos no Brasil, sobre o modo e condições com que esta abolição se deve fazer e sobre os meios de remediar a falta de braços que ela pode ocasionar*, escrita em 1821, Maciel da Costa defende de um processo impreciso e gradual de extinção do tráfico de escravos, considerando superior o trabalho realizado por mão de obra européia branca e livre. Existem divergências quanto ao real significado desta *Memória*. Se, para Gladys Ribeiro, Maciel da Costa ele “investia na indústria e queria copiar o modelo inglês”, para Jaime Rodrigues, “a proposta deste autor, de limitar vagamente o fluxo de africanos para o Brasil, num prazo dilatado, era muito mais uma resposta aos argumentos humanitários e ao medo do futuro da nação, em termos da estrutura demográfica e racial, do que um projeto de abolir a escravidão, começando por extinguir o tráfico. Maciel da Costa vivia o dilema da camada senhorial do início do século XIX que, mesmo tomada pelo crescente medo das ações escravas, tinha de conciliar isso com a impossibilidade de encontrar substitutos para a mão de obra escrava”. Cf. RIBEIRO, G. S: *op. cit.*, p. 183 e RODRIGUES, Jaime: *O Infame Comércio, op. cit.*, p. 73.

²⁶⁶ RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional, op. cit.*, pp. 41 e 65.

ou faria que Portugal fechasse os portos africanos ao comércio brasileiro da escravatura ou embarçaria com as suas esquadras o acesso aos navios brasileiros que para eles se dirigissem”. Tal subserviência explicita-se, igualmente, na justificativa para a equiparação do crime do tráfico à categoria de pirataria: não se tratava de uma deliberação que revelasse um propósito da política brasileira, mas sim a demonstração da ampliação de uma tendência internacional de obedecer aos anseios da Inglaterra, que vinha insistindo “com todas as nações estrangeiras” na mesma questão. Prova disso era o caso dos Estados Unidos, cuja Câmara havia reconhecido “ser esse o único e eficaz meio de se evitar a continuação do tráfico da escravatura.”²⁶⁷

A comissão diplomática e eclesiástica encarregada de analisar esta notificação, bem como a própria aprovação do Tratado, apresentou seu parecer a 16 de junho de 1827. Composta por Luís Paulo de Araújo Bastos, Raimundo José da Cunha Matos, D. Marcos Antônio de Sousa (bispo do Maranhão), D. Romualdo Antônio de Seixas (arcebispo da Bahia) e Luís Augusto May, ela aprovou a ação da Inglaterra, a qual obedecia às “luzes do século”, mas, por outro lado, lamentou (em vão) tanto o enquadramento do tráfico no crime de pirataria quanto a impossibilidade de o Brasil arbitrar autonomamente na questão do comércio das almas.²⁶⁸

O parecer estabelecia, ainda, uma reivindicação ao Executivo: a exigência da assinatura do ministro de Relações Exteriores britânico, ausente no documento da ratificação do Tratado. Esta lacuna foi amplamente explorada por parlamentares com o objetivo de obliterar a validade da convenção. Neste sentido, destacaram-se Lino Coutinho,

²⁶⁷ AC, sessão de 22 de maio de 1827. Vale frisar que a “lei da pirataria” norte-americana fora proposta, discutida e aprovada no interior do país – diferentemente do ocorrido no Brasil. Tal diferença será elencada nos argumentos políticos de ataque ao Tratado e ao parecer, conforme veremos adiante.

²⁶⁸ “... a convenção priva o Brasil de grandes rendos e de braços para a agricultura, porém é bem certo que as luzes do século não permitiam a conservação de semelhante comércio, ao mesmo tempo que da nossa parte havia a promessa de abolir quando formávamos uma só nação com Portugal, e posto que no pensar da comissão a pena da pirataria pareça dura e não conforme com a nossa lei fundamental, sendo mais consentâneo que as penas contra os transgressores desta convenção fossem estabelecidas pelo legislativo do Brasil, como já havia acontecido a respeito do tratado de 22 de janeiro de 1815, (...) 1817 e os vários artigos explicativos (...) é assim a comissão de parecer que se responda ao ministro que a Câmara fica inteirada (...) e que se remeta à comissão de legislação esta convenção para propor a lei que deve dizer a respeito à pirataria ou às necessárias circunstâncias e requisitos que a devem regular” (Parecer da comissão diplomática e religiosa, AC, 16 de junho de 1827).

Paula Cavalcanti e, sobretudo, Bernardo Pereira de Vasconcelos. Alterando a sua opinião proferida a 14 de maio de 1827 – segundo a qual nada poderia a Câmara fazer quanto ao Tratado, encaminhado constitucionalmente pelos plenipotenciários --, o deputado apresentou uma emenda (derrotada) que sugeria a suspensão da discussão do acordo bilateral até que fosse obtida a assinatura do plenipotenciário britânico.²⁶⁹

Ademais, dois foram os membros da comissão que assinaram voto em separado ao parecer: Raymundo Cunha Matos e Luiz Augusto May.²⁷⁰ Neste sentido, eles se revelaram, após Clemente Pereira, outras duas vozes radicalmente contrárias à ingerência britânica, à luz de argumentos específicos, fortalecidos por outros membros do Legislativo.

Cunha Matos foi o parlamentar que, em nome da “dignidade nacional”, atacou de forma mais contundente as decisões do Tratado de 1826. Neste caso, não há como negar que o deputado por Goiás revelou-se, de longe, o mais ferrenho defensor do *status quo* escravista, através de uma crítica de teor anglóphobo sem precedentes, em nome da soberania do Império:

“Eu, Sr. Presidente, não tenho talentos para ocupar o elevado emprego de ministro de estrangeiros, e nem mesmo quando os tivesse aceitaria um lugar de tão grande responsabilidade; mas, se eu estivesse nas circunstâncias dos negociadores brasileiros, dava esta lacônica resposta à nota do ministro britânico: ‘O Brasil não pode anuir aos desejos, nem mesmo às ameaças da Inglaterra: faça ela muito

²⁶⁹ “ – ‘Esta falta de assinatura deve merecer a mais séria atenção, e não a atribuímos a descuido de tão hábil e vigilante ministério’. Depois de falar, ofereceu, foi lida e apoiada a seguinte emenda: ‘A Câmara reserva o juízo que lhe compete sobre o tratado da abolição do comércio da escravatura para quanto for competentemente referenciado.’ – Vasconcelos. ” (AC, sessão de 03 de julho de 1827). Esta emenda foi amplamente criticada, conforme veremos, por Miguel Calmon du Pin e Almeida.

²⁷⁰ Natural da cidade do Faro (reino de Algarve), Raymundo José da Cunha Matos (1776-1838) foi deputado eleito deputado por Goiás nas duas primeiras legislaturas. Quando faleceu, ocupava o cargo de marechal de campo e vogal do conselho supremo militar. Foi comendador da Ordem de S. Bento de Avis e oficial da Ordem do Cruzeiro, sócio fundador e vice-presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, secretário perpétuo da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, sócio do Instituto Histórico do França e da Sociedade Real Burbônica e da Academia Real de Ciências de Nápoles. Embarcou como furriel de artilharia da marinha para as ilhas de S. Tomé e Príncipe, onde comandou a fortaleza de S. Sebastião da Barra. Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. VII, pp. 112-115.

Luiz Augusto May (? – 1850) tomou assento na primeira legislatura do Império como suplente do deputado por Minas Gerais, Marquês de Valença, que foi eleito senador. Foi editor do jornal *A Malagueta*. Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol. V, p. 64; RODRIGUES, J. H.: *Brasil e África*, vol 01, p. 73 e VIANNA, Hélio: *Contribuição à História da Imprensa Brasileira (1822-1869)*. Rio de Janeiro, 1945.

embora o uso que quiser das suas forças contra os cidadãos brasileiros, continuando a viver em harmonia com o governo britânico, protestamos contra a sua violência; conservamos o protesto do nosso protocolo; e rogaremos a Deus que a Grã-Bretanha não torne a sofrer o pesado jugo de um injusto opressor.”²⁷¹

Sem rodeios, Matos defenderia a anulação da ratificação do Tratado, de maneira análoga ao ocorrido na história de “outras nações”, a exemplo da França.²⁷² Não foi à toa que os seus discursos proferidos em 1827 revelaram-se uma matriz importante para a interpretação de José Honório Rodrigues para a questão do tráfico. Assim, faz-se oportuno reiterar que um dos objetivos explícitos da obra *Brasil e África: Outro horizonte* – um livro declaradamente “nacionalista” – é demonstrar que “Cunha Matos viu claramente, em 1827, e declarou-o à Câmara dos Deputados, que a Inglaterra aspirava ao domínio mundial e ao senhorio da África e promoveria a concorrência africana ao Brasil.”²⁷³

Por outro lado, Fernando Lourenço dedicou um amplo espaço de seu trabalho à análise dos discursos políticos de Matos, bem como da *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais* (1837) e do *Compêndio Histórico das Possessões da Coroa de Portugal nos Mares e Continentes da África Oriental e Ocidental*.²⁷⁴ A perspectiva do sociólogo revela-se distinta da de Rodrigues e será compartilhada nesta dissertação: o deputado é interpretado como um dos destacados teóricos do reformismo agrícola da primeira metade do século XIX, desenvolvendo projetos repletos de ambigüidades e alterações ao longo do tempo e que, em obediência à “tradição liberal”, “propõem a emancipação, mas repõem a sujeição”.²⁷⁵

Um verdadeiro inventário de argumentos anglófilos pode ser composto à medida que se observa os registros integrais dos discursos de Cunha Matos nos *Anais da Câmara*, nas sessões dos dias 16 de junho; 2 e 3 de julho de 1827. Na primeira delas, ocorreu a justificativa de seu voto em separado, na mesma ocasião da defesa de May. Nessa sessão,

²⁷¹ AC, sessão de 02 de julho de 1827.

²⁷² “Se o Brasil intentar contra este tratado, tem o exemplo na súplica que no ato de 15-6 os estados gerais da França reunidos em Tours levaram ao trono Luís XII para anular o tratado de lesão enorme feito com o imperador Maximiliano e o Arquiduque Felipe e seu filho sucessor na monarquia espanhola!” (AC, sessão de 03 de julho de 1827).

²⁷³ RODRIGUES, J. H.: *op. cit.*; Prefácio à segunda edição, p. 3.

²⁷⁴ Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1963. Cf. LOURENÇO, Fernando: *Agricultura Ilustrada, op. cit.*; especialmente a Introdução e o terceiro capítulo, “Melhorar o Homem pela Terra e a Terra pelo Homem”: (re)formando a agricultura e formando a nação”.

²⁷⁵ Idem, *ibidem*.

em síntese, anunciou que a Convenção anglo-brasileira ofendia a soberania nacional, sendo ela um ataque à Constituição imperial, por desprezar os atributos do Legislativo e por submeter súditos brasileiros à alçada de “incompetentes” tribunais britânicos²⁷⁶.

Ademais, sublinhou que a mesma Convenção impedia diretamente o tráfico, ao qual o deputado preferiu a denominação de “resgate ou negócio em pretos escravos que, uma vez deixando o continente natal escapavam à morte” (grifos meus). Ela se revelava prejudicial ao comércio nacional, já obstaculizado imensamente pelo Tratado de 1810, medida que se resumia à “imposição da lei do mais forte”: graças a ela, “não pod[iam] os brasileiros entrar em concorrência com os estrangeiros, que [tinham] a seu favor a indústria fabril, abundância de marinheiros, uma acumulação de cabedais e o baixo preço dos fretes”.²⁷⁷

Prejudicial à agricultura do país, a Convenção extinguiu o pronto reabastecimento de braços na lavoura. Cunha Matos mostrou-se cético quanto às possibilidades de inserção de braços europeus na lavoura brasileira. Neste sentido, preocupava-se amplamente com a emigração de “grandes famílias capitalistas” que regressaram para Portugal junto com D. João VI, tendo esta emigração precedido a vinda de “colonos lastimáveis”, “desgraçados que povoam os cárceres de Hamburgo, Lübeck, Bremen”, Friburgo e regiões da Suíça. A maioria destes imigrantes “degenerou em mascates” e desviou-se da atividade agrícola. Quanto aos “índios”, critica abertamente o vislumbre de que seriam, em qualquer hipótese, úteis ao trabalho no campo.²⁷⁸

²⁷⁶ AC, sessão de 16 de junho de 1827.

²⁷⁷ Idem, ibidem; grifos meus. Esta crítica foi ampliada em seu discurso de 02 de julho de 1827: “Antes da abertura dos portos do Brasil aos estrangeiros em geral tínhamos inumeráveis negociantes e capitalistas brasileiros milionários; no dia de hoje, com as célebres economias políticas e lições de autores ingleses e franceses, os nossos comerciantes têm os cofres cheios de teias de aranha! E por quê? Porque esses economistas que escreveram para a Inglaterra e França foram abraçados cegamente no Brasil, os estrangeiros vieram estabelecer-se nos portos do império, abriram lojas para vender em grosso e em retalho; fizeram-se mascates, vagam de casa em casa com suas lojas portáteis e tendo a seu favor maior indústria e capitais, maior número de navios e menores fretes; comprando os gêneros em primeira mão, e por isso mais baratos, excluem do mercado os negociantes brasileiros que por falta de capitais ou por falta de correspondências, ou por temerem as estrangeirinhas que lhes pregam lá por essas terras da Europa, são obrigados a comprar em segunda mão, pagando por isso mesmo o primeiro custo, carretos, comissões, fretes, avarias, tonelagem, direitos sobre carregados e quantias outras alcavalas lhes querem meter em conta esses senhores, que se tornaram como proprietários daquelas lojas, em que antigamente os negociantes nacionais fizeram um extensivo comércio”. (AC sessão de 02 de julho de 1827).

²⁷⁸ AC, sessões de 02 e 03 de julho de 1827.

Paralelamente, argüiu que, “aniquilando a navegação” nacional, o Tratado desestruturaria a atividade que empregava, direta ou indiretamente, o maior contingente de brasileiros em atividades marítimas: em outras palavras, o fim do tráfico – ou dos “resgates” -- de escravos significaria o “fim de nossa escola naval”, por obstruir o fluxo de ouro, marfim, azeite de palma, cera, panos, resinas “e muitos outros gêneros em que traficávamos”.

A Convenção também comprometia as rendas do Estado, pois extinguiria as remessas de 20\$000, quantia que era encaminhada à Fazenda pública por cada escravo importado. A extinção desta obtenção de rendimentos seria seguida, naturalmente, pelo desmonte de muitos postos de trabalho públicos alfandegários.

Como se isso não fosse o bastante, classificou a assinatura do Tratado de “prematura”, “por não termos por ora no Império do Brasil uma massa de população tão forte que nos induz[isse] a rejeitar um imenso recrutamento de gente preta, que, pelo decurso do tempo e pela mistura de outras castas, chegaria ao estado de dar-nos cidadãos ativos e intrépidos defensores de nossa pátria.” Aliás, a experiência demonstrava ser o “branco” menos apto ao trabalho na lavoura: o branco era “pior”, “afidalgado”, “governava mais do que o amo”, “saía e entrava quando desejava” e sempre reclamava da alimentação.

Finalmente, concluiu que, “extemporânea”, a Convenção ignorava o encaminhamento do projeto anti-tráfico de Clemente Pereira, que propunha um prazo “gradativo” para o estancamento. Criticou também o modo pelo qual as relações diplomáticas anglo-brasileiras foram conduzidas pelo plenipotenciário sul-americano: “terror” e “pânico” injustificáveis abriram caminho para uma insólita ingerência inglesa. O Brasil deveria julgar seus prisioneiros como bem entendesse, inclusive no que diz respeito à identificação ou não do tráfico ao crime de pirataria.

Em seu segundo discurso, impressionante por sua extensão e eloquência, Matos retomou todos esses argumentos. No entanto, apresentou-se com duas precauções que, ao longo da fala – e mesmo levando-se em conta o exposto em seu discurso anterior – não se sustentaram: em primeiro lugar, dizia -- em consonância a muitas vozes da Câmara -- não desejar defender o comércio das almas, ainda que considerasse que a atividade representasse um “mal menor” se comparada à ingerência inglesa nos negócios brasileiros. Em segundo lugar, dizia estar comprometido a não ofender os princípios filantrópicos

presentes na sociedade britânica – porém acabou condenando abertamente a política externa dos ingleses.

Como complemento ao primeiro discurso, afirmou que o comércio negreiro era “menos odioso do que se pensa[va]”, relativizando, inclusive, o fato de os traficantes de africanos serem criminosos. Se havia comerciantes e/ou escravocratas violentos em demasia no Império, cabia ao governo criar mecanismos legislativos que os inibissem. O comércio de africanos em si retirava os cativos de um continente onde as chances de encontrarem a morte (em guerras e sacrifícios) eram muito maiores do que no Brasil – onde, por outro lado, existiam vários “negros de muito louvor”.²⁷⁹ “Negros de louvor, que prestaram serviços relevantes para o Brasil”, aliás, seriam muitos na história do Brasil, para o deputado: “Henrique Dias era um preto”, assim como muito outros. Não havia, com efeito, como os “puritanos” do Império esquivarem-se da possibilidade de terem, em suas respectivas genealogias, “um mouro, um negro, ou um judeu”.

Desviando-se definitivamente do seu “respeito” anunciado em relação à filantropia britânica, sugeriu que ela mascarava uma ampla rede de planos de domínio absoluto dos continentes africano e asiático²⁸⁰, sendo inclusive sugestiva a presença de ouro em pó na

²⁷⁹ “As guerras na África fazem-se por officio, por inclinação ou por necessidade, antes de haver comércio de escravos havia guerras contínuas, depois do estabelecimento deste comércio, continuam as guerras; e quando o comércio se extinguir, as guerras hão de continuar (...) Nos países menos cultos do que a Absínia há crimes punidos de morte e crimes punidos de cativo, os réus dos últimos são vendidos e vão de terra em terra até o Oceano Atlântico ao Golfo de Guiné ao Mediterrâneo; e os primeiros são mortos a qualquer hora, mas com maior freqüência nos dias de mercado. Se não houvesse quem comprasse os pretos sentenciados à escravidão, eram mortos infalivelmente logo que eram colhidos, ou no dia dos – costumes – isto é, aniversário de falecimento dos pais, ou aclamação dos príncipes reinantes.” (Idem, *ibidem*). Na sessão do dia seguinte, o deputado retomaria este argumento: “Diz-se que as guerras são mais freqüentes depois que começou o comércio de escravos pelos portugueses – eu não duvido que a compra dos pretos tenha desafiado mais a ambição dos reis da África; mas, Sr. Presidente, nós todos sabemos que antes da descoberta de Guiné pelos portugueses, as guerras eram mui freqüentes e que para Marrocos, Túnis e Trípoli iam imensos escravos da África meridional. Eu já ontem disse que o estado da guerra é o estado da natureza dos africanos brancos e pretos e agora acrescento que sempre foi o estado da natureza dos antigos europeus, tanto do sul como do norte”. (*A.C.*, sessão de 03 de julho de 1827).

²⁸⁰ “Filantropias, economias políticas, teorias inglesas e francesas e outra imensa série de coisas boas para ler e muito más em prática, deram com os nossos comerciantes em vasa barris!! (...) Quem quer exercitar obras de caridade neste mundo, não tem precisão de sair fora da sua pátria; os ingleses querem fazer-se senhores da África, assim como já estão da Ásia, Deus os ajude; falem-nos verdade e não nos venham iludir com filantropias imaginárias.” (*AC*, sessão de 02 de julho de 1827).

colônia britânica de Serra Leoa, onde os africanos trabalhavam em condições muito mais “doentias” e “insalubres” do que as lavouras brasileiras.

Evocando José Bonifácio, para quem o Brasil deveria manter amizades, mas nunca assinar tratados com as grandes potências, emendou que o Império deveria assinar tratados apenas onde “figurava como potência de primeira ordem”, ou seja, no continente americano. Contudo, as teses abolicionistas de Bonifácio, foram efetivamente ignoradas pelo deputado: na sessão do dia seguinte – a 3 de julho de 1827 --, quando rebateu críticas aos seus dois discursos anteriores, Matos demonstrou ampla falta de percepção de que a Assembléia Constituinte de 1823, em consonância a congressos internacionais -- como o de Viena (1815) -- já esboçara os prenúncios de uma atitude condenatória do comércio negreiro. A desqualificação deste argumento, em sua resposta, foi explícita:

“Falou-se que o Congresso de Viena declarava que o comércio de escravos deve acabar; o que temos nós com o Congresso de Viena? Não há uma coisa mais natural do que os imperadores da Áustria, Rússia e o rei da Prússia dizerem que acabem com o tráfico de escravos; nenhum destes soberanos têm colônias, os franceses não fazem grande caso de Caiena e as outras suas colônias são postos militares! Iguamente se disse que a assembléia constituinte autorizava o governo para a extinção do comércio de escravos; eu nunca ouvi dizer semelhante coisa! Foi em sessão secreta? Pois bem, estou contente, acabe já por ter sido ordenado pelo corpo legislativo brasileiro; mas devo pensar que a assembléia constituinte não declarou o crime da pirataria!”²⁸¹

Às acusações de ser ele um possível negociante de escravos e de intentar contra princípios cristãos, em sua defesa da escravidão, também foi direto em sua réplica: em primeiro lugar, rechaçou seu envolvimento no tráfico alegando possuir “modestamente” um grupo de 30 a 40 cativos em sua “roça de hortaliça”.²⁸² Em segundo lugar, defendeu a ausência de documentos que indicassem contradições entre escravidão e cristianismo – e ainda, em particular, o catolicismo --, fazendo alusão, inclusive, aos eclesiásticos brasileiros proprietários de escravos:

“Diz-se que a escravidão é oposta aos preceitos da religião católica! Que a escravidão seja coisa má não duvido eu; mas que ela é oposta aos preceitos da

²⁸¹ AC, sessão de 03 de julho de 1827.

²⁸² Idem, *ibidem*.

religião católica é coisa que nunca li. Oposta aos princípios do maometismo é, com efeito, porque Maomé ordenou que todo o escravo que abraçasse a doutrina do Alcorão fosse libertado. Eis um preceito que não foi transmitido pelo nosso Divino Mestre, nem pelos apóstolos, concílios ou doutores da Igreja!

(...)

Também se diz que o tráfico é vergonhoso e oposto ao princípio do cristianismo! Para que continuam os srs. Eclesiásticos a viver com essa gente procedida de um vergonhoso tráfico? Concedam-lhes liberdade, não se sirvam com cativos; dêem-nos exemplos de moralidade conforme ao espírito do cristianismo, não fique esta moralidade em simples palavras, que são levadas pelo vento! Confesso francamente que não me acho disposto a libertar os meus escravos, custaram-me muito dinheiro e desencarrego a minha consciência, tratando-os com a maior humanidade! (Tomarão muitos homens livres a serem alimentados e vestidos como são os meus escravos). Sr Presidente, tudo são teorias, modas do tempo e que com o tempo hão de acabar!”²⁸³

Finalmente, Matos ainda procurou criticar aqueles que acreditavam na possibilidade de importação de máquinas a vapor para os engenhos, argumentando ser o Brasil carente de reservas de minas de carvão mineral. Esta crítica, em particular, foi pronunciada com tamanha ironia que o deputado chegou a provocar “gargalhadas” em plenário, ao desqualificar os seus adversários:

“Serei eu por acaso algum canibal ou antropófago? Serei negociante de escravos? Não, Sr. Presidente! Eu sou um representante da nação brasileira; sou cristão, sou defensor dos direitos dos homens e procuro advogar a liberdade dos povos (...) O objeto mais extraordinário que hoje ouvi propor são as máquinas de vapor para nos pouparem braços! Nós temos o exemplo no moinho de vapor lá do Valongo! Em que parou? Em nada; consumiu-se naquela obra um cabedal enorme e ficou sem uso por motivos bem triviais! O Brasil não há de ter máquinas de vapor enquanto não se descobrirem grandes minas de carvão de pedra. O trabalho das máquinas com carvão de pedra vindo da Europa é muito dispendioso e enquanto os Sr. químicos e físicos não descobrirem outras matérias, exceto lenha e carvão para os trabalhos das máquinas, fracos progressos hão de fazer.

Gosto muito de ouvir exagerar as conveniências dessas máquinas e não observo que se notem os grandes obstáculos que há na laboração e conservação delas! Essas máquinas hão de ser muito úteis quando houver muito ferro e muito carvão de pedra no Brasil. No estado presente em que não temos carvão de pedra, quanto seria agradável o vermos substituírem máquinas de vapor às carretas de rodas baixas que estragam as calçadas! Eu já figuro diante dos meus olhos uma carreta de vapor subindo pela Serra da Estrela e pela Serra Negra, levando atrás de si dez ou doze carros amarrados uns aos outros pelos cabeçalhos! Já me figuro vendo essas máquinas a atravessar as províncias de Minas Gerais e Goiás e

²⁸³ Idem, *ibidem*.

chegando ao Mato Grosso! Já finalmente se me figuram diante dos olhos tantas máquinas de vapor no Brasil que até cada um de nós há de ter uma máquina de vapor para andarmos nas nossas casas. (Gargalhadas gerais).”²⁸⁴

II. 2. Em nome da Constituição

Assim como a maioria dos parlamentares, May foi mais cauteloso nas críticas às intromissões britânicas na política e prática nacionais. Dessa forma, justificou o seu voto a partir de duras acusações ao Executivo, o qual teria sido “coagido” e “precipitado” nas negociações do Tratado e, como se isso não bastasse, teria desrespeitado a Constituição imperial – precisamente o seu centésimo segundo artigo. O artigo definia as principais atribuições do imperador, “chefe do poder Executivo, exercitado pelos ministros”. Seu parágrafo 8º. definia atribuições do monarca, tais como

“fazer tratados de aliança ofensiva e defensiva, de subsídio e comércio levando-os depois de concluídos ao conhecimento da Assembléia Geral, quando o interesse e a segurança do Estado o permitirem. Se os tratados concluídos em tempos de paz envolverem cessão ou troca de território, ou de possessões a que o Império tenha direito, não serão ratificados sem terem sido aprovados pela Assembléia Geral.”²⁸⁵

Com base neste dispositivo, May inferiu que “não só este tratado, como todos os tratados que envolverem interesse e segurança do Estado, e que se apresentam à Câmara depois de ratificados, sem haverem sido comunicados ao corpo legislativo entre a conclusão e a ratificação dos mesmos, não podem ser objetos de deliberação depois de ratificados, pois que tais deliberações seriam de todo ociosas à vista do direito das gentes, e só poderiam servir quando por uma sublime ficção de direito”.²⁸⁶

A defesa deste argumento – defesa esta que não vingaria na Câmara -- persistiu após duas semanas de discussões sobre o parecer, período no qual nenhum parlamentar pronunciou-se sobre o ponto de vista de May. De fato, a 3 de julho de 1827, o deputado pediu a palavra para reiterar que, a despeito de todo o debate que o Tratado vinha

²⁸⁴ Idem, *ibidem*.

²⁸⁵ *Constituição do Império do Brasil*, Apud AC, sessão de 16 de junho de 1827.

²⁸⁶ AC, sessão de 16 de junho de 1827.

suscitando na Câmara, os princípios que justificaram o seu voto em separado permaneciam “intactos”.²⁸⁷ Anunciando não querer abordar a questão do estancamento do tráfico – mas nela esbarrando diretamente --, May privilegiou a sua interpretação do texto constitucional, questionando, uma vez mais, o fato de a convenção ratificada em 1827 não ter sido apresentada à Câmara entre a sua conclusão e a sua ratificação – o que não estaria de acordo com o referido artigo 102 da Constituição:

“Que vem cá fazer à Câmara tratados que, envolvendo considerações de interesses e segurança do Estado, não foram consignados à consulta do corpo legislativo antes de ratificados? Nada, Sr. Presidente, nada, vêm passar por mui ociosa pesquisação [sic]”.²⁸⁸

A retomada do argumento de May suscitou a pronta concordância de Holanda Cavalcanti.²⁸⁹ Endossando os argumentos do parecerista, ele propôs um adiamento das discussões sobre o documento apresentado pela comissão, até que se definisse com clareza a verdadeira leitura que os deputados deveriam apresentar do 102 ° artigo da Constituição.²⁹⁰ Igualmente em consonância com May, Cavalcanti diz-se disposto a particularizar os termos da discussão, numa tentativa de afastar a idéia de ser defensor do comércio negro.²⁹¹ Concordando também com o fato de o governo imperial ter sido “coacto” em relação aos britânicos, chegou a supor, ironicamente, a possibilidade de uma

²⁸⁷ AC, sessão de 3 de julho de 1827.

²⁸⁸ Idem, ibidem.

²⁸⁹ Futuro Visconde de Albuquerque, Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti e Albuquerque (1797-1863), nasceu em Pernambuco, filho do capitão mor Francisco de Paula Cavalcanti e Albuquerque. Militar, chegaria ao posto de tente coronel a 1832, servindo, como ajudante do governador, em Moçambique e Macau. Deputado por sua província em diversas legislaturas, tornar-se-ia senador do Império (1838) e conselheiro de Estado, e exerceria os cargos de Ministro da Fazenda (1830, 1831, 1832 e 1862), Ministro do Império (1832), da Marinha (1840 e 1844), e Ministro interino de Guerra (1846).

²⁹⁰ “Vejo-me, pois, embaraçado na maneira de fazer o meu juízo e em consequência, diria que se adiasse este negócio até fixar o verdadeiro método com que devemos encarar os tratados feitos pelo governo; acho isto muito digno da consideração da Câmara e com qualquer passo precipitado que nós dermos a este respeito, vamos, de certo modo, assentir em interpretações prejudiciais na Constituição”. (AC, 3 de julho de 1827).

²⁹¹ Neste sentido, aliás, Holanda Cavalcanti foi ainda mais longe, não só concordando com o enquadramento do tráfico na categoria de pirataria, como defendendo a pena de morte aos contrabandistas de escravos -- pena esta que, no entanto, deveria ser discutida pelo Legislativo imperial, não cabendo aos ingleses “enforcarem os brasileiros” (idem, ibidem).

extensão de tamanhas arbitrariedades filantrópicas, no que tangia à própria existência da escravidão no Brasil:

“ Não posso aprovar, pois, que o nosso governo se metesse a fazer tal tratado: era mais decoroso que os ingleses demandassem os meios que estivessem ao seu alcance e nós fizéssemos o que estivesse ao nosso, porque a cedermos a tais ameaças desta filantropia, poderão amanhã os mesmos ingleses pôr-nos em maiores embaraços e dizer-nos – os homens nascidos na vossa pátria não podem ser escravos (injustiça certamente muito maior do que a do comércio da escravatura da África) e o ministro que assentiu às ameaças de agora, deverá assentir às que se fizerem então”.²⁹²

Dois deputados negaram, na mesma sessão, a proposta de Holanda Cavalcanti: Paula e Souza e Costa Aguiar.²⁹³ O primeiro ponderou que, de uma forma ou de outra, não havia como a Câmara anular um Tratado já ratificado. Ademais, sugeriu que mesmo que o artigo 102 da Constituição fosse literalmente obedecido, os deputados não teriam poder de interromper as decisões do Executivo.²⁹⁴ Por outro lado, a despeito de igualmente condenar o “detestável e repugnante” comércio das almas, reprovou o parecer da comissão e propôs uma emenda segundo a qual nenhuma deliberação seria tomada a respeito do Tratado, responsabilizando o Ministério por um comportamento lastimável. Esta emenda, aliás, seria a única aprovada na Câmara ao final das discussões do parecer. Para Paula e Souza, o lamentável fato consumado realizara-se à medida que se efetivara o enquadramento do tráfico no crime de pirataria: com este procedimento, o ministro colocara-se na condição de legislador, violando a Constituição ao atribuir para si incumbências do Legislativo :

²⁹² Idem, *ibidem*.

²⁹³ José Ricardo da Costa Aguiar de Andrada (1787-1846) era natural de Santos e filho do coronel Francisco Xavier da Costa Aguiar. Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra, foi deputado à Constituinte brasileira e deputado na primeira legislatura. Tendo desenvolvido sua carreira na área da magistratura, chegou ao cargo de Ministro do Supremo Tribunal de Justiça. Dignitário da Ordem do Cruzeiro a cavaleiro da Ordem do Santo Sepulcro, “viajou”, segundo Sacramento Blake “quase toda Europa, cujas principais línguas conhecia bastante; visitou vários países da Ásia e os santos lugares (...), foi deputado às cortes portuguesas, onde negou-se a assinar a Constituição”. (Cf BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. V, pp. 150-152.)

²⁹⁴ “Eu me explico: ou o tratado deveria ser apresentado à assembléia antes de ratificado como entende e quer o Sr. May ou não devia como entendeu o governo e a comissão; em qualquer das hipóteses, ficava anulado o tratado pelo nosso juízo se o julgássemos nulo? Pois certo que não, pois não somos nós que dirigimos essas negociações.” (AC, sessão de 3 de julho de 1827).

“ É disposição constitucional que só o poder legislativo tenha o direito de fazer ou derrogar leis; é evidente por conseqüência que viola a constituição, quem exerce este direito; como, pois, teve o ministro a animosidade de derrogar leis e de fazer leis por este tratado? Poderia ignorar ele, que proibindo (sem ato de poder legislativo) a importação de escravos (como o fez por este tratado) derrogava as leis pelas quais isto era permitido e as leis que estabeleceram os tributos que disso se percebiam, resultando grande vazio na renda pública? Poderia ele ignorar que declarar crime de pirataria o contrabando era fazer lei e lei atroz e bárbara, classificando o crime e impondo a pena? E (o que é mais) sujeitando os cidadãos brasileiros às comissões especiais e privando-os do seu foro contra a letra da Constituição?!! Creio, pois, que não me engano quando digo que o ministro tornou a violar a constituição e é novamente responsável.

(...)

Se, pois, este tratado é o corpo de delito de seus negociadores; e se não há oportunidade de fazer por ora efetiva a responsabilidade dos mesmos, suspendamos o nosso juízo sobre ele; reservemo-lo para tempo competente; julguemos conjuntamente o mérito ou demérito de todos os tratados que tem feito o nosso governo (que serão talvez como este) e julguemos, quando pudermos provar que a responsabilidade não é um nome vão.²⁹⁵

Costa Aguiar, por seu turno, recorreu aos mesmos argumentos de Paula e Souza para confirmar que a objeção de May era “impossível para aplicar no caso em questão”.²⁹⁶ Reconhecia que “nada mais havia a fazer do que dizer que a Câmara ficava inteirada”.²⁹⁷ Isso não o impediu, porém, de formular um ataque peculiar à convenção e ao parecer da comissão diplomática e eclesiástica: para Aguiar, “admirador” dos sentimentos filantrópicos e de justiça britânicos, “opponente” da escravidão²⁹⁸, a Convenção era condenável em virtude da equiparação do tráfico ao crime de pirataria. Já os pareceristas brasileiros mereciam todas as críticas por terem aceitado esta cláusula com base no argumento de que os Estados Unidos já haviam sido compelidos a fazer o mesmo: os parlamentares não deveriam perder de vista que as circunstâncias nas quais os dois países

²⁹⁵ Idem, ibidem. O deputado Sousa Franco concordou plenamente com este argumento: “... pergunto eu, pode o governo em um tratado revogar alguma lei do nosso país? Esta é a questão: se nós consentimos que o governo faça tratados com as nações estrangeiras revogando as leis existentes, então nada de Constituição (apoiado).” (Idem, ibidem).

²⁹⁶ Idem, ibidem.

²⁹⁷ Idem, ibidem.

²⁹⁸ “Ninguém mais do que eu, senhores, faz justiça aos filantrópicos sentimentos da nação inglesa (...); eu estive entre eles por duas vezes e tive muitas ocasiões de poder melhor observar o que deixo referido (...) [eu] desejaria até, se fosse possível, riscar do dicionário da língua que falamos estas seguintes palavras – escravidão e escravos – pouco, ou nada possuo, e até bem poucos escravos tenho; eu daria todavia o exemplo de os libertar, se assim fosse preciso, e onde este exemplo fosse seguido geralmente”. (Idem, ibidem).

se encontravam eram muito distintas: os Estados Unidos aprovaram a lei da pirataria de maneira autônoma e ainda estipularam – também por legislação própria -- o estancamento do tráfico após mais de trinta anos de independência política, quando o problema da mão de obra das lavouras de lá já havia sido por demais debatido.²⁹⁹

Mas o voto em separado de May recebeu um apoio integral do futuro senador Vergueiro: baseando-se no artigo 12, parágrafo 7^o. da Constituição – segundo o qual “os tratados, depois de concluídos, serão levados ao conhecimento da assembléia geral quando a segurança e o interesse do Estado o permitirem” --, Vergueiro insistiu tanto na diferença existente entre conclusão e ratificação de um tratado³⁰⁰ quanto no desrespeito à Constituição por parte do plenipotenciário brasileiro. Neste sentido, a violação teria sido dupla, sendo o deputado mais um a condenar a definição do crime de pirataria. Por fim, Vergueiro retoma a questão dos prazos de tolerância ao comércio legal, reiterando ser inaceitável o período definido pelo Tratado, prevenindo que a “falta de braços” seria um problema inevitável, uma vez aplicada a letra do acordo.

Como se vê, os entendimentos do texto constitucional brasileiro revelavam-se distintos e se transformaram em instrumentos importantes de contestação do parecer. O voto em separado de May foi apoiado abertamente por Holanda Cavalcanti e Vergueiro. Paula e Souza e Costa Aguiar foram os seus críticos, porém mantiveram outras restrições à conduta do Ministério brasileiro. Diante deste quadro, Cavalcanti chegou a propor uma emenda segundo a qual a avaliação do parecer seria suspensa enquanto não se chegasse a um consenso sobre a interpretação do artigo 102.

Mas a emenda foi derrotada. Assim, a instituição acabou atribuindo respaldo ao último comentarista da polêmica: José Clemente Pereira. Em um longo discurso na sessão do dia seguinte, o autor da primeira e ardilosa lei contra o comércio das almas atacou o

²⁹⁹ “Na América do Norte, a proibição da importação de escravos, por um ato do Congresso de 2 de março de 1807, começou a contar-se do 1^o. de janeiro de 1808, isto é, 32 anos mais ou menos, depois da proclamação da independência daquela nação. Entre nós, saídos apenas, para assim dizer, das fachas portuguesas há tão poucos dias, é logo estabelecida esta abolição por semelhante maneira, e por uma lei que não feita pelo corpo legislativo brasileiro! Ali as coisas estavam desde muito pouco tempo preparadas para esta humana e salutar medida; entre nós tudo é feito de repente, e como por surpresa, permita-se-me a expressão”. (Idem, ibidem).

³⁰⁰ “Note-se bem que tratados concluídos e ratificados são expressões muito diversas; diz-se um tratado concluído logo que é assinado pelos negociadores, logo, porém só se diz ratificado quando posteriormente é aprovado pelo soberano.” (Idem, ibidem. Os grifos são meus.).

adiamento do debate sobre o parecer, receoso de que os brasileiros criassem uma “ilusória expectativa que a convenção não tivesse efeito”.³⁰¹ Ademais, sugeriu que não havia como rechaçar a impotência da Câmara frente à ratificação do Tratado:

“ (...) se esta diferença que a Constituição reconhece entre tratados concluídos e tratados ratificados dá lugar a uma tal inteligência a exceção que a Constituição faz de que os tratados celebrados em tempo de paz que envolverem cessão ou troca de território do Império, ou de possessões a que o Império tenha direito, não podem ser ratificados nem terem sido aprovados pela assembléia geral legislativa, estabelece e firma a regra em contrário de que todos os tratados podem ser ratificados sem dependência da aprovação da assembléia geral menos os sobreditos excetuados.

Logo (suponhamos que a presente convenção tinha vindo como pelo sentido literal que oferece a Constituição, devia vir depois de concluída e antes de ratificada ao conhecimento desta Câmara) que viria ela cá fazer?

Buscar acaso a aprovação da assembléia geral? Ninguém tal pode dizer, porque não está na classe dos casos excetuados em que ela se exige. E poderia a assembléia geral impedir sua ratificação?

Certamente não, porque não está na classe dos casos excetuados na Constituição.”³⁰²

No entanto, ele valorizou, sabiamente, outros argumentos mais eficazes para inflar o sentimento de anglofobia na Câmara. Após declarar-se contrário à equiparação do tráfico ao crime de pirataria, bem como à pena de morte, levantou quatro questões que orientaram o discurso: à primeira delas -- “convinha ou não aos interesses do Brasil abolir o comércio da escravatura?”³⁰³ – respondeu afirmativamente, procurando, em oposição aos demais parlamentares, apresentar argumentos “políticos e não filantrópicos” contra o tráfico: para Pereira, o Brasil possuía uma agricultura “frouxa” em virtude da escravidão, que aniquilava a potencialidade intelectual dos homens e tornava pouco produtivos os braços disponíveis ao trabalho. Além disso, a escravidão causava uma dependência crônica de reposição de pessoal na lavoura, impedindo, conseqüentemente, o florescimento de “sólidas fortunas”.

A segunda questão voltou-se ao prazo estipulado para a abolição do tráfico na convenção. Em coerência às suas estratégias de longa dada, julgou-o prematuro e desacreditou que o intervalo de três anos fosse suficiente para que o governo conseguisse

³⁰¹ Idem, sessão de 4 de julho de 1827.

³⁰² Idem, ibidem.

³⁰³ Idem, ibidem, assim como as demais citações presentes até o final deste item.

dar conta da questão – desprovido, como estava, de finanças para fomentar a imigração estrangeira. De qualquer forma, “a pílula já está engolida, esperemos agora os seus efeitos!”. Considerando a possibilidade de escravizar os nativos da América – os “índios” -, destacou a pouca propensão dos mesmos ao trabalho na lavoura, acreditando que poderiam revelar-se promissores apenas dentro de um prazo maior. Quanto à vinda de trabalhadores europeus, acreditava que, dadas as dificuldades de implementação da imigração, ela traria, sobretudo, criminosos lastimáveis para o país, tendo sido muito apoiado:

“ Tem-se querido fascinar as esperanças com a entrada de braços europeus... Braços europeus, Sr. Presidente!!! Ah! Que enganadora esperança! Eu não vejo nesta idéia mais que a ilusão de um sonho! Acaso não conhecemos nós por uma triste experiência a falsidade desta teoria? Aonde estão estes colonos, que a peso de muito dinheiro vêm vindo comprados para o Brasil? Mas vejamos como podem vir esses braços europeus.

Eu só conheço dois meios: engajá-los ou convidar a sua imigração. O primeiro meio exige diligências e despesas do governo, e, por conseqüência, agentes hábeis e dinheiro; temos nós, por ventura, esse dinheiro e esses agentes hábeis? Eu confesso que os não conheço (apoiados), porque na direção dos negócios estrangeiros se têm cometido imperdoáveis erros (apoiados).

Suponhamos também que este meio prometia alguns braços: que braços seriam estes? Ah! Não nos iludamos; ao Brasil nunca hão de vir por este caminho senão braços corrompidos, vadios e inábeis, porque os bons lá acham muito em que se ocuparem (apoiados) e lá se estabelecem com solidez e a Europa só há de deitar para cá as suas escórias e as suas fezes, enquanto os meios de os trazer forem engajamentos (apoiados).”

Em relação à terceira questão – “podia esta abolição ser objeto de uma convenção?” – foi categórico na negativa: a Convenção revelava-se ofensiva à dignidade nacional: Brasil e Inglaterra desrespeitaram os limites do “direito das gentes”.

Finalmente, formulou a quarta questão: “dado, mas não concedido que pudesse ser objeto de uma convenção, estava nas atribuições dos ministros do poder executivo o declarar a continuação do comércio da escravatura crime de pirataria?” Endossando argumentos já expostos, sustentou que o gesto do Ministério fora “o ataque mais direto que se pode fazer à Constituição, à dignidade, à honra nacional e aos direitos individuais dos cidadãos brasileiros”. À Constituição, porque o houve usurpação do Legislativo pelo Executivo. Aos direitos individuais, porque “os desaforou do juízo competente do seu país para os sujeitar a juízes estrangeiros”. E à dignidade e honra nacional porque “[era] o Brasil

a única nação do mundo que teve a fraqueza e humilhante condescendência e baixaza de conceder aos ingleses a declaração da pena de pirataria contra os contrabandistas de escravos em um tratado!”

Entrementes, o discurso de Pereira não se esgotou neste ponto. Habilidoso e irônico, levantou uma quinta questão – já aventada por Cunha Matos –, a saber: “que ameaças teria feito a Inglaterra ao Brasil que justificasse tanto “terror” e “pânico” por parte dos negociantes brasileiros?”. Com estes termos, colocou em dúvida a hegemonia inglesa sobre o Império, e acabou por sugerir um detalhe possivelmente pensado pela maioria dos parlamentares, porém conhecido mais de perto apenas por aqueles que tinham ligações mais estreitas com o tráfico: a possibilidade dos ingleses não terem condições para vigiar a execução do Tratado. De fato, ao contrário das demais, esta pergunta ficou em suspenso e não foi enfrentada por nenhum parlamentar. Desta forma, Pereira banalizou ainda mais a arbitrariedade britânica, conjugando-a à frouxidão do governo brasileiro. Em sua opinião, era inaceitável sustentar a idéia de que os britânicos encontravam-se em conjunturas políticas tão favoráveis a ponto de simplesmente conseguirem impedir a possibilidade de negociações internacionais menos arbitrárias com o Brasil: os britânicos enfrentavam, na época, problemas econômicos internos, sofriam pressões da Santa Aliança e, ainda, assistiam ao perigo de acordos econômicos bilaterais com o Brasil:

“(...) E se a Inglaterra assentar na sua filantropia que não deve haver escravos no Brasil e exigir que forremos os que temos, que faremos? Embora gremem os donos deles, que são a sua propriedade, forçoso será obedecer porque os nossos negociadores, que padecem muito de susto (apoiados), não poderão resistir a tal pretensão se vier acompanhada de alguma ameaça! (apoiados).

É com este pretexto das ameaças do negociador britânico, expendidas no ofício do marquês de Queluz (antes elas ficassem no segredo do seu gabinete) que os nossos negociadores se querem desculpar do mal que souberam concluir este negócio!... Mas que terror pânico foi este que se apoderou dos nossos negociadores! Digo terror pânico porque só uma total ignorância do estado da posição em que se achava a Inglaterra, podia acreditar na seriedade das ameaças lembradas pelo negociador britânico (apoiados).

Tratava-se justamente desta convenção na época, em que a Inglaterra sofria grandes convulsões no seu interior, motivadas pelo sobejo de 60 mil braços, a que não podia dar que fazer... Era justamente pelo mesmo tempo que a Grã-Bretanha se considerava em algum perigo pela quebra de muitos de seus banqueiros... Era também por esse tempo que a Santa Aliança maquinava um grande plano contra a Inglaterra... Que a França acabava de celebrar um tratado de aliança e comércio com

o Brasil... E em tais circunstâncias conviria à sublime e previdentíssima política inglesa pôr em desenvolvimento os atos hostis com que o seu ministro plenipotenciário assustou os nossos negociadores?”

As colocações de Clemente Pereira sinalizam hipóteses para o entendimento da forma como a questão do tráfico vinha sendo discutida e dos posicionamentos na maioria tão brandos em relação aos prazos da abolição. Certamente, o confronto entre o Legislativo e o Executivo era o problema maior no momento, estando a questão do estancamento nela imbricada. Pressentia-se -- principalmente entre os deputados mais intimamente vinculados ao comércio negreiro -- que, dada a complexidade da teia à qual o negócio estava atrelado, nenhum dos dois governos teria como executar as disposições do Tratado. Por outro lado, as proposições do deputado, contextualizadas no bojo do confronto entre os dois referidos poderes, abrem perspectivas de esclarecimento mesmo das posições francamente anglófilas: se por um lado não era estranha para muitos parlamentares a idéia de que os ingleses não teriam êxito na vigilância do Tratado, por outro, defender os desígnios britânicos significava, em muitos casos, também apoiar as decisões do imperador e do Poder Moderador. Este apoio certamente esteve na origem de muitas das posições a serem sublinhadas a seguir.

III. Em defesa da Inglaterra: política, filantropia e crítica da escravidão

Uma apologia ao humanitarismo britânico foi praticada por vários parlamentares, dentre os quais se destacaram, por diferentes motivos, Lino Coutinho, D. Romualdo de Seixas (arcebispo da Bahia), D. Marcos Antônio de Sousa (bispo do Maranhão), Miguel Calmon du Pin e Almeida, além de Antônio Ferreira França e seus filhos, Ernesto e Cornélio. Este grupo de deputados pronunciou discursos eventualmente apaixonados e sempre orientados sob uma tônica oposta àquela dos adversários apresentados no item anterior. Considerar a extensão, bem como a peculiaridade dos argumentos destes pronunciamentos significa relativizar a recorrente assertiva de que a Câmara do período era composta integralmente por “grupos de proprietários rurais” que entravavam qualquer tentativa de restrições ao *status quo* escravista.

III. 1. A anglofilia como argumento de outras causas: a nacionalização do comércio, o trabalho indígena, o apoio ao imperador, a lenta supressão do cativoiro

Lino Coutinho integrou, junto a D. Romualdo Seixas, D. Marcos de Sousa e Miguel Calmon, um grupo de deputados que se caracterizou pela defesa ampla do abolicionismo britânico, pronunciando discursos laudatórios à filantropia dos plenipotenciários anglo-saxões. Por outro lado, ao mesmo grupo pode ser atribuída outras três características em comum: nenhum dos quatro apresentou, efetivamente, projetos anti-tráfico; nem sempre apoiaram todas as determinações do Tratado de 1826; assim como concordaram com as críticas apontadas por outros parlamentares e comentadas no item anterior.

No caso de Coutinho, o médico baiano chegou, inclusive, a reprovar o parecer da comissão diplomática e eclesiástica encarregada do exame do parecer do Marquês de Queluz sobre o Tratado de 1826.³⁰⁴ Endossou, neste sentido, três argumentos já elencados

³⁰⁴ José Lino Coutinho (1784-1836) foi deputado pela Bahia nas duas primeiras legislaturas, nas quais, segundo Sacramento Blake, “fez oposição constante ao reinado do primeiro imperador”, tendo integrado também o primeiro gabinete regencial, na pasta do Império. Graduado em medicina pela Universidade de Coimbra, lente de patologia externa pela faculdade de medicina, foi médico

em plenário: o parecer ignorava que o Ministério das Relações Exteriores imperial atribuiu para si incumbências próprias do Legislativo; ignorava que, dentre as extrapolações, aprovava-se a abusiva pena de morte aos comerciantes de africanos e, finalmente, desconsiderava a falta de assinatura do plenipotenciário no acordo, o que tornava o ato sem vigor. Afinal, “a Inglaterra, daqui a dois dias, poder[ia] dizer que tal tratado não é válido, por que falta a assinatura do seu ministro; e o que lhe havemos nós responder? Nada.”³⁰⁵

Contudo, o deputado via razões muito profundas para “desculpar” os britânicos pelo Tratado que, a despeito das mútuas incorreções dos signatários, revelava-se “bom”. Em primeiro lugar, ele impugnava o “câncer infernal”, o “maior de todos os males que oprimem a humanidade”, mal que investia contra a natureza e contra Deus, mal que entravava o desenvolvimento da “indústria” nacional, a “moralidade dos povos”. Mal que, inclusive, elevava substancialmente o valor das instituições inglesas, se comparadas ao legado greco-romano: para o deputado baiano, o prestígio tradicionalmente atribuído às sociedades grega e romana antigas deve ser caracterizado antes como prestígio relativo do que absoluto. Em outros termos, as instituições presentes nestas sociedades destacaram-se mais por serem divergentes daquelas das nações bárbaras que as circundaram do que por seus valores em si – dentre os quais incluía-se a aceitação da escravidão. A superpopulação de cativos teria sido, inclusive, a principal responsável pelo declínio de ambas as sociedades.³⁰⁶ De qualquer forma, mesmo que se tomasse a consideração de que a

honorário da Câmara imperial, cavaleiro da Ordem de Cristo, sócio da Academia real de Ciências de Lisboa. Cf: BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. V, pp. 7-8.

³⁰⁵ AC, sessão de 03 de julho de 1827.

³⁰⁶ “A escravidão é parente mui chegada da estupidez, porque um tão degradante estado enerva as potências da alma, e seu efeito por um justo castigo da providência reflete até os próprios senhores. Mas dir-se-á: os gregos e os romanos tiveram escravos; os primeiros criaram as artes, as ciências e mesmo a moral; e os segundos, posto que inferiores nas artes e ciências, não eram, contudo, nas virtudes domésticas e públicas eles eram livres, e para serem livres tinham precisão de haverem escravos. Assim é, ou ordinariamente se pensa; porém se compararmos o passado com o presente, veremos que basta só a Inglaterra para deitar a barra adiante dessas famigeradas repúblicas da Antigüidade, cujo renome é mais devido à saída que elas faziam entre as diversas nações bárbaras que as rodeavam, do que às suas próprias instituições. E quem não sabe que a Grécia e mesmo a Roma sucumbiram debaixo dos Felipes da Macedônia e dos Césares, quando o número dos seus escravos chegou a ser excessivo, quando Atenas tendo 50,000 cidadãos contava com 500,000 escravos; quando em Roma aparecia um Cresso com 2 mil cativos? Que segurança interna pode ter uma nação cujo número de escravos é excessivo em relação àquele dos indivíduos livres?” (Idem, *ibidem*).

escravidão antiga tenha sido a responsável pela existência de avanços filosóficos e científicos, nenhuma situação análoga poderia ser esperada no Brasil, dada a “inferioridade biológica” dos africanos: “[os] pretos são diferentes dos brancos pela organização física de seu cérebro e inferiores pelo fraco desenvolvimento dos seus órgãos intelectuais”.³⁰⁷

Em segundo lugar, envolveu-se em uma – dentre várias – polêmicas com Cunha Matos. Para Matos, um governo despótico revelava-se a matriz de relações despóticas no âmbito doméstico, ou seja, a escravidão como relação social problemática tinha seus fundamentos alicerçados na escravidão política, ou no exercício de um Executivo que ignorava a vontade da sociedade. Invertendo o argumento, o deputado baiano sustentou que o despotismo doméstico (decorrência inevitável das relações escravistas) fazia emergir o despotismo público, devendo ser posta em cheque a escravidão brasileira.³⁰⁸ Nota-se que, embora Matos e Coutinho fossem críticos empenhados das intervenções efetuadas por Pedro I, era possível encontrar, em meio aos argumentos de ambos em torno da discussão sobre o cativo, diferentes leituras sobre o significado da escravidão africana e da escravidão política, assim como dos poderes atribuídos ao Executivo pela Constituição de 1824.

Em terceiro lugar, considerou que o Tratado não ameaçava, como alegara Cunha Matos, as finanças do país. A medida criaria, com efeito, uma ruína sem precedentes, mas não nas finanças do Império como um todo, e sim nos bolsos de repugnantes e ávidos negociantes que ignoravam a filantropia de outras nações. Neste sentido, considerando-se a importância do envolvimento lusitano no comércio de africanos, torna-se oportuna a identificação de Lino Coutinho como um dos maiores defensores da “nacionalização do comércio brasileiro na Câmara”, em detrimento da presença lusa.³⁰⁹

³⁰⁷ Idem, *ibidem*. Leslie Bethell identifica com razão este argumento de Lino Coutinho como um argumento “surpreendentemente” *sui generis*. De fato, neste contexto, ele foi o único parlamentar a explicitar, sem rodeios, a sua crença numa inferioridade da “gente preta”. Cf.: BETHELL, *op. cit.*, p. 72.

³⁰⁸ Para Coutinho, “a escravidão é incompatível com a liberdade civil dos cidadãos, porque em um povo que possui escravos, o despotismo e a tirania começando pelas casas do senhor para com o escravo, se passa bem depressa para as autoridades e o governo e entre nós observamos o que se passa a tal respeito porque desde crianças começamos a exercitar o despotismo com os pequenos escravos, que nossos pais destinam para o nosso particular serviço.” (AC, sessão de 03 de julho de 1827).

³⁰⁹ Sintetizando os temas debatidos na Câmara ao longo da primeira legislatura, José Honório Rodrigues afirma que “outra idéia importante que aparecia pela primeira vez no Parlamento,

Em quarto lugar, pontuou ser infundado o alarde de que a marinha brasileira viria a perder com o estancamento do “infame comércio” ou mesmo de que a agricultura e comércio nacionais seriam sacrificados. O tráfico jamais teria sido uma “escola” que rendesse funcionários hábeis ao país, enquanto a lavoura, carente de maquinaria sofisticada, seria melhor cuidada na ausência dos africanos:

“Argumenta-se que semelhante abolição prejudica a nossa marinha e que os navios da costa da África são as escolas dos nossos marinheiros. Desgraçadas escolas! Quatro navios podres e ronçeiros, pilotos inexpertos [sic], tripulação escrava, eis aqui o local e os mestres de semelhantes escolas! Não contente com estas observações, continua o mesmo Sr. deputado dizendo que é contra a agricultura e a indústria. Mas, Sr. Presidente, nós sabemos que a necessidade é mãe das artes; dela resulta o melhoramento; ela faz desenvolver o espírito humano; e quando nós nos vimos destituídos de escravos, procuraremos o melhor método de lavrar a terra e plantar, cuidaremos de aperfeiçoar nossas fábricas e nossos engenhos de açúcar, o que se não tem feito até hoje, porque os plantadores e fabriqueiros, achando armazéns de escravos, onde se fossem refazer de braços, não cuidavam de máquinas.”³¹⁰

Em quinto lugar, o Tratado estipulava um prazo perfeitamente cabível de tolerância ao tráfico ilegal – prazo este que, ao contrário de um “golpe repentino”, poderia ser até mais curto – providenciando, de imediato, uma mudança de atitude dos proprietários de escravos que, temerosos do esgotamento do tráfico, passariam a cuidar de suas propriedades viventes com maior zelo.³¹¹

Semelhante elogio quanto ao prazo fixado pelo Tratado foi registrada pelo então arcebispo da Bahia.³¹² Para ele, todo o alvoroço feito em torno do período de três anos

embora fora dele já fosse popular, era a da nacionalização do comércio brasileiro. Lino Coutinho, exprimindo essa corrente de opinião, ponderava, na Câmara, que estando o comércio exclusivamente nas mãos dos portugueses, era necessário nacionalizá-lo.” (Cf. RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional*, op. cit., p. 86).

³¹⁰ AC, sessão de 03 de julho de 1827.

³¹¹ “E seremos nós os excetuados deste resultado geral? Diz-se que este golpe é muito repentino; mas ainda nos restam 3 anos deste comércio e oxalá que fosse menor esse tempo estipulado! Nós temos muitos escravos ainda desgraçadamente, e com esta abolição do tráfico a sua procuração no Brasil acrescerá muito; porque de hoje em diante os senhores hão de cuidar melhor dos seus escravos porque (com vergonha o digo) muitos dentre eles até hoje têm tratado os seus escravos como bestas! Eles cuidarão dos cativos em suas doenças, na prenhez [sic] das negras, criação dos seus filhos e sua melhor sustentação.” (Idem, ibidem).

³¹² O paraense D. Romualdo Antônio de Seixas (1787-1860) futuro Marquês de Santa Cruz, tornou-se 17^o. arcebispo da Bahia e primaz do Brasil. Concluiu a sua formação eclesiástica em Lisboa, na

constituía, na verdade, um verdadeiro ardil: se os diplomatas fixassem um prazo de vinte anos, a existência do comércio de africanos se estenderia solidamente por todo o período e, uma vez aproximado o seu término, ressurgiriam as mesmas queixas em nome de uma tolerância maior.

D. Romualdo Antônio Seixas fez a mais longa e elaborada contestação do discurso de Cunha Matos. Com sutileza, argumentou que o representante de Goiás revelara-se, na Câmara, o “um dos mais ardentes defensores e apologistas de tal comércio” – “ilícito, vergonhoso, degradante da dignidade do homem e anti-social, oposto ao espírito do cristianismo e somente próprio para retardar os progressos da civilização da espécie humana”.³¹³ Para o arcebispo, a importação de africanos estava longe de ser um simples “resgate”, como qualificara o seu opositor. Pelo contrário, ele só fazia aumentar as carnificinas na África, bem como o sofrimento da população subjugada do continente vizinho:

“ (...) Eu creio, Sr. Presidente, que nenhum desses africanos agradeceria ao ilustre deputado este ato de compaixão e humanidade que os arrebatava da companhia de suas mulheres e de seus filhos e de sua pátria para os vir entregar com a mais horrível degradação e zombaria ao açoite de um senhor implacável; quanto mais que é constante, pelo testemunho de todos os viajantes, que essas guerras nunca foram mais freqüentes e cruéis como depois da introdução de tão abominável tráfico; que foi desde tão funesta época que a escravidão começou a ser na jurisprudência dos africanos a pena do crime; que desde então a confiança e a paz fugiram daquelas regiões e que a presença de um navio sobre a costa se torna como o sinal da mais bárbara perseguição, estimulando a cobiça, a perfídia e a vingança que despregam e

Congregação do Oratório. Aos dezenove anos, no Pará, começou a lecionar no seminário episcopal latim, retórica e filosofia. Aos vinte e dois, tendo ordens do diácono, veio ao Rio de Janeiro, com outro jovem eclesiástico em comissão do bispo do Pará, para, em seu nome, cumprimentar a família real e tratar de importantes assuntos da diocese, regressando com a nomeação do Cônego da Sé paraense e a do Cavaleiro da Ordem de Cristo. Aos vinte e três recebeu ordens de presbítero, foi nomeado pároco de Cameté e logo vigário geral da província, sendo mais tarde, por morte do diocesano, vigário capitular. Nomeado arcebispo da Bahia a 26 de novembro fez sua entrada na Bahia. Foi eleito presidente da junta provisória governativa por duas vezes, em 1821 e em 1823; representou a província do Pará na 1ª e 4ª legislaturas e a Bahia na 3ª e na 5ª, ocupando por duas vezes na Câmara a cadeira da presidência. Foi agraciado por D. Pedro I com o título de pregador da capela imperial e com a grande dignitaria da Ordem da Rosa. No Segundo Reinado, foi agraciado por D. Pedro II com a grã cruz da Ordem de Cristo, com o título de Conde e depois o de Marquês de Santa Cruz. Era sócio da Academia Real de Ciências de Munique, do Instituto de África em Paris, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e de muitas outras sociedades de ciências e letras. Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. VII, pp. 154-159.

³¹³ Idem, *ibidem*, assim como as citações presentes nos próximos cinco parágrafos.

exercitam sobre as povoações vizinhas a sua fatal influência. E quem serão os culpados dessas guerras, hostilidades, efusão de sangue, suicídios e de tantos horrores que revoltam a natureza senão os armadores, ou antes, os governos que consentem e autorizam?”

É bem verdade, afirmava, que a equiparação do tráfico ao crime de pirataria revelava-se fruto de uma intromissão britânica exagerada na legislação brasileira. Porém, os esforços abolicionistas em questão respondiam aos ditames da “justiça universal” e dos “princípios da religião cristã”³¹⁴, bem como ao consenso das nações civilizadas, como atestara o Congresso de Viena (1815).

Ademais, argumentos segundo os quais a marinha, o comércio, a indústria e a agricultura nacionais sofreriam com o estancamento eram infundados e revelavam-se instrumentos exclusivos de negociantes gananciosos e desatentos às necessidades urgentes de “reformas e inovações”. D. Romualdo cria na possibilidade de melhorias imediatas nas condições de vida dos africanos, uma vez extinto o fluxo atlântico: o estancamento traria, inevitavelmente, uma intensificação do número de novas famílias, formadas por ex-escravos.³¹⁵

Paralelamente, apostava na vinda de trabalhadores livres europeus, os quais, sem exceção, encontrariam estímulos para trabalhar no Brasil – os condenados, especialmente, encontrariam condições para elevar seus respectivos padrões de moral. E apostava, também, na valorização da mão de obra indígena, criticando a ausência de políticas de

³¹⁴ De fato, o arcebispo não hesita em rechaçar qualquer relação não contraditória entre cristianismo e escravidão: “Para colocar os crimes invocam-se as leis da humanidade atrozmente suplantada assim como já se tem invocado sacrílegamente o sagrado nome da religião com o pretexto de converter os africanos como se uma religião celestial e divina, uma religião que proclama os primitivos direitos do homem, que o restituiu à sua dignidade, mostrando estampada no seu ser a formosa imagem da divindade, uma religião enfim, que reprova a violência e a força, que na frase do sábio Fenelon não pode fazer senão hipócritas, pudesse propagar por tais meios diametralmente opostos ao seu prodigioso estabelecimento (apoiados). Sabe-se, além disso, qual é o zelo evangélico de tais mercadores e quanto o seu bárbaro procedimento tem contribuído para alienar e dispor os africanos contra o cristianismo, de cujas máximas eles não podem julgar sendo pelo exemplo dos que o professam; sabe-se também qual é o zelo e cuidado da maior parte dos senhores na instrução religiosa desses miseráveis que eles tratam como bestas de carga olhando unicamente para o produto de seu trabalho.”

³¹⁵ Em estudo recente, Manolo Florentino e José Roberto Góes sugerem que a formação de novas famílias africanas revelou-se também produto do próprio fluxo inter-atlântico de escravos. Cf.: *A paz das senzalas: Famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790-c.1850*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1997.

incremento à catequese e caracterizando de falacioso o argumento de que os indígenas seriam intelectualmente inferiores.³¹⁶

Finalmente, opunha-se fervorosamente à proposição de que a escravidão não trazia “vícios e imoralidades” à sociedade, postulando que um “escravo virtuoso é um prodígio da ordem moral”.

O vigor do embate entre Cunha Matos e D. Romualdo abriu espaço para o pronunciamento de um dos próprios signatários da comissão diplomática e eclesiástica, o então bispo do Maranhão, D. Marcos Antônio de Sousa.³¹⁷ Para ele, o ministro brasileiro obrara em absoluto respeito à Constituição. À Câmara nada mais restava do que tomar conhecimento do Tratado, sendo a falta de assinatura do Ministério britânico no texto final da convenção um “incidente” menor prontamente identificado pela comissão, a ser devidamente equacionado pelos ingleses.³¹⁸

Na mesma sessão em que o bispo se pronunciou, a maior defesa dos britânicos ficou a cargo de Miguel Calmon du Pin e Almeida, um dos “áulicos” do Parlamento, para citar

³¹⁶ “A civilização dos índios finalmente, esta grande obra que faz há muito tempo os objetos dos votos dos bons brasileiros e desta augusta Câmara acabará de encher o vazio, que vai deixar a abolição do tráfico de escravos. Só os bosques da minha província (a província do Pará) apresentam mais de 260 mil indígenas aptos para todo o gênero de trabalho e indústria; mas cujos braços têm sido infelizmente perdidos para o Estado por falta de um bom sistema de catequese e de colonização, e talvez pelas falsas idéias que ordinariamente se forma de sua indolência e incapacidade intelectual. Eu posso afirmar que eles são habilíssimos para o comércio e navegação de muitas tribos, como por exemplo a dos Mondurucus, são excelentes para a agricultura (apoiados) e suscetíveis enfim a todo o gênero de aplicação, pois vê-se que no arsenal e nas fábricas eles, quase sem ensino, lavram madeiras e fazem todo o trabalho que lhes incumbe. (Apoiados). Não será possível, portanto, transformá-los em lavradores, artistas e marinheiros, infinitamente mais úteis do que estes desgraçados negros, de cuja existência se faz depender a prosperidade do comércio, indústria e marinha brasileira?” (AC, sessão de 03 de julho de 1827).

³¹⁷ D. Marcos Antônio de Sousa, 14º. bispo do Maranhão (1771-1842) nasceu na cidade da Bahia. Segundo Sacramento Blake, “foi do conselho de Sua Majestade o Imperador, comendador da Ordem de Cristo e dignitário da ordem da Rosa. Presbítero secular e vigário em sua província, foi deputado à assembléia constituinte portuguesa em 1821 e na legislatura brasileira de 1826 a 1829. Foi vigário da freguesia da Viória na capital da Bahia, por muitos anos examinador sinodal e secretário do governo provincial. Na Constituinte portuguesa, defendeu com todo o vigor os interesses da Igreja e do Estado e a liberdade de imprensa e religiosa e trabalhou para que fosse sustentado o foro eclesiástico, sendo exaltado partidário da independência do Brasil. Foi o primeiro bispo de nomeação do fundador da monarquia brasileira. Eleito bispo do Maranhão a 12 de outubro de 1826 e confirmado a 25 de junho de 1827, foi no Rio de Janeiro sagrado a 28 de outubro deste ano. Em sua diocese, que foi por ele dotada de vários melhoramentos, foi por vezes eleito deputado provincial, ocupando a carreira de presidência da assembléia.” (Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. VI, pp. 221-222).

³¹⁸ AC, sessão de 04 de julho de 1827.

uma caracterização de José Honório Rodrigues.³¹⁹ Compreendendo, assim como Clemente Pereira, que a Câmara nada poderia fazer quanto à aprovação da Convenção – sendo infundadas, para ele, as ressalvas de May --, apresentou argumentos que o caracterizam, indubitavelmente, como um dos principais apologistas dos britânicos: elogiando o “perfeito”³²⁰ texto do Tratado, Calmon glorificou a própria identificação do comércio de africanos ao crime de pirataria, inserindo esta deliberação no rol de símbolos de uma política internacionalmente filantrópica e, ainda, “muito conveniente a uma convenção”, por tratar-se de um tema inerente ao “direito das gentes”. A pena de morte aos contrabandistas, era bem vinda, pois eles não eram meros traficantes, mas sim “homicidas e liberticidas”.

A Convenção fazia-se apropriada também, pois o Brasil, contrariamente ao Chile, ao Peru, à Colômbia e à Argentina não conseguira equacionar por conta própria a questão do fluxo inter-atlântico – dado que se revelava uma vergonha nacional. O Brasil “emprestara a cor de forçado a um ato que deveria ser espontâneo, porque fez estrangeira

³¹⁹ Cf.: RODRIGUES, J. H. : *O Parlamento e a Evolução Nacional*, *op. cit.*, p. 54. Miguel Calmon du Pin e Almeida (1796-1865), nasceu em Santo Amaro (Bahia). Bacharel em leis pela Universidade de Coimbra, “formado em 1821, recusou um cargo de magistratura em Portugal e chegando à pátria, quando a capital da Bahia se achava ocupada pelas forças lusitanas em armas, dirigiu-se para o Recôncavo e fez parte do conselho interino do governo que proclamava a independência. Representou esta província na Constituinte brasileira e nas quatro primeiras legislaturas até ser eleito senador; ocupou a pasta da Fazenda nos gabinetes de 20 de novembro de 1827, de 19 de setembro de 1837 e de 23 de março de 1841 a janeiro de 1843; ocupou a pasta de estrangeiros no gabinete de 4 de dezembro de 1829 e no de 30 de maio de 1862, sustentando com dignidade e energia os direitos e a honra do Brasil perante a ousadia do ministro inglês Christie. Desempenhou alta missão diplomática junto aos governos da Inglaterra e da França em 1844, já tendo antes feito duas viagens à Europa (...) Em 1825, quando foi deputado à primeira legislatura, ainda se achava na Europa (...). Miguel Calmon era (...) dedicado ao príncipe [D. Pedro I]. Foi comendador da Ordem de Cristo; grande dignitário da ordem da Rosa; grã Cruz da Ordem do Cruzeiro, da ordem belga de S. Leopoldo, da ordem constantiniana das Duas Sicílias, da Ordem Italiana de S. Maurício e S. Lázaro, da ordem espanhola de Carlos III e da ordem portuguesa da Conceição de Vila Voçosa; membro honorário da Academia Imperial de belas-artes; sócio do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro e do antigo Instituto Histórico Baiano; sócio fundador da Academia de Música e Ópera Nacional; presidente da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e do Instituto Fluminense de agricultura e provedor da Santa Casa de Misericórdia.” (Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. VI, pp. 273-276.)

³²⁰ AC , sessão de 04 de julho de 1827, assim como as citações presentes nos dois próximos parágrafos.

uma negociação que devia ser toda brasileira”. Justamente por isso, recebeu a pressão de outra nação que obedecia aos preceitos mais belos das luzes e da razão.³²¹

Mas a extrema anglofilia de Calmon não se esgotou nesses argumentos: em oposição ao próprio signatário do tão criticado parecer, o bispo do Maranhão, o deputado criticou a advertência que o documento fizera aos britânicos em virtude da ausência da assinatura do plenipotenciário, ao cabo do texto da convenção. Considerando o ato uma incorreção, ponderou que, uma vez que tal referenda não era exigida pela Constituição britânica, nada deveria ser exigido aos negociantes estrangeiros por parte do Império brasileiro.³²²

III. 2. Em defesa da abolição da escravidão: os Ferreira França

Avaliando as sessões que tiveram por objetivo central a discussão do Tratado de 1826, Leslie Bethell identificou, em D. Romualdo Seixas, uma voz a favor da abolição imediata da escravidão no Brasil. “Mas D. Romualdo”, afirma o historiador, “era apenas

³²¹ “O governo britânico, di-lo-ei sempre, obrou a este respeito, como um governo cristão civilizado e moral; ele fez o seu dever em negociar um tratado, que é justo e santo, que tem por base a religião, a humanidade e a civilização do século: e permita Deus, Sr. Presidente, que a Grã-Bretanha continue a marchar em frente, e pôr-se à testa, como já disse, à civilização do universo. (Apoiados).”

³²² “Sr. Presidente (...), todo o tratado subsiste ou tem vigor pelo direito das gentes; este direito tem por base o natural e o convencional dos povos, e não as instituições peculiares e internas de cada um povo. Se um tratado satisfizer ao que requer o direito das gentes é válido, e se infringir o direito particular de alguns dos povos contratantes, nem por isso é nulo. O efeito que produz esta última infração é de chamar a contas e punir o ministro que infringiu a lei e não de anular o tratado. Isto posto, falando em hipótese, parece que a falta de referência do ministro inglês (concedendo que a Constituição inglesa exija esta solenidade) só dá direito ao Parlamento britânico para acusar e castigar o ministro e não para invalidar o tratado. Porém, Sr. Presidente, o que eu nego é que semelhante solenidade de referenda seja exigida pela Constituição da Grã-Bretanha. Em primeiro lugar, não há lei escrita que o exija, além disto vejo que os decretos do rei britânico (assim chamo as *proclamações*) são assinados somente pelo rei, e não têm *referenda*. Demais, tenho visto tratados e garantias somente assinados pelo rei. Enfim, vejo no texto da ratificação desta mesma convenção que o rei diz – para validade mandei pôr o grande selo na presente convenção e a assinei de minha própria e real mão – e não faça (como aliás é costume na França e outros estados, onde a Constituição exige referendas) em que o ministro o assinará também.”

uma voz ecoando no deserto”.³²³ Há que se atentar aqui para uma generalização um tanto indevida. Em primeiro lugar, tenho sugerido que, ainda que minoritário, o grupo de deputados que se pronunciava favorável a uma abolição mais imediata do comércio de africanos não era formado por um único parlamentar – conforme demonstram, inclusive, outros trechos da argumentação de Bethell. De qualquer forma, é possível discordar uma segunda vez deste “isolamento” do então “aboliconista” arcebispo da Bahia. É verdade que D. Romualdo foi o mais eloqüente contestador dos discursos de Cunha Matos. No entanto, como já se constatou, o deputado não chegou a apresentar efetivamente nenhum projeto de combate ao comércio das almas.

Atuações menos prolixas e pontuais, porém mais radicais e intermitentes, podem ser encontradas nos pronunciamentos dos deputados Antônio, Cornélio e Ernesto Ferreira França, endossados eventualmente por pouquíssimos deputados. Igualmente identificados aos ideais abolicionistas britânicos, estes parlamentares não se limitaram a aprovar a Convenção de 1826, mas também revelaram-se, de maneira atípica, críticos do sistema escravista em sua totalidade. E apresentaram vários projetos nesta direção, ao longo da primeira legislatura e em legislaturas posteriores.

Tais peculiaridades ainda não foram reforçadas pela historiografia. Em Leslie Bethell, o deputado baiano Antônio Ferreira França emerge como parlamentar que, juntamente a Lino Coutinho e Araújo Lima, propôs-se a “salvar a decência nacional”, quando das discussões em torno do estancamento do comércio das almas.³²⁴ No entanto, é mister diferenciá-lo dos demais. A bem da verdade, ao procurarem “salvar a decência nacional”, os Ferreira França foram muito além do que qualquer parlamentar, sendo possível sugerir, a partir da leitura dos *Anais*, que eram sistematicamente ignorados.

Os dados biográficos sobre Antônio registrados por Sacramento Blake e José Honório Rodrigues sugerem-lhe características *sui generis*.³²⁵ Médico pessoal de D. Pedro I, graduado em medicina, matemática e filosofia pela Universidade de Coimbra, deputado à Constituinte brasileira nas três legislaturas seguintes, foi o primeiro a expor um projeto que

³²³ “But Dom Romualdo was a voice crying in the wilderness”. Cf. BETHELL, Leslie: *The Abolition of the Brazilian Slave Trade – Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*. Cambridge University Press, 1970.

³²⁴ Cf.: BETHELL, L.: *op. cit* (versão traduzida), p. 78, nota 01.

³²⁵ Cornélio Ferreira França escreveu uma biografia sobre o pai, a qual foi publicada em 1870, mas ainda não foi localizada.

sugeria uma transição republicana no Parlamento brasileiro – projeto prontamente ignorado e arquivado.³²⁶ Blake o descreve como “verdadeiro filósofo e sábio”, “notável por sua franqueza de sentimentos, por sua independência de caráter e originalidade até no trajar, pois vestia roupas que serviriam muito bem em homens mais altos e gordos, e só uma vez fazia o laço de sua gravata, e era quando a comprava, para depois enfiá-la pela cabeça.”³²⁷

Além de interpretar as intervenções britânicas como verdadeiros auxílios filantrópicos³²⁸, elogiando o enquadramento do comércio de africanos no crime de pirataria, Antônio já desviava, a 1827, as discussões sobre a (in)validade da convenção para deslegitimar a própria propriedade escrava:

“ Eu me levanto não para tratar da matéria, mas para pedir ilustrações sobre coisas que não entendo bem, porque assim é necessário para poder votar. A proposição mais horrível que ouvi, foi que os escravos eram nossa propriedade. É coisa horrível! Como queremos, ou em que queremos, que se funde o direito de propriedade daqueles que os têm? Funda-se em um pedaço de fumo; não se funda em outra coisa! Porque não fazemos contrato com eles; é por isso que se faz a troca de um escravo por um pedaço de fumo, e por meio de enganar, de maneira que fica privado de sua liberdade, deixa de ser homem, mas passa a ser tal qual o mesmo pedaço de fumo. Se nisto se funda a propriedade daqueles que os têm, se não tem outro fundamento, como é que não acaba logo em um instante? Mas enfim conservemos, se é que são necessários para a nossa conservação; porque primeiro está a minha conservação do que a nossa, por isso vos faço violência para que sejais meu algum tempo.

(...)

³²⁶ “Não foi sequer objeto de deliberação o projeto de Antônio Ferreira França, deputado pela Bahia, propondo que o Governo do Brasil fosse vitalício na pessoa do Sr. D. Pedro II, e depois temporário na pessoa de um Presidente das províncias confederadas do Brasil.” Cf.: RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional*, *op. cit.*, p. 86.

³²⁷ Sobre Antônio Ferreira França, ainda apurou Blake: “Chegando à pátria, foi logo nomeado lente de geometria, depois lente catedrático da escola de medicina, e finalmente lente de grego no liceu”. Como projetos políticos principais de sua autoria, cita os seguintes: “Projeto de união das províncias por federação (cuja conveniência firmara o seu autor, sobretudo na grande extensão do território brasileiro); Projeto criando um congresso onde sejam decididas as questões entre as nações (é um projeto semelhante ao do abade Saint Pierre, há mais de um século, de um tribunal supremo das nações com o fim de assegurar entre si uma paz perpétua); Projeto abolindo o celibato clerical (...) e Projeto abolindo a pena de morte (apresentado por ocasião da discussão do código criminal, a 6 de maio de 1830).” (Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. I, pp. 161-162).

³²⁸ Cf. página 168 do presente capítulo.

Eu não me levantei, senão porque não pude ouvir expressões – que os escravos são nossa propriedade – e não sei mesmo como se possam ouvir estas coisas nesta Câmara!!!”³²⁹

O médico baiano levantaria a causa abolicionista até 1837 quando apresentou, a 15 de julho, um “projeto declarando livres os que nascessem de ventre escravo no Brasil”, para citar as palavras de Blake. O biógrafo também sublinha que ele tivera a “glória de sentar-se na Câmara entre dois filhos seus, Cornélio Ferreira França e Ernesto Ferreira França”, sendo o último ainda mais eloqüente que o pai.³³⁰ Coadjuvante, porém mais intempestivo, Ernesto pediu, a 18 de maio de 1830, urgência de discussão de um projeto do pai que estipulava a extinção gradativa da escravidão: segundo a medida, os escravos estariam extintos no país ao cabo de 50 anos, contados a partir de 1831. Ignorado inclusive por ocasião de sua segunda leitura (a 5 de junho de 1830), ela não previa nenhum tipo de indenização aos proprietários.³³¹

A 24 de julho, Antônio Ferreira França mandou à mesa um projeto de resolução direta e explícita segundo o qual “no primeiro dia de festa nacional depois da sanção dessa resolução, o governo declarará a liberdade dos escravos da nação”.³³² Os únicos a apoiarem-na foram o filho Ernesto e os deputados A. Muniz Barreto e Antônio Castro Álvares. Irritado ao ver que ela não seria objeto de deliberação, entrou em atrito com o

³²⁹ AC, sessão de 04 de julho de 1827. França foi contestado imediata e ironicamente por Clemente Pereira: “Escandalizou muito ao ilustre deputado o dizer eu que os nossos escravos são propriedade nossa; e fundou o seu argumento no princípio de que este comércio é ilícito, mas ele mesmo estabelece esta proposição – que nos devemos servir deles porque são necessários para o nosso serviço. Logo, ou o nobre deputado há de reconhecer que os escravos são propriedade nossa, ou há de conceder que estamo-nos servindo do alheio e que cometemos por consequência um verdadeiro roubo.” (Idem, *ibidem*).

³³⁰ Blake argumenta que, diversas vezes, “quando este [Ernesto], de imaginação ardente, de idéias liberalíssimas, se exalava na tribuna, [Antônio] puxava pela aba da casaca e lhe dizia: ‘Prudência, Sr. Ernesto!’ E o moço sorria e se continha, entretanto (...) ele discutia com a maior franqueza e coragem sem temer as consequências de suas palavras.” (Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. I, p. 162).

³³¹ Dizia o projeto: “A Assembléia Legislativa resolve: a escravidão acabará no Brasil em 50 anos, contados no seguinte ano. No dia vinte e cinco de março do referido ano, cada senhor libertará o cinqüentavo de seus escravos. No mesmo dia do seguinte ano, o quarenta e noveavo, e assim por diante. Se o cinqüentavo, ou quarenta e noveavo, etc., for um número fracionário, em seu lugar se tomará ou número nenhum, ou um, ou dois, ou três, etc. que mais se avizinhar ao valor do número fracionário. Paço da Câmara, 15 de maio de 1830 – Antônio Ferreira França.” (AC, sessão de 18 de maio de 1830).

³³² AC, sessão de 24 de julho de 1827.

presidente da casa, mandando registrar o ocorrido por extenso nas atas, argumentando que outros projetos mais antigos de sua autoria não constavam integralmente nelas, como deveriam.³³³

Outras rejeições imediatas recebeu Ernesto, a 5 de agosto do mesmo ano, quando do debate sobre uma medida oferecida em projeto pela comissão de orçamento para se venderem os “escravos da nação” empregados no arsenal da marinha. Neste contexto, o deputado propôs uma emenda que ia contra a medida, estipulando a libertação – e não a venda, como determinava o projeto -- dos referidos escravos. Desenvolvendo os seus argumentos e contestando, à maneira do pai, os fundamentos da escravidão em si, propôs ainda uma segunda emenda que estipulava alforria a todos os cativos da nação no próximo dia de aniversário do imperador D. Pedro I:

“ (...) como é que nós podemos vender homens nossos irmãos? Sr. Presidente, a coisa passa a ser ridícula a falar a verdade que todos os escravos que aí estão serão vendidos? E mesmo estão demandados? Alguns hão de ser velhos, outros estarão em idade de não poder vender-se alto e mão [sic], portanto antes dar-lhe a liberdade e nós veremos que isto há de acontecer com aqueles escravos que não tiverem demanda, e eu vou declarando o meu voto, eu peço por Deus, peço pelos santos e até pelos anos do nosso imperador que se dê a liberdade a estes escravos (apoiados); e aquele que foi autor da desimportação [sic] da escravidão para o Brasil seja também autor da liberdade dos escravos da nação brasileira, eu peço que no dia dos anos do imperador se lhes dê a liberdade, acrescente-se mais esta honra às outras que ele tem ganho: é bastante que no dia dos anos do nosso imperador o governo declare a liberdade dos escravos da nação.”³³⁴

Ernesto encontrou amplo apoio apenas do próprio pai e de José de Rezende Costa.³³⁵ Para ambos, o motivo do apoio era explícito: “os homens não se vendem, pois não são coisas”. Desejando servir-se de exemplo, Antônio narrou a sua própria experiência

³³³ “Em algumas atas vêm só – ‘leu-se o projeto do Sr. fulano de tal, a assembléa decreta tal, e acabou, não foi julgado objeto de deliberação’; quem sabe o que é ou o que não é? Por isso é que eu peço que seja mais declarada a resolução de fulano de tal, que, proposta à Câmara, não foi julgado objeto de deliberação”. (AC, sessão de 24 de julho de 1827).

³³⁴ AC, sessão de 05 de agosto de 1830.

³³⁵ José de Rezende Costa (1785-1841) foi outro partidário da abolição imediata sem indenização. Nascido no arraial de Lage (MG) e deputado às cortes portuguesas, na Constituinte brasileira, e na primeira legislatura do Império, Rezende participara da Inconfidência Mineira, razão pela qual foi preso e sentenciado a degredo por dez anos na ilha de S. Tomé e Cabo Verde. Retornou ao Brasil em 1809, quando foi nomeado administrador da fábrica de lapidação de diamantes, contador geral e escrivão da mesa do tesouro, sendo aposentado em 1827. Cf. BLAKE, *op. cit.*; vol. V, pp. 147-148.

privada de concessão de alforrias, quando do casamento de sua filha. Tratava-se, sobretudo, de um ato “humano” e profícuo, dada a crença na superioridade de rendimento do trabalhador livre:

“ Está visto, Sr. Presidente, que um homem livre produz fruto dobrado de um escravo, em segundo lugar, como se hão de vender? Há de ser por baixo preço e a pagamentos como sempre a nação costuma vender as coisas. Na minha terra há coisas da nação que se venderam que não estão pagas, ou se estão pagando ainda e como havemos de vender isto? Esta gente deve procurar a liberdade por todos os meios e que exemplo vamos dar de desprezo à humanidade? Já em um dia de anos do nosso imperador (parece-me que foi uma parenta do Sr. Calmon) uma deu a liberdade a setenta escravos, chama-se D. Leonor. Eu também tive a honra no dia que casou minha filha com o lente de S. Paulo de libertar alguns dos meus escravos, e será isto uma coisa que não poderá ser recebida aqui? Aqui deve ser a liberdade justificada, pois é lícito vender escravos? Vender homens? Eles hão de dizer por que não vendestes primeiro as jóias, as bandejas, os tinteiros de prata, para em último caso venderes os homens? Olhem bem para isto, senhores.”³³⁶

Mas as duas emendas de França foram rejeitadas quando postas em votação, recebendo ainda a objeção específica de Holanda Cavalcanti, a quem o único processo de abolição admissível ao Império seria o gradual – mesmo em se tratando da “escravaria da nação”.

Em nova coadjuvação com o pai, Ernesto apresentou, a 16 de junho de 1831, outro projeto de lei absoluta e radicalmente sintético, com três resoluções: a primeira afirmava que “a escravidão acabará no Brasil”, a segunda decretava a liberdade dos “escravos da nação” e a terceira repunha o sistema de abolição integral e gradativa para um período de cinquenta anos, de maneira análoga ao projeto de 18 de maio de 1830. Perdígão Malheiro considerou que a medida foi recebida como uma “extravagância de originais, cuja simples leitura basta para se compreender a imprudência e perigo de se resolver por semelhante modo tão melindrosa questão”.³³⁷

Finalmente, a Cornélio Ferreira França coube também a apresentação de um projeto abolicionista, a 7 de maio de 1835, quando da discussão de medidas que deveriam inibir o

³³⁶ AC, sessão de 05 de agosto de 1830.

³³⁷ MALHEIRO, A. M. Perdígão: *A Escravidão Africana no Brasil; ensaio histórico-jurídico-social*. Apud ALVES, João Luiz: *op. cit.*, p. 244.

contrabando definido pela lei Barbacena de 1831.³³⁸ Irritado com o excesso de tempo despendido pelos parlamentares na elaboração de “leis inúteis” em prol do estancamento absoluto do tráfico, Cornélio insistiu no caráter profícuo de sua proposta de extinção definitiva da escravidão no Império do Brasil para os próximos vinte anos, ou num intervalo de tempo que melhor conviesse aos deputados. Sua proposta, analogamente às demais, foi reprovada quando posta à votação.³³⁹

IV. Anglofilias e anglofobias: razões e significados

“ Ele se magoara ao ouvir, disse-me, que o Governo inglês era hostil ao Brasil e à sua Constituição. Respondi-lhe que pensava que ele não tinha razão em imaginar isto, pois a conduta da Inglaterra tinha sido sempre decididamente favorável e amistosa.(...) Entre as incoerências de Vasconcelos está a de ser advogado do tráfico negreiro; o Tratado com a Inglaterra, para a total abolição do tráfico a curto prazo e a suposta intenção de reforçá-lo é uma das causas de sua indisposição para conosco. Um dia antes da minha visita, ele fizera uma proposta ao Conselho Geral da Província, sobre a necessidade de estender o período marcado para a cessação do tráfico. Afirmava que a província tinha sido tão flagelada pelo opressivo recrutamento de seus jovens e as ruinosas expedições militares, que a população tinha grandemente diminuído, não somente pelo afastamento de tantas mãos, como pelo abandono de outros que fugiam para evitar a mesma opressão, e que os escravos eram absolutamente necessários para suprir essas faltas. Isto, uma razão local, era verdadeiro e plausível; porém ele concluía seu discurso defendendo o princípio e dizendo: Eles clamam contra a injustiça deste comércio, e dão como exemplo a imoralidade de algumas nações que admitiram; porém ainda não foi demonstrado que a escravidão desmoralize uma nação no grau a que o exagero apresenta. Uma comparação do Brasil com as nações que não têm escravos sem dúvida demonstrará isso.”

³³⁸ Nascido na cidade da Bahia, Cornélio Ferreira França (1802-1878) doutorou-se em Direito pela Universidade de Coimbra e atuou como deputado pela Bahia nas legislaturas de 1830 e 1837. Tendo ocupado uma cadeira no Tribunal de Justiça, fidalgo cavaleiro da Casa Imperial, cavaleiro da Ordem de Cristo, colaborou na imprensa política, notadamente no *Diário do Rio de Janeiro* e no *Atleta*. Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. II, p. 141.

³³⁹ “O Sr. Cornélio França, opondo-se ao projeto em questão, entre muitas reflexões que expende, diz que se lembrava de mandar à mesa uma emenda para que depois de vinte anos contados da data da presente lei, não haja mais escravidão no Brasil; que não queria que isto se fizesse de repente, porque era a coisa mais impolítica possível, mas que se marcasse um prazo para ela acabar; que se este de vinte anos julgasse pequeno, se marcasse outro maior; e que só assim acabaria o contrabando da escravatura; que o maior mal que ele deputado julgava existir, era o estar-se todos os anos a fazer leis, e leis que não resultava coisa alguma útil; que, portanto esta lei estava inutilmente tomando o tempo à Câmara.” (AC, sessão de 06 de maio de 1835).

Assim comenta o reverendo Walsh seu encontro com Bernardo Pereira de Vasconcelos, em Vila Rica, no início de 1829.³⁴⁰ Passados quase dois anos das discussões sobre a convenção de 1826, o acordo ainda suscitava rancores em um dos políticos que, em plenário, propusera uma emenda discreta, pela qual sugeria apenas o adiamento da discussão, devendo a Câmara aguardar a assinatura do ministro das Relações Exteriores da Grã-Bretanha. Junto à emenda, Vasconcelos muito discorreu contra o comércio de africanos: tal “flagelo” “assolava a África, desonrava o mundo civilizado”, “degredava o homem de sua natural dignidade”, “reduzia seres humanos à condição de animais” e “dava aos cativos uma morte mais lenta e dolorosa”. “Não lastimemos a falta de povoação cativa”, dizia, “não é desta que precisamos e depois a abolição deste tráfico produzirá melhor tratamento da escravatura existente do que resultará sua multiplicação”. O prazo estipulado de três anos “minora[va] o mal e este sacrifício [era] devido aos imprescritíveis direitos da natureza”. A Inglaterra, neste sentido, dava o seu exemplo: “Todas as nações têm rigorosa obrigação de socorrer a humanidade oprimida Oh! Intervenham todas assim nos negócios alheios!” A “opinião pública” brasileira não necessitava ser preparada para uma transição rumo ao estancamento, pois “hoje não é preciso predispor a opinião pública; a voz da razão e da humanidade tem sido escutada por todos os povos e por todos os governos. Resta-nos, pois emendar o erro que nas leis sobre esta matéria cometeram as outras nações; a pena contra estes inumanos especuladores deve ser a mais severa que temos.”³⁴¹

Vasconcelos, conforme demonstra recorrentemente a historiografia, tomaria, a partir daí, uma postura cada vez mais contrária a estas considerações, à medida que aderiu ao regressismo. Em 1843, diria no Senado: “É uma verdade: a África tem civilizado a América! Renuncio a todas as teorias (...) quero só o positivismo dos fatos”.³⁴² Entrementes, observa-se que, já a 1829, a sua defesa irrestrita do comércio inter-atlântico revelava-se ampla, contradizendo profundamente os seus discursos da primeira legislatura.

³⁴⁰ Cf. WALSH, R. R.: *Notices from Brazil in 1828 and 1829*. Londres, 1830, II, 218-219. Apud RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional*, *op. cit.*, p. 71.

³⁴¹ Todos os fragmentos citados referem-se ao discurso de Vasconcelos proferido a 03 de julho de 1827. Cf. *Anais da Câmara dos Deputados do Império*.

³⁴² Cf.: SOUSA, Otávio Tarquínio de: *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. (Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/Edusp, 1988, p. 196). Cf, também CARVALHO, José Murilo de: *op. cit.*, p. 27.

Neste capítulo, procurei sugerir que muitos dos deputados daquela legislatura apresentaram, guardadas as devidas proporções, condutas dúbias semelhantes às de Vasconcelos, ao discutirem os rumos do estancamento do fluxo inter-atlântico de africanos. Elaborando as mais variadas estratégias de manutenção do *status quo* escravista e pressionando o debate rumo a um confronto maniqueísta entre condutas anglófilas ou anglófobas, a maioria da Câmara fez valer alguns ardis para desvalorizar ou mesmo para entrar o Tratado de 1826, em falas firmemente condenatórias do enquadramento do tráfico no crime de pirataria. Clemente Pereira propôs um projeto anti-tráfico lacunar e, como vimos, suspeito. Araújo Lima e Nicolau Vergueiro absorveram-no e procuraram reformá-lo, sem contudo, estabelecer condições efetivas para viabilizá-lo. Raymundo José da Cunha Matos e Luiz Augusto May votaram em separado ao ofício sobre o Tratado redigido pelo Marquês de Queluz, justificando seus respectivos votos de maneiras singulares, as quais inspiraram elogios de alguns parlamentares. Enfim, a somatória destes procedimentos revela uma multifacetada teia de argumentos que antecipava a realização de uma sentença muito apropriada de Luís Henrique Dias Tavares: o Tratado acabaria sendo “aceito para não ser aceito”.³⁴³

Pontuei, assim, dois complementos à historiografia analisada nos capítulos anteriores: por um lado, procurei demonstrar a pluralidade de maneiras pelas quais a maioria do Parlamento encontrou para estagnar a responsabilidade de um compromisso pela extinção do comércio negreiro, não sendo apenas Cunha Matos o grande “testemunho da anglofobia oposicionista”, como quis Honório Rodrigues³⁴⁴ e sugerindo que partidários de um encaminhamento nacionalista da questão negreira -- sendo Clemente Pereira, com seus negócios aplicados no tráfico, o seu máximo expositor -- estavam muito além de serem meros “protetores da soberania nacional”. Por outro lado, ponderei que as vozes anglófilas flagradas no mais extenso debate sobre a questão do tráfico na Câmara não podem ser resumidas a um “grito solitário ecoando no deserto”, porque encerram um conjunto de vozes que, ainda que minoritárias, eram entoadas por atitudes e objetivos distintos entre si e ainda não particularizados pela bibliografia. Trata-se, na verdade, de um grupo nuançado de parlamentares, integrado pela grande defesa da “nacionalização do comércio”, de Lino

³⁴³ Cf. TAVAES, Luís Henrique Dias: *op. cit.*, p. 528.

³⁴⁴ Refiro-me à posição estratégica ocupada pelos discursos do deputado no interior da perspectiva nacionalista de *Brasil e África: Outro horizonte*, comentada no primeiro capítulo desta dissertação.

Coutinho; pela retórica humanista e pela defesa do aproveitamento dos indígenas do arcebispo da Bahia e do bispo do Maranhão; pela “hiperanglofilia” sem precedentes de Miguel Calmon du Pin e Almeida e, finalmente, pelas enfáticas críticas à escravidão dos Ferreira França e de seus raros ouvintes.

Sobre a maioria dos apologistas do Tratado, aliás, caberiam algumas informações conclusivas: nota-se a existência de dois eclesiásticos, sendo sugestiva a informação de que outro membro do clero, o padre Antônio João Lessa, formularia novas críticas ao tráfico, apresentando, inclusive, um projeto pela causa do estancamento no início do período regencial.³⁴⁵ Ademais, verifica-se uma proximidade muito grande entre alguns dos declaradamente anglófilos e a vida cortesã -- notadamente o imperador, D. Pedro I: Miguel Calmon é tradicionalmente identificado como “áulico”, enquanto Antônio Ferreira França era médico pessoal do monarca. Emerge aqui a possibilidade de empreender futuras pesquisas sobre este vínculo em particular, as quais poderiam resultar no apontamento de contradições que poderiam reelaborar a dimensão da “radicalidade” de Antônio Ferreira França: é preciso considerar que se, por um lado, ele declarou-se defensor da República, também procurou garantir, no projeto relativo à transição do regime, a vitaliciedade das coroas tanto de Pedro I quanto de Pedro II.³⁴⁶ Paralelamente, se por um lado, ele manifestou-se árduo defensor da libertação imediate e sem indenização dos “escravos da nação”, também defendeu mecanismos abolicionistas que estendiam por 50 anos a escravidão no Brasil, além de exaltar o *status quo* imperial, ao tecer elogios ao Ministério das Relações Estrangeiras, na condução do Tratado anglo-brasileiro.

³⁴⁵ Antônio João Lessa solicitou, a 16 de junho de 1831, providências urgentes para o combate ao tráfico clandestino, apresentando um projeto que, ainda que ausente dos *Anais*, foi sistematizado por João Luiz Alves como medida que “declarava livres os escravos importados por contrabando e estabelecendo penas para os senhores e desembarcadores de tais escravos”. Cf. ALVES, João Luiz: *op. cit.*, p. 244. Sacramento Blake desconhece a origem, bem como as datas de nascimento e óbito do presbítero, apurando que foi deputado pelo Rio de Janeiro na segunda legislatura e inserindo-o, junto a Domingos Alves Branco Muniz Barreto, João Roca Pinto, Luiz Manoel Álvares de Azevedo, Thomaz José Tinoco de Almeida, José de Gouvêa, Joaquim Valério Tavares, João Soares Lisboa, Pedro José da Costa Barros, João Fernandes Lopes, Joaquim Gonçalves Ledo, Luiz Pereira da Nóbrega Sousa Coutinho e José Clemente Pereira no rol dos “patriarcas da independência”. (Cf.: BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol. I, p. 99).

³⁴⁶ Vale reiterar que o projeto com vistas à República de Ferreira França estabelecia que “o Governo do Brasil fosse vitalício na pessoa do Sr. D. Pedro II, e depois temporário na pessoa de um Presidente das províncias confederadas do Brasil”. (RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional*, *op. cit.*, p. 86).

A constatação do possível binômio “anglofilia – círculo cortesão” contribui para a formulação de uma hipótese que permite vislumbrar uma nova generalização para as contendas parlamentares aqui visitadas, no que tange à dinâmica política do Primeiro Reinado. Em termos sucintos, faz-se oportuno questionar: não seriam os inflamados debates aqui sistematizados uma via de demarcação de uma bipolaridade relativa à (des)aprovação parlamentar do reinado de D. Pedro I? Neste sentido, não seria possível contrapor o referido binômio “anglofilia – proximidade à vida cortesã” a um outro par de atitudes -- “anglofobia - descontentamento com os rumos da monarquia em vigor”? Tais questionamentos apontam para a possibilidade de considerar que por trás das discussões sobre a intervenção britânica na questão do comércio negreiro havia o conflito entre os partidários e os críticos do imperador. Assim, os autores dos estratégias de defesa do *status quo* escravista – a maioria da Câmara, como vimos -- seriam, simultaneamente, críticos do *status quo* da política imperial, marcada, por uma intervenção quase absoluta de D. Pedro I.

Avaliando os efeitos desta intervenção, John Armitage afirmou, em sua *História do Brasil* que “se [o imperador] houvesse governado com prudência, teria decerto conseguido reforçar e consolidar a sua nova autoridade” – o que não soubera fazer.³⁴⁷ Para justificar o declínio da majestade bragantina, Armitage apurou uma série de fatores, sendo que todos eles convergem para um denominador comum: a inexistência de credibilidade o “Defensor Perpétuo do Brasil” e a “opinião pública” nacional, esta constantemente incomodada com a sua ambigüidade em relação à ampla consideração de variados elementos estrangeiros:

“Outra causa militava, além da má administração do [último] Gabinete [do Primeiro Reinado], causa de que nunca se fez menção, mas que todavia se fazia geralmente sentir: era nunca ter ele sabido ser o – HOMEM DO SEU POVO – nunca ter-se constituído inteira e verdadeiramente brasileiro. Muitas vezes manifestava a convicção em que estava, de que a verdadeira força do Governo consiste na opinião pública; infelizmente, nunca soube conciliar essa opinião pública do povo, sobre o qual era o seu destino imperar. Na época da Independência, movido pelo entusiasmo, havia expressado sentimentos que deviam lisonjear o espírito nascente da nacionalidade, e que foram tidos por sinceros; mas

³⁴⁷ ARMITAGE, John: *História do Brasil: desde o período da chegada da família real de Bragança, em 1808, até a abdicação de D. Pedro I, em 1831, compilada à vista dos documentos públicos e outras fontes originais formando uma continuação da história do Brasil de Southey*. (Belo Horizonte/São Paulo; Itatiaia/Edusp, 1981. Primeira edição: 1836).

depois, o emprego que fez de forças estrangeiras; as condições com que celebrou o tratado de Agosto de 1825; a continuada ingerência nos negócios de Portugal; a instituição do Gabinete secreto; a nomeação dos portugueses naturalizados aos mais altos empregos do Estado, com a suposta exclusão dos brasileiros natos haviam suscitado, entre um povo ocioso, a desconfiança de que o próprio Monarca era ainda português de coração. Os brasileiros natos julgavam-se considerados como suspeitos, e pensavam que o Governo procuravam apoio em um partido que reputavam estrangeiro: esta suspeita feria mui diretamente o seu amor próprio, juiz difícil de contentar; e nenhuma nação perdoou jamais semelhantes ofensas. Foi isto que perdeu o Governo de D. Pedro; foi isto que fez considerar a sua política como anticonstitucional, que o privou de toda a sua força moral e reduziu ao estado de espectador passivo de todos os insultos que diariamente lhe eram dirigidos pelos seus adversários.”³⁴⁸

Sem a pretensão de endossar integralmente esta síntese interpretativa – até porque ela opera conceitos um tanto vagos e controversos, tais como “povo”, “nacionalidade” e “opinião pública” – é possível, a partir dela, acrescer que, perpassando esta inclinação “lusófona” do imperador, esteve um conjunto de atitudes efetivamente centralizadoras. Atitudes que tiveram como antecedentes as dificuldades enfrentadas por ele enquanto regente do Brasil, quando do retorno de D. João VI a Portugal; da subsequente falência do Banco do Brasil e da aprovação da lei de 24 de abril de 1821, pela qual as Cortes de Lisboa declararam todos os governos provinciais brasileiros independentes da província do Rio de Janeiro.³⁴⁹ Centralismo também revelado em diversas ocasiões do Primeiro Reinado, tais como a conjuntura de sua coroação, quando Pedro criou a Ordem Imperial do Cruzeiro e a Guarda de Honra -- que definiram, compulsoriamente, o seu séquito³⁵⁰ --; a ocasião da

³⁴⁸ ARMITAGE, *op. cit.*, p. 213.

³⁴⁹ *Idem*, *ibidem*, pp. 40-43.

³⁵⁰ “A coroação foi celebrada com grandes festividades e demonstrações de alegria. O entusiasmo de muitos patriotas algum tanto se modificou pela inesperada promulgação de um decreto datado do mesmo dia, pelo qual Sua Majestade declarou que, desejando aumentar a Sua Imperial Munificência os meios de remunerar os serviços a ele prestados havia, em conformidade dos usos constantes dos Monarcas seus predecessores, resolvido fundar uma nova ordem de cavalaria denominada *Ordem Imperial do Cruzeiro*. Esta inesperada volta a uma prática feudal, cujos infelizes efeitos se haviam tanto sentido no Brasil no precedente reinado, causou, como era natural, muito descontentamento (...) Organizou-se, pelo mesmo tempo, um corpo com o título de Guarda de Honra. O imperador escolhia os indivíduos que nele deveriam servir ao seu arbítrio, dentre a mocidade das principais famílias do Rio de Janeiro. A instituição deste corpo causou ainda maior sensação do que o decreto de 1^o de Dezembro; todos os indivíduos nele alistados, fossem quais fossem os seus princípios, eram obrigados a prestar juramento de implícita obediência à Sua Majestade Imperial; e muitos que estimaram bem evitar o honroso encargo que lhes fora imposto,

dissolução da Assembléia Constituinte de 1823, justificada pela alegação de “perjúrio” de um número predominante de “facciosos”³⁵¹; o ato da outorga da Constituição de 1824, procedimento que descumpriu a promessa de submetê-la à aprovação da Assembléia Nacional e que rendeu um atentado contra a sua vida;³⁵² a desestruturação da Confederação do Equador e, finalmente, a insistência no envio de tropas “desacoroçadas pela impossibilidade de obterem vantagens decisivas” -- coexistindo com os gastos mirabolantes -- na disputa pela região da Cisplatina.³⁵³

Na Constituição de 1824 jaz o símbolo máximo da referida tendência centralizadora: o Poder Moderador, atributo que teria sido provavelmente recusado pela Assembléia, caso a Carta Constitucional fosse nela debatida antes de sua aprovação.³⁵⁴ Tratava-se do *locus* de admissão de D. Pedro I como “Defensor Perpétuo do Brasil” – designação amplamente criticada por Armitage, para quem ela era “incompatível com as instituições de um povo livre”, sendo a responsável por ter “investido Sua Majestade com o privilégio da ditadura”³⁵⁵ –, assim como da admissão de sua autoridade sagrada, inviolável e irresponsável.³⁵⁶ Um Poder *sui generis* que exprimia a “sede de autoridade” do monarca, segundo Afonso Arinos de Melo Franco, e que imprimia, segundo Raymundo Faoro, um “caráter ativo” à concepção sobre “pouvoir neutre”, oriunda de Benjamin Constant.³⁵⁷ O Moderador garantia os direitos de nomeação dos senadores – muitos dos quais revelavam-

acharam-se na posição pouco apetecível de servirem de garantias dos sentimentos das pessoas com quem eram relacionados.” (Idem, *ibidem*, pp. 67-68).

³⁵¹ Idem, *ibidem*, p. 83.

³⁵² “A Família Imperial foi à noite ao teatro. Havia sido o plano dos conspiradores contra a vida do Imperador, atear fogo ao edifício durante a representação, e assassinar a Sua Majestade no tumulto que necessariamente se deveria seguir. Esta trama abortou e o Imperador felizmente saiu no princípio da desordem, sem mesmo aperceber-se do eminente risco de que escapara.” (Idem, *ibidem*, p. 87).

³⁵³ Idem, *ibidem*, p. 139.

³⁵⁴ Idem, *ibidem*, p. 93.

³⁵⁵ Idem, *ibidem*, p. 93.

³⁵⁶ O Poder Moderador foi substancialmente pesquisado na tese de doutorado de Silvana Mota BARBOSA, sob um recorte temporal que se estende da década de 1820 até o final da década de 1860. Cf.: “A Sphinge Monárquica: O poder moderador e a política imperial” (Campinas, I.F.C.H. / Unicamp, 2001; *mimeo*).

³⁵⁷ Cf.: FRANCO, Afonso Arinos de Mello: “Introdução”, in *O Constitucionalismo de D. Pedro I no Brasil e em Portugal*. Brasília, Ministério da Justiça, 1994; p. 29 e FAORO, Raymundo: *Os Donos do Poder*, *op. cit.*; p. 289. Apud BARBOSA, *op. cit.*; pp. 50 e 52, respectivamente.

se “cegos instrumentos de sua vontade”³⁵⁸ --; convocação extraordinária da Assembléa Geral (isto é, o conjunto de deputados e senadores), bem como sua prorrogação; aprovação ou suspensão interina de resoluções dos Conselhos Provinciais; dissolução da Câmara e convocação de uma substituta; nomeação e demissão dos ministros; suspensão de magistrados, bem como de concessão de anistias ou moderações a réus condenados por sentença.³⁵⁹

A partir de março de 1826, com o falecimento de D. João VI, estabeleceu-se uma conjuntura ainda mais delicada para a credibilidade do monarca. Iniciava-se o complexo jogo de artimanhas que terminaria por assegurar-lhe o trono português.³⁶⁰ Iniciado este jogo, instituiu-se a possibilidade de uma eventual reunificação do Brasil ao reino lusitano – possibilidade sutilmente cogitada, conforme apurou Silvana Barbosa, em um documento secreto de consulta aos conselheiros de Estado:

“Diante do grupo de conselheiros, o monarca apresentou o problema e perguntou o que se deveria assentar em ‘relação às circunstâncias delicadas da opinião do Império, zeloso de sua indisputável Independência’; a seguir, pediu que ponderassem o procedimento em relação a Portugal. Mas a consulta não se encerrava neste enunciado, pois perguntava ainda se:

‘ se opõem à sua [do Império] Independência que o Imperador seja Rei de Portugal, governando-o do Brasil, e ficando existindo como existem duas nações totalmente independentes – a Brasileira e a Portuguesa? Se é oposto à Constituição? Agora pelo lado da utilidade para o Império se é útil ou poderia vir a ser que do Brasil seja governada uma nação européia, sendo esta portuguesa? No caso de convir, o que se deve determinar a respeito do seu governo? No caso de não convir, como deve ser feita a abdicação e em nome de quem?’

³⁵⁸ ARMITAGE, *op. cit.*, p. 128. Armitage sublinha que, em meio às opções por estes “cegos instrumentos” no Senado, o monarca chegou a manipular as possibilidades de escolha dos senadores, à luz do sistema de listas triplíces. Assim, não chegou propriamente a infringir o texto constitucional, mas criou subterfúgios para escolhas aparentemente inviáveis, realçando sobremaneira a sua política personalista: ele promoveu nomeações, por exemplo, para um quarto ou quinto colocado nas eleições de uma província, segundo a estratégia de eliminação de candidatos com colocações superiores, desde que estes houvessem recebido votos suficientes para nomeações em outras províncias. (Idem, *ibidem*, p. 128).

³⁵⁹ Idem, *ibidem*, p. 90. Cf também BARBOSA, *op. cit.*, “Introdução”, especialmente pp. 2-4.

³⁶⁰ Confira uma interpretação sobre todo este processo em BARBOSA, Silvana Mota: *op. cit.*, capítulo II: “Nação e Coroa: O Poder Moderador em Portugal” ; pp. 89-155.

A consulta demonstrava claramente que a manutenção da união de coroas na pessoa de D. Pedro era uma possibilidade projetada inclusive pelo próprio imperador. Em sua fala, era estratégico o reforço da Independência do Brasil, mas deixava implícita sua intenção de talvez assumir o trono de Portugal e governá-lo do outro lado do Atlântico, ou seja, preservando a sede política no Rio de Janeiro, sugerindo inclusive uma reflexão a respeito dos possíveis benefícios desta união para o Brasil. Tais reuniões do Conselho eram secretas, especialmente neste caso, que poderia abalar as ‘delicadas opiniões do Império’; por isso a necessidade de se resolver a questão antes que o tema chegasse à Assembléia Geral.”³⁶¹

“Abalos” como os acima referidos ocorreram, com efeito, em dois momentos prementes da história do Primeiro Reinado, no que tange às relações diplomáticas entre Brasil e Inglaterra. O primeiro data da simples notificação da Câmara, a 1826, de uma Convenção secreta que acompanhou as definições do Tratado anglo-brasileiro de 29 de agosto de 1825. Por este acordo, o Brasil assumiu o pagamento de uma dívida lusitana de um milhão e quatrocentas mil libras esterlinas provenientes de um empréstimo feito dos britânicos a 1823 para, ironicamente, financiar uma tentativa de reincorporação do território brasileiro. Mas isto não era tudo: o mesmo acordo secreto determinou que o governo brasileiro pagaria a quantia de seiscentas mil libras esterlinas relativas às aquisições de propriedades imperiais, as quais, inconstitucionalmente, foram tomadas como privadas pelo imperador. Conforme identificou Armitage,

“sob o regime absoluto, propriedade do Monarca e da nação são sinônimos. O Soberano tem poder ilimitado sobre toda a renda e toda a propriedade pertencente ao Estado, mas tudo isto na qualidade de chefe do Governo, e não na de um indivíduo particular; portanto nenhuma reclamação podia razoavelmente ser admitida, considerando como particulares os bens de diversas espécies que o Monarca se apropriara durante a sua residência no Brasil”³⁶²

O segundo “abalo” corresponde exatamente à notificação da Câmara da ratificação do Tratado anti-tráfico de 1826, ponto nodal deste capítulo. Tomada, agora, em perspectiva, a torrente de argumentos anglófobos aqui caracterizada pode ser contemplada como conjuntura inscrita numa atmosfera parlamentar de amplo incômodo com os rumos da

³⁶¹ BARBOSA, *op. cit.*, p. 95. O documento citado pela autora compreende a *Consulta de S. M. o Imperador D. Pedro I ao Conselho de Estado*, abril de 1826. – Arquivo Histórico do Museu Imperial de Petrópolis, Maço LVIII, Doc. 2598.

³⁶² ARMITAGE, *op. cit.*, p. 109.

monarquia de D. Pedro I. É bem verdade que o imperador não emerge explicitamente como protagonista das críticas ao acordo internacional. Afinal, a Câmara do biênio 1826-1827, “vacilante e inquieta”, temia uma dissolução à maneira de 1823.³⁶³ Contudo, os ataques aos abusos britânicos e às “exorbitâncias” do Ministério dos Negócios Estrangeiros brasileiro agregavam o desagrado em relação à responsabilidade de um poder formalmente “irresponsável” e “neutro”, porém sobremaneira ativo e autoritário.

A importância da questão política na apresentação dos argumentos sobre a abolição do fluxo atlântico intercontinental pode nos sinalizar respostas para contradições emergentes em projetos e na atuação de personagens envolvidos diretamente com o problema, a exemplo de Felisberto Caldeira Brant Pontes, o Marquês de Barbacena. Ministro de Pedro I e político importante nos meios diplomáticos do Império, Brant foi o criador de dois projetos nacionais bastante singulares para a supressão do comércio das almas. O primeiro, de 1831, -- quando Pedro I acabava de abdicar ao trono, mas ainda constituía um forte pretendente ao Império brasileiro -- apontou, pelo menos aparentemente, para uma anuência irrestrita em relação às pretensões britânicas. O segundo, de 1837, quando a possibilidade de reunificação das Coroas estava totalmente superada devido ao falecimento do ex-imperador, ocorrido em 1834, propôs amplas concessões aos traficantes. Os termos destes projetos e suas contradições serão o tema do próximo capítulo.

³⁶³ Idem, *ibidem*, pp. 132 e 194.

Capítulo 4

Abolir Para Preservar:

Contradições dos projetos anti-tráfico do

Marquês de Barbacena

“ O povo está persuadido de que o Brasil foi forçado a ceder aos ingleses a abolição da escravatura para conservar-se com eles em harmonia (...) [A] lei [de 1831] (...) atendeu o quanto foi possível aos direitos da humanidade e ao mal que resulta ao Brasil da importação de africanos, mas conteve-se nos limites do que se segue daqui para o futuro porque, se olhasse para o passado, causaria no Brasil inteiro uma desordem que traria após desse outra que eu calo, mas que todos nós vemos.”

(Marquês de Barbacena – 1831)³⁶⁴

“Conhecendo perfeitamente os sentimentos do Senado, (...) eu não faria a injustiça de ocupar por mais tempo a vossa atenção sobre a necessidade urgentíssima de refundir a citada Lei de 7 de novembro de 1831 em outras que dê providências mais amplas e eficazes em seus efeitos (...)”

(Marquês de Barbacena – 1837)³⁶⁵

“Não conheço ninguém que possa [fazer valer a lei de 1831 ou qualquer outra legislação supressiva do tráfico] ou queira tentá-lo e, quando 99 entre cada 100 homens estão envolvidos no tráfico, como fazer? (...) O vício penetrou até o coração da sociedade. Quem mais requestado, quem mais festejado nesta cidade do que Manuel Pinto [da Fonseca]? Todo mundo sabe que ele é o grande traficante *par excellence* do Rio. Contudo, tanto ele quanto dezenas de outros traficantes menores vão à corte – sentam-se à mesa dos cidadãos mais ricos e respeitáveis – ocupam cadeiras na Câmara como nossos representantes e têm até voz no Conselho de Estado. Estão cada vez mais vigilantes, perseverantes, audazes – o que eles tocam, transforma-se em ouro – levam tudo de roldão com eles. O senhor conheceu o meu horror pessoal a esse maldito tráfico – mas, com homens desses, que é que eu posso fazer, que é que eu faço? Por onde devo começar? Com os meus colegas, é inútil. Com o Conselho, não adianta, não me dariam ouvidos. Na Câmara, me chamariam de traidor. Nas ruas, me apedrejariam. Não posso consentir em ser *O Homem* no Brasil de que todos os seus patrícios se afastem com desprezo e aversão. Não serei eu quem atará o guizo no pescoço do gato.”

(Barão de Cairu – 1847)³⁶⁶

³⁶⁴ *Anais do Senado do Império*, sessão de 15 de junho de 1831.

³⁶⁵ *Anais do Senado do Império*, sessão de 29 de maio de 1837.

³⁶⁶ Correspondência do Ministério do Exterior Brasileiro ao *British chargé*, James Hudson ; citado em correspondência de Hudson a Lord Palmerston, 12 de janeiro de 1847; Documentos Particulares, *Foreign Office Archives, Public Record Office*, Londres, 84 / 678. Apud BETHELL, Leslie: *op. cit.*, p. 276.

Bento Silva Lisboa, Barão de Cairu, “conhecido abolicionista”³⁶⁷ legara aos diplomatas britânicos um registro que alude à extensão do contrabando de escravos ao longo das décadas de 1830 e 1840.³⁶⁸ A multiplicidade de subterfúgios dos negreiros responsáveis pelo sucesso da empreitada vem sendo progressivamente esclarecida por um considerável número de autores, conforme acenei no segundo capítulo deste trabalho. Por mais variadas que sejam as orientações teórico-metodológicas das pesquisas históricas, elas apontam para um consenso de que o abastecimento negreiro do Brasil via fluxo atlântico persistiu ininterruptamente, salvo oscilações, entre o vencimento do período de tolerância estabelecido pelo Tratado de 1826 e o início da década de 1850.

Qualquer tentativa de avaliação estatística desta persistência oferece dificuldades ao historiador, uma vez que, tornado ilegal, o negócio negreiro passou a se organizar sob a preocupação de impedir a circulação de documentos que entregassem os criminosos.³⁶⁹ Ainda assim, esforços louváveis foram empreendidos por Philip Curtin, Leslie Bethell, David Eltis, Mary Karasch e Roquinaldo Amaral Ferreira, dentre outros.³⁷⁰

³⁶⁷ BETHELL, Leslie: *op. cit.*; p. 116.

³⁶⁸ Bento da Silva Lisboa (1783-1864) era filho de José da Silva Lisboa. Foi ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros em 1830 e em 1846 e encarregado, em 1840, de contratar o casamento de D. Pedro II. Assim como o pai, foi um brasileiro extremamente próximo ao círculo da Corte, além de ter se mostrado interessado nas matrizes econômicas do liberalismo tais como definidas por Adam Smith. Produziu um *Compêndio da obra da Riqueza das Nações* (3 vols.), publicando-a em 1811 e 1812. As especificidades do liberalismo defendido pelos Silva Lisboa foram estudadas por PAIM, Antônio: *Cairu e o Liberalismo Econômico* (Rio de Janeiro, Editora Tempo Brasileiro, 1968); FENELON, Dea: “Cairu e Hamilton: um estudo comparativo” (Tese de Doutorado, Belo Horizonte, UFMG, 1973; mimeo); ALMEIDA, José: apresentação da obra de José da Silva Lisboa, *Estudos do Bem Comum e Economia Política* (Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975); CARVALHO, Darci: *Desenvolvimento e Livre Comércio: As Idéias Econômicas e Sociais do Visconde de Cairu. Um estudo de História do Pensamento Econômico Brasileiro* (São Paulo, IPE/USP, 1985); PEREIRA, José Flávio: “Cairu Revisitado: Uma contribuição ao estudo do reformismo liberal” (Tese de Doutorado, São Paulo, 1994); NOVAIS, Fernando e José Jobson de Andrade Arruda: “Prometeus e Atlantes na Forja da Nação”, apresentação a uma edição de *Observações sobre a Franqueza da Indústria, e Estabelecimento de Fábricas no Brasil* (Brasília, Senado Federal, 1999). De qualquer forma, este relato do Barão de Cairu parece adequar-se ao dito do pai, que escrevera na imprensa que “aquele que compra escravos, investe o seu cabedal em ruínas”. Cf.: “Sobre a Liberdade de Trabalho”, *Revista Guanabara* (1851), apud ROCHA, Antônio Penalves: *Visconde de Cairu* (São Paulo, Editora 34, 2001). Cf. também, BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol I; pp. 400-401 e vol V; pp. 193-203.

³⁶⁹ Tais dificuldades foram destacadas, sobretudo, por Jaime RODRIGUES: *O Infame Comércio...* (*op. cit.*) e “De Costa a Costa...” (*op. cit.*).

³⁷⁰ CURTIN, Philip: *The Atlantic Slave Trade: A Census*. (Madison, University of Wisconsin Press, 1969); BETHELL, Leslie: *op. cit.*; ELTIS, David: *Economic Growth and the Ending of Transatlantic Slave Trade* (New York. Oxford University Press, 1987) e “The Nineteenth-Century

As controvérsias numéricas existem. Leslie Bethell, por exemplo, informa dados quanto ao desembarque de escravos ao longo da década de 1830 à luz de documentos do Departamento de Tráfico de Escravos do *Foreign Office* britânico. São eles:

ANO	ESCRAVOS DESEMBARCADOS
1831	138
1832	116
1833	1233
1834	749
1835	745
1836	4966
1837	35209
1838	40256
1839	42182 ³⁷¹

Estes dados, conforme assinalou o próprio historiador britânico, sugerem que “as estatísticas oficiais britânicas subestimaram consideravelmente o tráfico” durante o período

Transatlantic Slave Trade: an Annual Time Series of Imports into the Americas Broken down by Region” (*Hispanic American Historical Review*, 67 (1); pp. 190-138. 1987); KARASCH, Mary: *Slave Life in Rio de Janeiro* (Princeton, Princeton University Press, 1987); FERREIRA, Roquinaldo Amaral: “Dos Sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860” (Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, UFRJ, 1996). Cf. também ALVES, João Luiz: *op. cit.*; ADAMS, Jane Elizabeth: “The Abolition of the Brazilian Slave Trade” (*Journal of Negro History*, X, 1925, 607-637); MANCHESTER, Alan K.: *op. cit.*; TAUNAY, Affonso de E.: *op. cit.*; GOMES, Alfredo: “Acheegas para a história do tráfico africano no Brasil. Aspectos numéricos. (*Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, IV Congresso de História Nacional, 1949, vol. V; pp. 25-75); GOULART, Maurício: *op. cit.*; GOUVEIA, Maurílio de: *História da Escravidão* (Rio de Janeiro, 1955); HOLANDA, Sérgio Buarque de: *op. cit.*; STEIN, Stanley J.: *Vassouras: a Brazilian Coffee Country, 1850-1900* (Harvard, 1957); SODRÉ, Nelson Werneck: *As Razões da Independência* (Rio de Janeiro, 1965) e RODRIGUES, José Honório: *Brasil e África...* (*op. cit.*).

³⁷¹ BETHELL, Leslie: *op. cit.*, “Apêndice -- Estimativas dos Escravos Trazidos para o Brasil de 1831 a 1855”, p. 368.

em questão³⁷², ponderação que hoje torna-se ainda mais plausível, não apenas graças aos estudos específicos da dimensão bem como da dinâmica do comércio clandestino³⁷³, mas também às estatísticas ampliadas sobre o mesmo período, oferecidas por David Eltis:

ANO	ESCRAVOS DESEMBARCADOS
1831	4500
1832	11100
1833	16700
1834	21500
1835	40900
1836	51800
1837	54000
1838	50800
1839	54400 ³⁷⁴

Sem a pretensão de esmiuçar as estatísticas do tráfico, nem tampouco as artimanhas dos traficantes, creio ser oportuno sublinhar que, neste contexto, o Parlamento da década de 1830 produziu um acervo limitado de projetos, discussões e discursos inócuos relativos ao estancamento.

Das duas casas do Legislativo, a Câmara foi o *locus* onde esta tendência manifestou-se mais explicitamente. Nela, as primeiras vagas considerações sobre a questão emergiram em maio de 1831, nas advertências do deputado maranhense Manuel Odorico Mendes, o qual estava em vias de fundar a Sociedade Defensora da Liberdade e Independência Nacional.³⁷⁵ Em sua intervenção, Mendes defendeu um requerimento que

³⁷² Idem, *ibidem*, p. 369.

³⁷³ Cf., sobretudo, os estudos citados de Lawrence HILL, Mary KARASCH, Leslie BETHELL, Fernanda WRIGHT, Robert CONRAD, Joseph MILLER e Jaime RODRIGUES.

³⁷⁴ ELTIS, David: "The Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade", *op. cit.*

³⁷⁵ Manoel Odorico Mendes (1799-1864) foi eleito deputado pelo Maranhão nas duas primeiras legislaturas e eleito deputado por Minas Gerais na pela sexta legislatura. Foi inspetor da tesouraria provincial do Rio de Janeiro, comendador da Ordem de Cristo, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, da Sociedade Amante da Instrução, da de Instrução Elementar da Academia de Belas Artes do Rio de Janeiro e da Academia de Ciências de Lisboa. Fundou, junto a Evaristo da

havia redigido, pelo qual recomendava ao governo maior “vigilância” aos insistentes desrespeitos ao Tratado de 1826, visto que “até negociantes que se não pejavam de publicar [estavam] aprontando embarcações para o dito tráfico.”³⁷⁶ Em concordância a Mendes, Pereira de Brito solicitou um aditamento para que se soubesse da situação de uma embarcação francesa que havia atracado em Pernambuco “com 280 e tantos escravos”³⁷⁷, tendo sido prontamente advertido por Cunha Matos quanto à extensão do contrabando: o caso da embarcação francesa seria apenas um exemplo “do que acontecia igualmente nos portos do sul, debaixo de diversas bandeiras”.³⁷⁸ Contudo, nem Mendes, nem Brito, nem o próprio Cunha Matos chegaram a apresentar novas estratégias para o incremento do combate à pirataria. Pelo contrário, a intervenção do deputado de Goiás fez emergir uma vez mais a sua fúria anglófoba herdada da assinatura do Tratado de 1826. Em meio a condenações enfáticas, reiterou a necessidade de pugnar o fantasma britânico em nome da soberania do Império:

“ O Sr. Cunha Matos (...) lembrou da necessidade de dar um corte à introdução de escravos pela maneira que se tem feito até hoje, pois que assim exige a humanidade; enquanto à nação, nenhum lucro direto tira destas introduções clandestinas e se indiretamente algum interesse percebe, nem por isso se deixa de atacar as leis da humanidade e o interesse direto da nação. Lembrou o monstruoso artigo do tratado a esse respeito, que expunha os cidadãos brasileiros a serem julgados a sofrer penas de um tribunal estrangeiro, artigo que fora muito censurado e que ele, orador, não sabia por que fatalidade havia caído no esquecimento.”³⁷⁹

Mais explicitamente vinculada ao *status quo* escravista – isto é, a permanência da escravidão e do fluxo inter-atlântico de cativos -- revelou-se a intervenção de Honório

Veiga, a 19 de maio de 1831, a Sociedade Defensora da Liberdade e Imprensa Nacional, da qual foi presidente. (Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol. VI, pp. 172-173). Associada recorrentemente ao “liberalismo” de matizes abolicionistas da primeira fase do período regencial (1831-1835), a Sociedade reuniu críticos e reformadores do sistema escravista, tais como Evaristo da Veiga e o futuro regente Diogo Antônio Feijó. Cf.: CASTRO, Paulo Pereira de: “A ‘Experiência Republicana’, 1831-1840”, in HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.): *História Geral da Civilização Brasileira* (São Paulo, Difel, 1967; t.II, v.II) e WERNET, Augustin: *Sociedades Políticas (1831-1832)* (São Paulo, Cultrix, 1978).

³⁷⁶ *Anais da Câmara dos Deputados do Império do Brasil*, sessão de 13 de maio de 1831. Daqui por diante, como no capítulo anterior, identificada por AC.

³⁷⁷ Idem, *ibidem*.

³⁷⁸ Idem, *ibidem*.

³⁷⁹ Idem, *ibidem*.

Hermeto Carneiro Leão, membro de uma das famílias de maior poderio no negócio negreiro na praça carioca.³⁸⁰ Habilidade, ele condenou também, por um lado, o Tratado de 1826 – “símbolo da fraqueza e indignidade do governo brasileiro”³⁸¹ e contrapôs-se, por outro lado, ao requerimento e ao aditamento defendidos para regular o contrabando, argüindo que o Império ainda carecia de uma legislação específica de combate ao tráfico. Antes de considerar e perseguir a sua clandestinidade, o governo, através comissão de justiça criminal e do comércio, deveria legislar sobre o assunto. Um testemunho franco, enfim, de que as resoluções do Tratado de 1826 revelavam-se pouco efetivas e de que um combate efetivo ao “infame comércio” requereria um percurso longo e detalhadamente arquitetado pelo Legislativo. Tal raciocínio recebeu apoios imediatos de Odorico Mendes e Lino Coutinho.

Em junho do mesmo ano, atestando a ampla continuação da atividade negreira na clandestinidade, Antônio João Lessa solicitou providências imediatas para a resolução do problema, sendo lembrado por Joaquim Manuel Carneiro da Cunha acerca da existência de “um projeto” desta natureza a ser discutido na Câmara e que já havia sido aprovado no Senado. Tratava-se do projeto do Marquês de Barbacena, o qual seria posteriormente transformado em lei.³⁸² É importante notar que, na mesma sessão – de 16 de junho de 1831 --, foram discutidos, segundo João Luiz Alves, em “A Questão do Elemento Servil”³⁸³ três

³⁸⁰ Cf.: LENHARO, Alcir: *As Tropas da Moderação* (São Paulo, Símbolo, 1979); JANOTTI, Aldo: *O Marquês de Paraná* (Belo Horizonte, Itatiaia / São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1990); FLORENTINO, Manolo Garcia: *op. cit.*; FRAGOSO, João Luís: *Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830* (Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998), especialmente capítulo IV, 16, “A elite mercantil e seus negócios”. Honório Hermeto Carneiro Leão (1801-1856), bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra, representou a província de Minas Gerais nas três legislaturas que precederam a sua entrada no Senado; foi ministro da Justiça nos gabinetes de 13 de setembro de 1832 e de 20 de janeiro de 1843 e presidente das províncias de Pernambuco e do Rio de Janeiro. Organizou o gabinete de 6 de setembro de 1853, tornou-se conselheiro de Estado e integrou a Ordem do Cruzeiro e o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol. III, p. 247). Pertencia à uma das mais ricas famílias de negociantes de grosso trato do Rio de Janeiro, a qual, como bem demonstra João Fragoso, possuía negócios que incluíam a participação no setor de finanças “via Banco do Brasil” e em companhias de seguro. Cf. FRAGOSO, João Luís: *op. cit.*, p. 330.

³⁸¹ AC, sessão de 13 de maio de 1831.

³⁸² Idem, sessão de 16 de junho de 1831.

³⁸³ ALVES, João Luiz. “A Questão do Elemento Servil...”; *op. cit.*

projetos anti-tráfico, os quais, desconhecendo-se o motivo, estão ausentes dos *Anais*.³⁸⁴ Trata-se de um já comentado de Ernesto e Antônio Ferreira França³⁸⁵; outro do deputado Francisco Xavier Pereira de Brito e, finalmente, um do próprio Antônio João Lessa. Para Alves, cujos argumentos são consonantes aos de Perdigão Malheiro³⁸⁶, os três projetos expressam sentimentos demasiado ousados e/ou adiantados para a época, podendo ser vinculados a “louváveis” ideais de José Bonifácio e Diogo Antônio Feijó:

“Na sessão de 16 de junho, foram oferecidos três projetos sobre a questão dos escravos.

Um pelos deputados Ernesto e Antônio Ferreira França (...) [que] a Câmara não julgou este projeto objeto de deliberação. (...)

O segundo projeto era do representante de Pernambuco, Francisco Xavier Pereira de Brito, que tornava obrigatória a emancipação do escravo que oferecesse o seu valor, arbitrado em processo sumaríssimo, sendo para isso curadores os fiscais das câmaras municipais, a quem incumbia também forçar a venda dos escravos maltratados pelos senhores, além da justa correção.

São as idéias de José Bonifácio e Feijó que renascem neste projeto, a que eram infensos os sentimentos e idéias da época.

Finalmente, o terceiro projeto era do padre Lessa, declarando livres os escravos importados por contrabando e estabelecendo penas para os senhores e desembarcadores de tais escravos.

Remetido à comissão de legislação, não teve andamento, com certeza porque no mesmo ano era votada a lei [de 1831]. ”³⁸⁷

O projeto para a referida lei de 1831 foi brevemente discutido na Câmara, que o aprovou. Além dele, raras foram as medidas concernentes ao fluxo atlântico que estivera na agenda dos deputados ao longo da década de 1830. Quando emergiram, não propiciaram nenhuma deliberação premente.

O exemplo mais sugestivo ocorreu a 5 de agosto de 1831, quando o deputado baiano Francisco Montezuma apresentou um projeto de sua autoria em prol do estancamento.³⁸⁸

³⁸⁴ De fato, os *Anais* trazem apenas a seguinte informação possivelmente vinculada à existência destes projetos: “Lida e aprovada a ata, passou-se à leitura de vários projetos de lei e pareceres e comissões às quais se deu a direção competente.”. *AC*, sessão de 16 de junho de 1831.

³⁸⁵ Cf., desta dissertação, capítulo 3, p. 202.

³⁸⁶ Cf. MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão: *A Escravidão Africana no Brasil; ensaio histórico-jurídico-social*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1866.

³⁸⁷ ALVES, João Luiz: *op. cit.*, pp. 216-217.

Ele não foi, contudo, discutido, nem tampouco registrado *ipses literis* nos *Anais*. No entanto, é possível detectar uma preocupação de sua parte com um “gênero específico” de contrabando: a prática dos negreiros de “mandar vir escravos” de Angola e Moçambique, declarando-os “libertos” nas alfândegas brasileiras, para depois vendê-los em leilões ou “de outro qualquer modo”.³⁸⁹ Ainda que não seja possível analisar detidamente o texto de seu projeto – de onde, possivelmente, eventuais contradições poderiam ser detectadas --, não seria exagero vislumbrar uma preocupação, nele implícita, que revelaria uma inversão em relação aos seus desígnios: Montezuma, fazendo alarde quanto ao tal “gênero específico” de contrabando, poderia estar, na verdade, arquitetando uma forma de inibir a competitividade com os outros traficantes de africanos, pleiteando, assim, maiores garantias em seus negócios pessoais com o tráfico. A plausibilidade desta hipótese justificase não apenas com base em relatos generalizantes que equiparam o Parlamento a uma rede alimentadora do tráfico³⁹⁰, mas particularmente num sugestivo dado levantado por Fernanda Wright: trata-se de uma referência ao mesmo parlamentar pelo então ministro das Relações Exteriores dos Estados Unidos, William Hunter, seis anos após a apresentação do projeto. Para Hunter, o então ministro da Justiça Montezuma era “consultor dos traficantes”.³⁹¹

³⁸⁸ Francisco Gê de Acaiaba de Montezuma (1794-1870), bacharel em leis pela Universidade de Coimbra, dignitário da Ordem do Cruzeiro e membro da Ordem Maçônica dos Cavaleiros da Santa Cruz, foi deputado à Assembléia Constituinte, tendo novamente tomado assento à Câmara a 31 de maio de 1831; integrou a quarta legislatura, defendeu a (re)criação do Banco do Brasil e a maioria de D. Pedro II. Também foi fundador e presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional.

³⁸⁹ “Outro motivo ainda me move a apresentar o projeto que vou ler, e é que muitos contrabandistas de escravos da costa da África, vendo-se impedidos de poder continuar neste infame tráfico, mandam vir escravos e os declaram nas alfândegas do Brasil como libertos de Angola, Moçambique, etc. E depois deles entrarem são vendidos nos leilões, ou quando não chegam aos leilões são vendidos de qualquer outro modo; e, em uma palavra, os contrabandistas satisfazem o seu fim. Ora, para me opor a esta importação, que ninguém dirá que possa produzir algum bem, para me opor a este novo gênero de contrabando, quero apresentar um projeto de resolução se a Câmara a julgar urgente; do contrário, guardarei para outro dia.” (AC, sessão de 05 de agosto de 1831).

³⁹⁰ Haja vista o próprio documento acima citado de Bento Silva Lisboa, bem como as associações de Alfredo Carlos Teixeira Leite, para quem “os principais compradores de escravos eram os próprios deputados, senadores, membros do Conselho de Estado, ministros e presidentes de províncias”, de maneira que “a Assembléia Geral Legislativa [era] totalmente dominada e controlada pelos senhores de escravos e de terras”. (LEITE, A. C.T: *op. cit.*, pp. 105 e 110).

³⁹¹ “Hunter (...) ouvira dizer que o consultor dos traficantes era o próprio Montezuma, o Ministro da Justiça dos Brasil, e relata: ‘Agora Montezuma acaba de interferir na Alfândega, forçando o navio

A maioria das discussões posteriores à exposição do (arquivado) projeto de Montezuma centrou-se especialmente em lacunas legadas pela lei de 1831. Ainda assim, nenhuma delas iniciou-se por iniciativa dos deputados, mas sim constituíram no exame de um novo projeto anti-tráfico de 1834, apresentado no Senado – exame este que não garantiu sua aprovação, nem tampouco resultou em alguma alteração efetiva na persistência do comércio das almas.³⁹² Neste sentido, é possível concordar com a caracterização de Leslie Bethell, para quem “durante o período da Regência, (...) a Câmara mostrou-se muito mais sensível aos clamores, cada vez mais freqüentes, (...) de que toda a legislação antitráfico existente deveria ser revogada”.³⁹³

Talvez o evento mais destacado da não disposição a atender resoluções anti-tráfico por parte da Câmara constituiu a não ratificação dos Artigos Adicionais anglo-brasileiros ao Tratado de 1826, definidos a 27 de Julho de 1835 pelos respectivos plenipotenciários Henry Stephen Fox e Manoel Alves Branco. Segundo o artigo 20 da lei regencial de 14 de junho de 1831, nenhum tratado internacional poderia ser ratificado sem a aprovação prévia da Casa dos deputados. No caso dos Artigos Adicionais, “exatamente os mesmos que a Inglaterra obteve nos tratados firmados com a Espanha, Rússia, Áustria, Prússia, França, Confederação Argentina, Chile [e] Bolívia”³⁹⁴, resoluções importantes estavam em jogo. Elas determinavam o encaminhamento das embarcações apreendidas às comissões mistas de julgamento³⁹⁵ e deliberavam tanto sobre o polêmico tema da legitimidade da pesquisa de

português Especulador (no original *Especulator*), procedente de Liverpool e em viagem para Montevidéu, a ser obrigado a pagar 1.642 por cento de taxas, embora o navio entrasse em franquia no porto do Rio, declarando estar em trânsito. Fora, no entanto, apontado como equipado com gêneros exportáveis para a África.’ [Em nota de rodapé: William Hunter a John Forsyth, 29 de agosto de 1837. Note-se a acusação clara de que Jequetinhonha especulava no tráfico.]” Cf. WRIGHT, Fernanda: *op. cit.*, pp. 232-233. A autora não aprofunda os nexos entre os negócios de Montezuma e o tráfico, tangenciando, porém, um tema instigante para futuras investigações.

³⁹² Cf. AC, sessões de 6, 7 de maio e 20 de julho de 1835. As características do projeto senatorial de 1834 serão indicadas ainda neste capítulo, após concluída a análise da lei Barbacena de 1831.

³⁹³ BETHELL, L.: *op. cit.*; p. 87. Bethell não oferece nenhum exemplo que subsidie esta consideração. Contudo, Robert Conrad afirma que Bernardo Pereira de Vasconcelos teria chegado ao extremo de propor, “no início de 1835”, a revogação da lei Barbacena de 1831. (Cf. CONRAD, R. E.: *op. cit.*, p. 110). Ainda que eu não tenha localizado esta proposta nas edições que analisei dos *Anais*, deparei-me com uma outra tentativa de anular a mesma lei na sessão de 20 de julho de 1835, assinada pelos deputados Francisco Gonçalves Martins, Cerqueira Leite e Ibiapina. Esta proposta, entretanto, não foi levada adiante.

³⁹⁴ LEITE, Alfredo Carlos Teixeira: *op. cit.*, p. 112.

³⁹⁵ “Artigo 1: Fica mutuamente ajustado entre as duas Altas Partes Contratantes que todo navio mercante, Brasileiro ou Britânico, que for visitado em virtude do Tratado [de 1826] (...) será

indícios do tráfico, definindo-os; bem como sobre a obrigatoriedade do desmanche e das vendas (em partes separadas) dos navios capturados e julgados por contrabando.³⁹⁶ Os indícios do tráfico a serem considerados “provas *prima facie*” eram os seguintes:

“1-) Escotilhas com xadrezes abertos em lugar de escotilhas inteiriças, como é de costume nas Embarcações de comércio.

2-) Divisões ou anteparos no porão ou no convés, em maior quantidade do que sejam necessárias para os navios empregados no comércio lícito.

3-) Tábuas sobressalentes, preparadas para se colocarem como um segundo convés cobertas para escravos.

4-) Grilhões, correntes ou algemas.

5-) Uma maior quantidade de água em tonéis ou tanques do que é necessário para o consumo de um navio mercante.

6-) Uma quantidade extraordinária de tonéis de água ou de outros vasos para conservarem líquidos, uma vez que o mestre não exiba um certificado da alfândega donde se despachou, declarando que os donos de tais navios deram uma fiança idônea de que semelhante quantidade extraordinária de tonéis ou de outros vasos será unicamente aplicada para receber azeite de palma, ou para outros fins de comércio lícito.

7-) Uma maior quantidade de bandejas ou celhas do que é necessário para uso da sua tripulação como navio mercante.

8-) Uma caldeira de tamanho extraordinário e maior do que é necessário para uso de uma tripulação de navio mercante, ou mais de uma caldeira de tamanho ordinário.

9-) uma extraordinária quantidade de arroz, de farinha do Brasil (mandioca ou cassada), farinha de milho, ou trigo da índia, além do que for provavelmente necessário para o uso da tripulação; não tendo sido tal arroz, farinha, milho ou trigo da índia declarado no manifesto, como parte da carga para o comércio”³⁹⁷.

A não ratificação dos Artigos Adicionais, bem como a predominância do silêncio entre os deputados no que diz respeito à causa do “infame comércio” contrastam, sensivelmente, com a dinâmica do Senado ao longo da década de 1830. Em oposição à

licitamente detido e mandado ou apresentado aos Tribunais Mistos de Justiça.” (PINTO, A. Pereira: *op. cit.*, vol I, p. 470). Sobre estes tribunais, cf., desta dissertação, capítulo 1, p. 30, nota 29.

³⁹⁶ “Artigo 2: Fica mutuamente ajustado (...) que em todos os casos em que o navio for detido (...) e que tal navio for em consequência adjudicado e condenado pelos tribunais mistos de justiça (...), o dito navio será imediatamente, depois de sua condenação, desmanchado inteiramente e vendido em partes separadas, depois de ter sido assim desmanchado.” (PINTO, A. Pereira: *op. cit.*, vol II, p. 470).

³⁹⁷ *Idem*, *ibidem*.

Câmara, a instituição vitalícia do Legislativo aprovou, em menos de dez anos, dois projetos de lei anti-tráfico, os quais originaram múltiplas e, comparativamente, profundas discussões. Reitero que os projetos de 1831 e de 1837 integram, junto aos debates travados na Câmara acerca do Tratado de 1826, o conjunto dos três momentos em que o tema do estancamento mobilizou mais longamente o Legislativo imperial, descon sideradas as discussões sobre o exitoso projeto de Eusébio de Queiroz, de 1850.

Entrementes, este dado originou desdobramentos problemáticos em algumas das interpretações historiográficas para o fim do tráfico, os quais inspiraram-me na confecção deste capítulo. Trata-se, por exemplo, de uma caracterização apologética do Senado imperial enquanto *locus* mais direcionado aos ideais abolicionistas ao longo da história do Brasil -- perspectiva explicitada por João Luiz Alves, em seu já comentado artigo.³⁹⁸ Em termos mais amplos, trata-se das caracterizações do “mentor” das principais rodadas de discussões em prol do estancamento: o mineiro Felisberto Caldeira Brant Pontes, então senador e conselheiro Marquês de Barbacena. Segundo um número razoável de pesquisas, em suas mãos teria estado as verdadeiras e não correspondidas “pulsões liberais” anti-tráfico, de tal maneira que seu legado revelar-se-ia algo “*sui generis*” e “extemporâneo”. Em estudos menos laudatórios, contudo, fixou-se uma imagem imprecisa da atuação do Marquês, que ora parece pender à causa do estancamento, ora revela-se “cruel”.³⁹⁹

Procurarei aqui sugerir que tais associações – as quais construíram uma verdadeira memória sobre o senador -- revelam, em si, uma distorção. Distorção que só se mantém em virtude de uma carência da exploração dos debates senatoriais que entremearam a passagem de ambos os seus projetos, o de 1831 e o de 1837. À luz de uma sistematização desses debates, proponho uma identificação de artimanhas e lacunas, as quais foram notadas em plenário, registradas pelos taquígrafos, mas ainda não propriamente sublinhadas pela bibliografia. Em meio à detecção destas polêmicas, pude levantar a hipótese que sedimenta toda a interpretação deste capítulo, qual seja, a de que, a despeito de propor, por duas vezes, a abolição da atividade negreira, Barbacena criou, simultânea e respectivamente, possibilidades de prorrogação do comércio clandestino. Indo ainda mais longe, estruturou

³⁹⁸ ALVES, João Luiz: *op. cit.*

³⁹⁹ Esta expressão é de Robert CONRAD, em *Tumbeiros*, *op. cit.*, p.113. Os estudos aos quais me refiro neste parágrafo constituem as obras já citadas de João Luiz ALVES; João Pandiá CALÓGERAS; Alan MANCHESTER; Leslie BETHELL; Ana Maria BOCCIA e Eneida MALERBI; além do próprio CONRAD.

um mecanismo curioso de “abolicionismo às avessas”, perdoando retroativamente inúmeras transações ilegais do fluxo negreiro e afrontando, numa via sem precedentes, as estipulações do acordo internacional de 1826. Explorar as contradições imbricadas na fala do Marquês pode se revelar um fértil recurso para compreender o vigor da “teia” do tráfico no Parlamento, especialmente no Senado do Império.

Para esta tarefa, foi necessário considerar os seguintes problemas de investigação: como surgiu e se delineou o vulto “extemporâneo” e “liberal” do Marquês na historiografia? Como ele se projetou? Quais eram as medidas que integraram os projetos de 1831 e de 1837 tal como eles foram apresentados ao Senado? Quais foram as objeções aos mesmos, deflagrados nos debates que eles geraram? Em que medida estas objeções relacionaram-se à “necessidade de soberania da nação” frente aos “abusos britânicos?”

I. O abolicionismo Barbacena:

fragmentos e origens de uma memória historiográfica

Duas são as biografias dedicadas à vida e particularmente à trajetória política de Felisberto Caldeira Brant Pontes (1772-1842): *A Vida do Marquês de Barbacena*, de Antônio Augusto Aguiar (1896) e *O Marquês de Barbacena*, de João Pandiá Calógeras (1932).⁴⁰⁰ Reunindo um manancial de documentação diplomática e de registros internos do Executivo imperial, o primeiro estudo destaca-se por sua monumentalidade, expressa em quase mil páginas. O segundo, mais conciso, auto-declara-se uma “resumida biografia” e reitera aspectos da argumentação e dos documentos oferecidos pelo primeiro. Ambas as obras desenvolvem discursos destemida e extremamente laudatórios e fundam, indubitavelmente, a imagem abolicionista do biografado na historiografia brasileira.

Aguiar considera, sem rodeios, que “Felisberto Caldeira Brant Pontes era o tipo mais perfeito que conhe[cia] de homem público”:

⁴⁰⁰ Cf. AGUIAR, Antônio Augusto: *A Vida do Marquês de Barbacena* (Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896); CALÓGERAS, João Pandiá: *O Marquês de Barbacena* (São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1932).

“Em país nenhum do mundo, nem em época alguma cujo conhecimento histórico me haja chegado, jamais encontrei um homem tão absolutamente entregue às ocupações; tão completamente absorto e embebido na consideração estudo de assuntos e na prática de ações que se referiam a interesses públicos como ele.

(...)

O Marquês era de estatura mais que mediana, muito alvo, com muito bonitas cores, traduzindo o sangue flamengo que lhe corria nas veias.

(...)

Em sua vida, além e acima do que houve nela, de brilhante e aparatoso ainda logrou o Marquês de Barbacena, a inefável ventura de criar um nome para si na lista sublime e immarescível [sic] dos benfeitores da humanidade.”⁴⁰¹

Calógeras, por seu turno, ancora os seus elogios num pressuposto teórico que concebe a História como campo de conhecimento de cunho cívico e que reserva a determinados indivíduos de altos cargos na administração pública uma via de compreensão unívoca de todo um período histórico politicamente definido. Nestes termos, demonstrar -- na acepção mais positivista do termo -- o legado político do Marquês de Barbacena significa, efetivamente, compreender o reinado de D. Pedro I e, principalmente, identificar as raízes do constitucionalismo brasileiro:

“Certas personalidades definem e caracterizam fases históricas.

D. Pedro I e o Grupo do Rio estão identificados com a Independência. José Bonifácio e seus irmãos presidiram à organização de traços diretores do Império nascente. O Marquês de Barbacena é o próprio Primeiro Reinado, em sua diplomacia, suas contendas externas e sua economia. Também o resume na campanha pela abolição do absolutismo e pelo advento do governo constitucional.

Quanto mais se estuda sua atividade pública, mais avulta a figura dominadora do primeiro decênio da nossa vida de nação independente. Ninguém se lhe avanteja, na pleidade dos fundadores do regime. Poucos se lhe podem emparelhar.

(...)

[Foi] o grande estadista do Reconhecimento do Império; o organizador do exército na campanha da Cisplatina; o salvador da rainha constitucional de Portugal; o negociador habilíssimo que na difícil tarefa do segundo casamento do Imperador, e da luta contra o absolutismo miguelista venceu Metternich e a Santa Aliança; o profeta político que, com aproximação de semanas, predisse a D. Pedro I sua derrota...

(...)

Vale uma nação pela consciência que tem do seu passado, de sua missão histórica; pelo denodo e dignidade com que a mantém pelos tempos em fora. É o

⁴⁰¹ AGUIAR, pp. 969; 972 e 974.

que nos move a mais fundamente conhecer ao Brasil, para o melhor amar e servir. É o que faz da História a grande mestra da vida.”⁴⁰²

Não há como negar a proeminência de Felisberto Brant Pontes em muitas das incumbências internas, bem como em transações diplomáticas do Primeiro Reinado. Também parece inquestionável, por outro lado, que o desfecho de sua participação na alta esfera política deste período tenha se revelado de maneira suspeita. Tal ocorrência concretizou-se quando de sua demissão do Ministério da Fazenda, em 1830, em virtude de intrigas encabeçadas por um grupo de áulicos extremamente próximos a D. Pedro I.

A narração deste episódio constitui o epicentro das duas biografias em questão. Faz-se possível, deste modo, levantar a hipótese de que a necessidade de explorá-la e de lamentá-la às últimas conseqüências, criada pelos respectivos autores, fomentou, curiosamente, uma hipervalorização da trajetória política de Felisberto Brant como um todo, hipervalorização que se estendeu ao período regencial e que incluiu a gênese de uma identificação de sua figura com um abolicionismo sem precedentes, elevando-o à categoria de precursor e, eventualmente, de mentor da luta em prol do estancamento do comércio negreiro. Antes de chegar ao episódio da demissão do gabinete de 1830, creio ser necessária uma sistematização das origens, bem como dos eventos mais destacados da referida trajetória do Marquês de Barbacena.

Nascido no arraial de São Sebastião, próximo à Mariana, na província de Minas Gerais, Brant Pontes era neto de dois coronéis: Felisberto Brant, “contratador geral dos diamantes e do ouro naquela província”⁴⁰³, pelo lado paterno e Caetano Rodrigues Horta, pelo lado materno. Foi nomeado, aos dezenove anos, major do estado-maior e ajudante de ordens de D. Miguel de Mello, governador de Angola. Permaneceu na África por dois anos e, após estabelecer-se na Bahia, casou-se em 1801; tendo sido nomeado tenente-coronel no regimento da cidade. Organizou, na mesma província, uma casa comercial -- “o que lhe aumentou a fortuna”⁴⁰⁴ -- e fundou, em parceria com Jacinto Nogueira da Gama, uma filial do Banco do Brasil. Segundo José Honório Rodrigues, Barbacena tornou-se, com efeito,

⁴⁰² CALÓGERAS, *O Marquês...*, pp. 11-13.

⁴⁰³ AGUIAR, A.: *op. cit.*, p. 5.

⁴⁰⁴ CALÓGERAS: *O Marquês...*, p. 17.

um “rico proprietário em Minas e na Bahia”.⁴⁰⁵ Em 1819, conquistou a patente de marechal e o título de fidalgo cavaleiro.

Defendeu abertamente o rompimento da América Portuguesa em relação à Metrópole no início da década de 1820 e tornou-se, ao longo da mesma época, um importante negociante do processo de independência do Brasil – na Inglaterra e em Portugal -- tendo recebido, de José Bonifácio, encargos de representação diplomática. Neste contexto, viajara com instruções imperiais secretas de evitar, como contrapartida ao reconhecimento, a questão do tráfico de escravos: se não houvesse remédio, argumenta Calógeras, “senão encarar o malfadado e perigoso problema, [deveria o Marquês] somente agir de modo a salvar o decoro nacional, sem ligar reconhecimento e abolição do comércio negreiro; somente em último caso, e em desespero de causa, jungiriam uma questão à outra no mesmo ato internacional”.⁴⁰⁶

Eleito deputado a 11 de outubro de 1823, representou a Bahia na Assembléia Constituinte. Dois anos mais tarde, recebeu o título de Visconde e assumiu temporariamente o cargo de embaixador brasileiro em Lisboa – ocupação abandonada a 25 de novembro de 1825, quando foi promovido a ministro da Fazenda. A 22 de janeiro de 1826, foi nomeado senador por Alagoas, a despeito de ser o quarto colocado nas eleições provinciais⁴⁰⁷; Marquês a 4 de novembro do mesmo ano e tenente-general, a 17 de dezembro. Chefiou, neste contexto, os conflitos pela Cisplatina, tendo sofrido o ônus da batalha do Paço do Rosário, em 1827.⁴⁰⁸

⁴⁰⁵ RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional*, vol 1, *op. cit.*, p. 40.

⁴⁰⁶ CALÓGERAS: *O Marquês...*, p. 57.

⁴⁰⁷ “D. Pedro I não foi criterioso nas escolhas [dos indicados nas listas tríplices], pois não se compreende que o Marquês de Barbacena fosse senador por Alagoas, onde obtivera o quarto lugar na lista, com 67 votos, enquanto o primeiro tivera 147 sufrágios.” (RODRIGUES, J. H.: *O Parlamento...*; p. 44). Cf. também TAUNAY, Affonso d’Escagnolle: *O Senado do Império* (Brasília, Senado Federal, 1988, p. 29). Antônio Augusto Aguiar apurou ter Barbacena sido “eleito” por três províncias, Minas Gerais, Bahia e Alagoas, não informando, porém, a ordem de sua colocação em nenhum dos três casos. Cf. AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 75.

⁴⁰⁸ Interpretando este ônus, Calógeras desdobrou-se para adequá-lo à “perfeição” do Marquês. Assim, argüi que o insucesso da batalha não se deveu ao “gênio” de Brant, mas sim à insubordinação das tropas: “Passo do Rosário, ou Ituzaingó, como o chamam os historiadores platinos, foi a batalha das desobediências, diz o insuspeito general argentino Paz, tal a pouca observância dada às ordens emanadas do comando. A inspiração dos chefes subalternos movia as tropas e determinava os revides e repulsas partidos das unidades brasileiras. O influxo do comando em chefe, em que se evidencia a superioridade de verdadeiro condutor de homens, não se fez devidamente sentir.” (CALÓGERAS: *O Marquês...*, pp. 162-163).

Em 1828, deslocou-se à Europa, onde acompanharia a educação de Maria da Glória como tutor subrogado⁴⁰⁹ e onde daria prosseguimento a um difícil arranjo matrimonial: o segundo casamento de D. Pedro I, de maneira a não ameaçar os interesses dos Habsburgos no Brasil – concretizados em Metternich (primeiro ministro do imperador Francisco I, pai da Arquiduquesa Maria Leopoldina da Áustria) --, nem tampouco afrouxar os vínculos político-comerciais com a Grã-Bretanha. De fato, uma das diversas incumbências levadas pelo Marquês constituía o “fazer valer a ratificação do Tratado de comércio anglo-brasileiro, de que era portador e mostrar que o desejo do Império para estreitar suas relações diplomáticas com a Grã-Bretanha era tão grande que, mesmo quanto ao tráfico de escravos, embora as negociações do Rio expusessem o Gabinete a graves críticas da Assembléia Legislativa, não fraquearia o governo.”⁴¹⁰ Como resultado, obteve o contrato matrimonial com a princesa Amélia de Leuchtenberg, a 30 de maio de 1829.⁴¹¹

Nomeado conselheiro de Estado, em março de 1830, ocupou, ainda, a pasta da Fazenda no penúltimo Ministério do Primeiro Reinado -- o “Ministério de brasileiros natos”, para citar uma expressão de Armitage⁴¹² -- do qual foi criador, a pedido de José Bonifácio. Pretendia, com este gabinete, encaminhar as seguintes reformas: fundar um novo banco [o Banco do Rio de Janeiro]; reorganizar o tesouro público nacional e mais repartições de fazenda das províncias do Império; promover uma “inteligente” e “rigorosa” fiscalização na percepção dos impostos e estabelecer um equilíbrio nos dois ramos do orçamento – receita e despesa.⁴¹³

Porém, suas reformas não foram levadas adiante. Neste cargo, Brant sofreu o maior abalo público de sua carreira -- foi demitido em setembro de 1830. O motivo, uma grave acusação: teria abusado dos recursos do Tesouro Nacional quando de suas missões na Europa, ao final da década de 1820, cometendo gastos excessivos e suspeitos no período

⁴⁰⁹ Barbacena foi o líder protetor de Maria da Glória, quando da expansão do miguelismo absolutista em Portugal. Através de hábeis manobras, assegurou a hospedagem da filha de D. Pedro I na Inglaterra, sendo esta hospedagem financiada pelo Tesouro Nacional. Cf. AGUIAR, A. A.: *op. cit.* e CALÓGERAS, J.P.: *op. cit.*

⁴¹⁰ CALÓGERAS, *op. cit.*, p. 176.

⁴¹¹ Cf. , da biografia escrita por Calógeras, cap. 6: “O Segundo Casamento do Imperador”.

⁴¹² Cf. ARMITAGE: *op. cit.*, p. 198. Este Ministério incluía, além de Barbacena, Miguel Calmon du Pin e Almeida na pasta de Negócios Estrangeiros; o Marquês de Caravelas na do Império; Visconde de Alcântara, na da Justiça; Visconde de Paranaguá, na da Marinha e o Conde do Rio Pardo, na da Guerra.

⁴¹³ AGUIAR, *op. cit.*, p. 771.

em que financiara, por um lado, a estadia de Maria da Glória e de emigrados portugueses na Grã-Bretanha e que arranjava, por outro, o segundo matrimônio de D. Pedro I.⁴¹⁴ Tais acusações, infundadas para os biógrafos Aguiar e Calógeras, são igualmente condenadas por Armitage, para quem a falta de transparência de D. Pedro I na condução das verbas do Estado revelou-se a verdadeira matriz do ocaso de Felisberto Brant:

“Algumas semanas antes [de ser demitido] havia o Marquês de Barbacena declarado na Câmara dos Deputados que o Governo do Brasil de nenhuma forma interferira nos negócios de Portugal, e que, longe de ter adiantado dinheiro aos emigrados, ou ao Governo da Terceira, havia ele, pelo contrário suspenso todos os pagamentos a Portugal; os jornais ministeriais repetiram esta asserção. A verdade era que as somas a que aludia o decreto haviam sido pagas a D. Maria, ou a seus agentes, e por estes aos emigrados portugueses, de sorte que, apesar de ter sido o Marquês colhido em uma manifesta e flagrante ambigüidade, não havia ele avançado uma falsidade direta. Em virtude da convenção secreta e adicional ao tratado de paz com Portugal (...) havia-se o Brasil obrigado ao pagamento de 600.000 lbs., como indenização à Coroa Portuguesa: desta soma havia D. João VI recebido 250.000 lbs.; restavam portanto ainda a pagar ao seu sucessor 350.000 lbs.: desta soma se haviam pago todas as despesas feitas por D. Maria e pelos emigrados. As únicas increpações que podiam, portanto, ser lançadas ao Governo, eram a grande imprudência de se ter feito um pagamento antes de estar terminada a questão portuguesa, e a má fé de ter aplicado a este objeto fundos remetidos para Londres para o pagamento dos juros e amortização da dívida pública, e isto sem o conhecimento do corpo legislativo.”⁴¹⁵

Augusto Aguiar é taxativo na identificação da responsável pela demissão (ou episódio de “loucura arrematada”⁴¹⁶): tratava-se da ira e dos ciúmes de longa data dos

⁴¹⁴ O decreto de demissão, segundo apurou Armitage no *Diário Fluminense* de 5 de outubro de 1830, afirmava: “Convindo liquidar-se quanto antes da dívida de Portugal, contraída pelo Tratado de 29 de agosto de 1825, e sendo necessário para esse fim tomarem-se primeiramente as contas da Caixa de Londres, examinando-se as grandes despesas feitas pelo Marquês de Barbacena, do meu Conselho de Estado, tanto com Sua Majestade Fidelíssima, minha augusta filha, como com os emigrados portugueses em Inglaterra, e especialmente com o meu casamento; e não podendo estas verificarem-se legalmente, exercendo ao mesmo tempo o mencionado Marquês o lugar de ministro e Secretário de Estado nos Negócios da Fazenda; hei por bem demiti-lo do dito cargo de ministro e Secretário de Estado nos Negócios Estrangeiros da Fazenda.” (Cf. ARMITAGE, J: *op. cit.*, p. 203). Ainda sobre o episódio da demissão, cf.: AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, pp. 784-802.

⁴¹⁵ Idem, *ibidem*, p. 203. Armitage anexou, em sua *História do Brasil*, diversos documentos relativos ao episódio da demissão do Marquês, incluindo-se a sua defesa, redigida pelo próprio ex-ministro, da qual constam dados precisos dos gastos em questão. Cf. ARMITAGE, J: *op. cit.*, “Documentos -- nº 5, pp. 303-312.”

⁴¹⁶ AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 799.

ultra-áulicos encabeçados por Francisco Gomes Silva, vulgo Chalaça. Um mal-estar competitivo que se agigantou quando o conselheiro pessoal do imperador foi afastado do Brasil a pedido de Barbacena. Obstaculizando a relação entre o monarca e seu fiel aliado – da qual poderia resultar uma amplitude ainda maior dos “fundamentos absolutistas” do governo imperial –, o senador mineiro despachou o Chalaça para exercícios em comissões na Europa. Demonstrando-se aparentemente satisfeito com a transferência, Silva passou a escrever secretamente ao imperador “em desabono do Marquês; caluniando a sua honra e incitando o soberano a tomar medida, infelizmente realizada, que produziu o rompimento completo e fatal entre o Imperador e o Marquês e trouxe em seus cortejos os infaustos acontecimentos que culminaram no 7 de abril.”⁴¹⁷ Sob si, o Chalaça contava com uma “lastimável” “camarilha de áulicos lusitanos”, a qual teve também a sua participação na expulsão do Marquês:

“Quase todos os indivíduos que compunham esta camarilha eram portugueses de nascimento e todos, sem exceção de um único notório (...) inimigos do Marquês de Barbacena. A boa recepção que este ilustre brasileiro obtivera na Câmara dos Deputados; a influência e a simpatia que teve a fortuna de conquistar ali, apesar da prevalecente indisposição naquele recinto contra os ministros do imperador, enchia os comparsas da camarilha de raiva e de inveja; pelo que procuravam por todos os meios ao seu alcance excitar contra ele as mórbidas suscetibilidades do monarca.

(...)

Um dia, dizia a D. Pedro certo titular de sua intimidade e membro importante da camarilha, com voz astuciosamente repassada de amor e sentimento: - Ah, senhor! Vossa majestade já nada mais vale no seu império, pois o Sr. Marquês de Barbacena arrogou a si todo o poder e autoridade, pondo e dispondo de tudo a seu bel prazer e o público já diz que vossa majestade se tem constituído seu pupilo. E sabe vossa majestade o motivo dessa aura popular de que se o há revestido? É porque liberais e republicanos destinam-no para presidente da futura república, quando chegar a ocasião de despedir a vossa majestade pela barra fora.”⁴¹⁸

⁴¹⁷ Idem, *ibidem*, p. 743. Em suas cartas, o “favorito” Gomes da Silva “informava de haver tido conhecimento em Londres de erros e duplicatas existentes nas contas apreendidas pelo Marquês, dos dinheiros despendidos por ele na gestão das comissões de que fora encarregado, tão evidentemente impossíveis em algumas de suas parcelas que, dizia Gomes – não podiam passar pela mais larga e elástica consciência.” (Idem, *ibidem*, p. 802).

⁴¹⁸ Idem, *ibidem*, pp. 800-801. Aguiar não identifica a autoria desta fala, deixando dúvidas quanto à sua autenticidade.

Calógeras, também aqui, elabora uma interpretação idêntica, porém mais concisa do que a de Augusto Aguiar. Além de apontar para a existência de uma “conspiração” contra o Marquês gestada por Gomes Silva, na Europa, apresenta a tal “camarilha” apenas alterando os termos escolhidos pelo primeiro biógrafo:

“Os adversários e inimigos de Barbacena, mal intencionados, aproveitavam as mudanças que redundavam em aumento de prestígio do estadista, para o intrigarem com o Imperador, apontando o Marquês como o dono do Brasil, único cuja vontade era acatada e preponderava na vida pública. E infelizmente a isso se prestava o gênio desconfiado e impetuoso do imperante, que adorava cochichos e intrigas e por eles, não raro, pautava a sua vida. (...) Era uma perpétua luta para o Marquês mover-se entre tantos escolhos.”⁴¹⁹

Ainda mais relevante do que a simples constatação de que as interpretações para o declínio do senador da cena política do Primeiro Reinado assemelham-se nas duas biografias, pode-se tomar o episódio de sua demissão do “Ministério dos Brasileiros” uma vez mais, interpretando-o não como mera informação a enriquecer os textos de Aguiar e Calógeras, mas antes como fator de coesão e de impacto imprescindíveis às respectivas obras laudatórias. Esta constatação é sugerida diretamente pela tônica geral das aberturas de ambos os textos. Aguiar, ao resumir o seu personagem ao leitor, remete-se a um político que “servindo ao soberano com lealdade (...) suscitou muitas iras contra si: não fora submisso ao rei, traíndo o povo, nem foi instrumento dos partidos políticos, que procuravam dominar e coactar a preponderância da Coroa.”⁴²⁰ Já Calógeras, em suas primeiras páginas, mantêm-se na esteira das proposições de Aguiar, exaltando-se, contudo, ainda mais:

“A anedota histórica que aponta um votante de Atenas condenando Aristides ao ostracismo, cansado que estava de o ouvir chamar de Justo, mereceria ser brasileira.

(...)

Felisberto Caldeira Brant Pontes ainda hoje tem sua fama diminuída pelo miasma impuro de imaginários deslizos monetários, quando, entretanto, se tornava credor do Tesouro e tinha suas contas apuradas e com a devida quitação em

⁴¹⁹ CALÓGERAS, J. P.: *O Marquês...*, pp. 221-222.

⁴²⁰ AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 4.

inquérito de severidade inominável movido por seus próprios adversários políticos. Tanto pode o ódio partidário na vida pública, e tal é a gratidão dos povos!...”⁴²¹

Em termos conclusivos, Barbacena seria, em ambos os casos, um espírito político *sui generis*, ilustrado e condenado injustamente por um passado em que fora vítima de um ardil de vaidosos. Na intenção de fazer emergir o perfil de um ministro da Fazenda injustamente golpeado, os autores emendam a construção de um líder extraordinariamente honesto e original em todo o percurso de sua vida pública. E assim, destes fundamentos e sob pouco rigor analítico, emerge o abolicionista Barbacena.

Com efeito, a inserção do senador na história do estancamento elaborada por Aguiar é peremptória: faz-se uma questão de dever do historiador deslocar documentos “sepultados sob o pó das nossas secretarias de estado” que denunciem os combatentes e os defensores do “desmoralizador” e “infame contrabando de carne humana”, “crime” que a “nação brasileira há de um dia expiar”.⁴²² O Marquês, assim como um “grupo de patriotas” (dentre os quais incluem-se Diogo Antônio Feijó e José Ignácio Borges⁴²³) foi alguém capaz de prever um “futuro desastroso” gerado pela “cobiça dos africanistas”, “seus corruptos protetores” e pela “cegueira da população”.⁴²⁴

Entrementes, o embasamento destes argumentos concretiza-se em apenas três documentos diretamente relacionados ao tema do tráfico. O primeiro constitui um despacho do então ministro dos Negócios Estrangeiros, José Ignácio Borges, datado de 17 de março de 1836, o qual teria sido obedecido pelo Marquês. Nele, Borges encaminha a Barbacena a sugestão que julgava mais efetiva para o estancamento: a criação de uma convenção anglo-luso-brasileira fundada em duas bases: “1^a. [a unificação da ação] dos navios de guerra das três nações nas costas da África e do Brasil [para a repressão do tráfico]; 2^a. a imposição de pena de pirataria aos súditos das mesmas nações que forem apreendidos contrabandeando

⁴²¹ CALÓGERAS, J. P.: *op. cit.*, pp. 12-13.

⁴²² AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, pp. 936-937.

⁴²³ O padre Diogo Antônio Feijó (1784-1843) foi deputado, senador, ministro da Justiça e regente do Império. Maiores detalhes sobre a sua participação política na questão do estancamento serão comentados ainda neste capítulo. O marechal de campo reformado José Inácio Borges (?-1838) foi nomeado senador por sua província natal, Pernambuco, em 1826, tendo antes ocupado os cargos de presidente da província do Rio Grande do Norte e comandante de guerra do Pará. Foi também ministro da Fazenda no primeiro Gabinete do pós-abdicação de D. Pedro I e ministro do Império, em 1836. Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*; vol IV; p. 400; TAUNAY, A. d’E.: *O Senado do Império*; *op. cit.*; p. 151.

⁴²⁴ AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 939.

em negros africanos”.⁴²⁵ O segundo, um célebre discurso do Marquês, proferido no Senado na sessão de 30 de junho de 1837, no qual ele justifica o insucesso da lei de 1831 e defende o projeto de lei de 1837.⁴²⁶ Finalmente, o terceiro constitui um despacho apologético de setembro do mesmo ano, escrito por Lord Palmerston ao então representante britânico no Brasil, Hamilton Hamilton, no qual o Ministro sublinha a conduta prudente de Barbacena em seus esforços de supressão do tráfico.⁴²⁷ Vê-se que, nestas bases, a argumentação de Aguiar mostra-se carente de uma descrição efetiva dos dois projetos anti-tráfico de Barbacena, notadamente o primeiro. Tamanha carência favorece, habilmente, a fixação de uma definitiva imagem abolicionista de Felisberto Brant.

Ademais, Aguiar é peremptório uma segunda vez ao identificar, como matriz do partido saquarema, os negócios negreiros, dos quais Felisberto Brant estaria isento. Tangenciando um tema ainda hoje instigante, limita-se a considerar que uma simpatia latente pelo “africanismo” disseminou-se pela população na década de 1830, despertando o oportunismo de políticos que encontraram possibilidades de conquistar o eleitorado endossando o apoio ao tráfico negreiro. Trazendo consigo os vínculos que já assumiam com os próprios contrabandistas, estes homens monopolizaram a organização da mão de obra no Brasil e deixaram um legado social problemático a assolar o país ainda na década de 1890:

⁴²⁵ Apud AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 940. O Marquês de Barbacena esteve uma vez mais na Grã-Bretanha para obter novas resoluções anglo-brasileiras sobre o tráfico. Calógeras, em sua *Formação Histórica do Brasil*, como demonstrei no primeiro capítulo deste trabalho, afirma que este despacho em nada resultou, tendo sido rechaçado pelos ingleses: “o gabinete de Saint James tinha muito mais fé nos seus próprios navios, cruzando o Atlântico, do que em instrumentos diplomáticos e promessas”. (Cf. CALÓGERAS, *Formação História...*, *op. cit.*, p. 193 e, desta dissertação, capítulo 1, p. 75).

⁴²⁶ Este discurso será pormenorizadamente analisado logo adiante.

⁴²⁷ “Confidential – Foreign Office – September 8th 1837: Sir – I have persued with much interest your dispatch, marked slave trade n. 15 of the 2nd July last inclosing the copy of a project of a Law for the prevention of the Slave Trade, brought forward in the Brazilian Chambers by M. de Barbacena, together with the very able speeches which that gentleman advocated the adoption of the measures he proposed. I have now to instruct you to take an opportunity of stating to M. de Barbacena that H. M. Government is highly gratified to find that he has taken up this important and interesting subject. In his powerful hands the cause of humanity is sure to prosper, and if his perseveres in the generous efforts, there is the best reason to hope that his exertions will be crowned with success which will further raise the high reputation which, as an enlightened statesman, by already enjoys on both sides of the Atlantic. (...) Lord Palmerston. To Hamilton Hamilton Esquare.” (Apud AGUIAR, *op. cit.*, p. 953).

“Certo grupo de políticos, pouco escrupulosos daquela época, conhecendo as vantagens eleitorais que podia daí auferir, tratou de filiar-se nestas doutrinas trazendo por tal meio em apoio dos seus interesses políticos, a grande massa de força monetária e numérica que as professava; e daí a origem do partido saquarema. Nós, os segadores dos frutos e princípios lamacentos plantados por Vasconcelos e seus comparsas estamos hoje começando a experimentar os seus amargos resultados, os quais com crescente intensidade hão de continuar a envenenar a existência dos nossos vindouros por um espaço de ano impossível de marcar.”⁴²⁸

Como se pode observar, o principal beneficiário da introdução do “africanismo” na cena política imperial, teria sido Bernardo Pereira de Vasconcelos – o homem que “fez coro com os contrabandistas, bradando contra todos aqueles que se animavam a erguer a voz em oposição a semelhante comércio; atirou-lhes toda a casta de baldões, apelidou-os, por escárnio, de liberalões, republicanos, comunistas, inimigos da religião e do trono; e ridicularizou a idéia grandiosa da colonização branca”.⁴²⁹ Angariou apoio político daqueles que extraíam “futuras colossais” do “infame comércio”, interpretando toda e qualquer pressão abolicionista de países estrangeiros como sinônimo de inveja e receio “que o nosso crescimento lhes incutia”.⁴³⁰ Pautando-se na recorrente passagem de um discurso já mencionado no capítulo anterior, proferido no Senado imperial a 25 de abril de 1843, Aguiar nele localiza um testemunho da retórica saquarema de que “a África civiliza[va] o Brasil”.⁴³¹

Se Vasconcelos é o protagonista de todas as armadilhas legadas pelos políticos mantenedores do contrabando, este protagonista teria contado com um arqui-rival de peso: Barbacena. Este, desde o início do século XIX vinha procurando introduzir imigrantes europeus em suas lavouras na Bahia. Nesta época, já escrevia ao então ministro do Reino, Thomaz Antônio de Villa Nova Portugal, alegando preocupação “em deteriorar [a sociedade] pela mistura com raças inferiores”, desejando “introduzir ali os melhores tipos conhecidos da raça humana afim de erguer o seu estado”.⁴³² Tal preocupação somava-se ao

⁴²⁸ Idem, *ibidem*, p. 938; grifo meu.

⁴²⁹ Idem, *ibidem*.

⁴³⁰ Idem, *ibidem*.

⁴³¹ Apud AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 938. Deve-se ressaltar que Aguiar remete-se a este discurso referindo-se a uma fala do conselheiro de Estado Zacarias de Góes, o qual estaria se referindo a Vasconcellos. Aguiar parece não ter tido contato com a sessão senatorial de 1843, na qual o discurso foi efetivamente proferido.

⁴³² Idem, *ibidem*, p. 971.

desejo de ampliar o uso de maquinaria moderna na lavoura, de abrir estradas, canais, “diminuir o custo da produção e elevar a quantidade e a qualidade dos produtos agrícolas”. Numa sentença, os registros documentais de Barbacena são “notáveis (...) não só pelo seu merecimento intrínseco, como pelo contraste que apresentam com o que (...) expendiam Vasconcelos e seus comparsas”.⁴³³

Contrastar o senador mineiro com o “homem que fez coro com os traficantes” não constitui a opção analítica de Calógeras. De fato, ainda que a biografia que produziu revele-se, muitas vezes, uma espécie de síntese do trabalho de Aguiar, é possível destacar uma característica original em sua construção do vulto abolicionista de Brant Pontes. Ela reitera uma idéia já perseguida pelo autor em obras anteriores, as quais foram comentadas no primeiro capítulo desta dissertação⁴³⁴: trata-se de uma avaliação do mérito do senador sob uma perspectiva comparativa àquele de Eusébio de Queiroz, criador da segunda lei anti-tráfico brasileira. Se em *Formação Histórica do Brasil* e na *Política Exterior do Império* Calógeras afirma que o projeto de 1837 constitui o verdadeiro espírito da exitosa lei de 1850 -- dado importante, porém do qual “poquíssimos” se lembram⁴³⁵ --, reproduz o argumento em *O Marquês de Barbacena*, onde o mesmo projeto figura como “tendo o mérito de ser parcialmente vencedor, fazendo parte da lei Eusébio de Queiroz, que dele serviu para adiantar a elaboração da lei de 1850, o que une a auréola de glória do grande Eusébio o nome do estadista mineiro”.⁴³⁶

Estão estabelecidos, nestes dois trabalhos, os fundamentos do abolicionismo Barbacena. Ao tomar contato com estas duas biografias, paralelamente ao silêncio dos *Anais da Câmara do Império* do período regencial quanto à questão do tráfico, alguns

⁴³³ Idem, ibidem, p. 953.

⁴³⁴ Refiro-me à CALÓGERAS, João Pandiá: *Formação Histórica do Brasil*. (São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938 / 1ª ed.:1930) e a CALÓGERAS, João Pandiá: *A Política Exterior do Império* (vol III: "Da Regência à Queda de Rozas"). (São Paulo, Companhia Ed. Nacional, 1933).

⁴³⁵ “[O projeto de 1837] foi, cumpre não esquecer-lo, o ponto de partida da lei de 1850, que imortalizou Eusébio. Salvo um artigo (...) nada há na lei que não esteja, pelo menos em germe, no projeto do Marquês de Barbacena, de cujo nome, entretanto, e de cuja ação neste importantíssimo problema pouquíssimos se lembram”. (CALÓGERAS, J. P.: *Formação Histórica do Brasil*, op. cit., p. 193).

⁴³⁶ CALÓGERAS, J. P.: *O Marquês...*, p. 244; grifo meu.

historiadores reiteraram esta associação, ou, ao menos, desviaram-se de uma avaliação minuciosa dos trâmites dos tão citados projetos de Felisberto Brant.

II. Para inglês ver e para a clandestinidade legalizar: os óbices à lei de 1831 e o “abolicionismo às avessas”

“A humanidade ditou, sem dúvida, o tratado que fez o ex-imperador com a Inglaterra para a abolição da escravatura; e nossos legisladores, levados do mesmo sentimento, quiseram fazê-lo eficaz por meio da lei; mas todos enganaram-se: a prudência faltou; o mal cresceu, e se o remédio oportuno não vier a tempo, talvez as conseqüências sejam verdadeiramente desastrosas.

(...)

Se queremos leis exeqüíveis, cumpre que elas sejam inteiramente justas; que não sejam provavelmente contraditórias; que quando o povo não conhece a injustiça do seu proceder; quando julga comprometida sua felicidade com a provação que se lhe quer decretar; seja primeiro instruído e que se lhe ofereceram os verdadeiros e sólidos meios de ser feliz.

Concluimos que em nossa opinião a lei deve quanto antes ser derogada para evitar os males que causa atualmente e para o futuro causará: que deixemos à vigilância inglesa o embarçar o embarque, o transporte dos africanos; e que tratemos já das escolas normais de agricultura e de colonos, para então de uma vez acabarmos com esta vergonha e infâmia que deve cobrir a toda a nação que deve ser justa.”

Derrogar a lei de 1831 – lei que ele próprio assinara. Esta era a proposta de Diogo Feijó num artigo que publicou n’*O Justiceiro*, a dezembro de 1834.⁴³⁷ Na ocasião, o então senador irritava-se com a aprovação do decreto de 19 de outubro do mesmo ano, que definia a “arrematação dos serviços dos africanos livres”, medida decorrente de uma grande lacuna suscitada pela lei Barbacena, a partir da qual não se sabia, ao certo, o que fazer com os africanos desembarcados ilegalmente.⁴³⁸ Inserindo a escravidão num rol de hábitos condenáveis das mais diversas naturezas que constituem a história dos homens “antigos e modernos”, argüi que ela produzia a “aberração do caminho da justiça”; chocava-se frontalmente contra o Evangelho; atrasava a agricultura do país e empobrecia os proprietários de escravos. O comércio negreiro era particularmente condenável por expor os

⁴³⁷ “O Tráfico de Pretos Africanos”, in *O Justiceiro*, No. 8, 25 de dezembro de 1834. Apud CALDEIRA, Jorge (organização e introdução): *Diogo Antônio Feijó*. São Paulo, Editora 34, 1999; pp. 151-154.

⁴³⁸ Para maiores informações sobre o caso dos “africanos livres”, cf. o primeiro capítulo deste trabalho, p. 41, nota 44. Cf. também CONRAD, R. E.: *op. cit.*, capítulo 7, “Os emancipados: nem escravos, nem libertos”; pp. 171-186.

africanos a “todo o gênero de desumanidade”. Desencantado com os efeitos das intenções dos legisladores nacionais, defendia, como plataforma de medidas em prol do estancamento do comércio clandestino, não uma legislação punitiva aos traficantes – os quais, como se nota acima, deveriam mesmo ficar a cargo dos britânicos –, mas sim a criação de escolas de agricultura em todas as províncias do país; o compromisso do governo e dos próprios lavradores em atrair colonos assalariados; a utilização da marinha de guerra brasileira para o transporte destes colonos; a instrumentalização de uma abolição gradual da escravidão propriamente dita, obedecendo-se as idades e as origens dos escravos e, finalmente, a própria derrogação da lei de 1831.⁴³⁹

O artigo de Feijó abre perspectivas de análise sobre uma variedade de temas vinculados ao comércio negreiro. Por ora, destaco apenas uma constatação já consensual na historiografia: os efeitos da lei de 1831 foram nulos. É ela a matriz de uma expressão hoje coloquial na língua portuguesa – “para inglês ver”.⁴⁴⁰

Façamos uma reflexão, *a priori*, sobre os motivos desta expressão: teria a lei de 1831 se tornado uma “lei para inglês ver” em virtude de sua própria constituição deliberativa, em virtude da sagacidade dos traficantes, ou ainda em virtude da falta de disposição do governo imperial de colocá-la em prática?

A primeira resposta a ser considerada encontra-se em palavras de seu próprio autor. Discursando no Senado a 30 de junho de 1837, o Marquês de Barbacena lamentou a ineficácia de sua legislação, culpando uma rede clandestina do tráfico inexistente no início da década de 1830 e que teria sido perversamente montada pelos traficantes ao longo do mesmo decênio. Tal “máquina” do tráfico ilegal incluía “meios de iludir os exames na entrada e saída dos portos”, o estabelecimento de “depósitos para escravos”, o “ensino da

⁴³⁹ Estas reivindicações resumem o reformismo abolicionista do padre Feijó, o qual não será aqui objeto específico de análise. Para uma contemplação mais aprofundada dos seus planos, guardadas as distintas opções teórico-metodológicas dos autores, cf. EGAS, Eugênio: *Diogo Antônio Feijó* (São Paulo, Typographia Levi, 1912, 2 vols.); ELLIS Jr., Alfredo: *Diogo Antônio Feijó e a primeira metade do século XIX* (São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1980); NOVELLI Jr., Luiz Gonzaga: *Feijó, um paulista velho* (Rio de Janeiro, Edições GRD, 1963); ORICO, Oswaldo: *O demônio da Regência* (Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1932); RICCI, Magda Maria de Oliveira: *Assombrações de um Padre Regente: Diogo Antônio Feijó (1784-1843)* (Campinas, Editora da Unicamp, 2001) e SOUSA, Octávio Tarquínio de: *Diogo Antônio Feijó* (Rio de Janeiro, José Olympio, 1942).

⁴⁴⁰ Bethell toca diretamente nesta qualificação, ao considerar que “muitos deputados nunca tinham esperado que a lei brasileira fosse realmente posta em prática: era apenas uma *lei para inglês ver*”. (BETHELL, L: *op. cit.*, p. 78, itálicos do autor).

língua portuguesa” aos cativos, a organização de “corretores em força para levar os escravos a cada fazenda, para tentar a inocência dos lavradores”.⁴⁴¹

Muitos são os autores que responderam na mesma direção de Brant Pontes. Vê-se, nos dois primeiros capítulos desta dissertação, o quanto a sagacidade dos traficantes, mas também a falta de organização do governo imperial em aplicá-la foram motivos cruciais para seu insucesso. Dentre estes autores, porém, alguns foram um pouco mais além e teceram elogios ao texto da lei, fazendo valer, eventualmente, o abolicionismo Barbacena. João Luiz Alves qualifica-a como “um ato sincero do Parlamento, em unidade com a Regência, para a abolição do tráfico, cuja proibição, assegurada pela punição no território nacional, poderia se tornar efetiva.”⁴⁴² Tal “sinceridade” é reiterada por Alan Manchester.⁴⁴³ Leslie Bethell, que refere-se a Barbacena como “abolicionista”⁴⁴⁴, não questiona os meandros internos da lei, considerando que o projeto que a originou foi aprovado “rapidamente” pelo Senado⁴⁴⁵ e que a sua passagem “foi, sem dúvida, facilitada pelo clima político – liberal e reformista – vigente no Brasil desde a forçada abdicação de D. Pedro I.”⁴⁴⁶ Ana Maria Boccia e Eneida Malerbi, em artigo instigante sobre o tráfico ilegal em São Paulo, adotam os mesmos parâmetros interpretativos de Bethell, afirmando que Brant Pontes “opunha-se ao sistema escravocrata, por considerá-lo nocivo à economia, à sociedade e à moral brasileiras” e repetindo, *ipses literis* as considerações do historiador britânico para a lei de 1831.⁴⁴⁷ Ainda mais enfático, Robert Conrad sustenta que Barbacena, “antigo oponente do tráfico”, elaborou uma legislação que estimulou, no Senado, um debate de pouca oposição e de um “liberalismo espantoso”, cujo texto final “continha medidas muito mais severas do que se poderia esperar do Parlamento de um país supostamente dependente do trabalho escravo para o seu sucesso econômico”.⁴⁴⁸ Ela seria um símbolo claro do governo pós-abdicação, pautado num “liberalismo humanitário”, no

⁴⁴¹ *Anais do Senado Imperial*, sessão de 30 de junho de 1837.

⁴⁴² ALVES, J. L.: *op. cit.*, p. 211.

⁴⁴³ MANCHESTER, A. K.: *op. cit.*, p. 144.

⁴⁴⁴ BETHELL, Leslie: *op. cit.*, p. 56.

⁴⁴⁵ *Idem*, *ibidem*, p. 77.

⁴⁴⁶ *Idem*, *ibidem*, p. 78.

⁴⁴⁷ BOCCIA, Ana Maria Mathias e Eneida Maria Malerbi: “O Contrabando de Escravos para São Paulo”, *op. cit.*, p. 328. Afirmam que “a aprovação da lei foi favorecida pelo clima político da época, liberal e reformista, que permitia uma maior aceitação das idéias abolicionistas” (p. 331).

⁴⁴⁸ CONRAD, Robert Edgar: *Tumbeiros*, *op. cit.*, pp. 92-93.

qual os críticos do escravismo encontraram caminhos para “expor seus sentimentos”: Brant os expressou, como também fizeram os Ferreira França.⁴⁴⁹

É bem verdade que a instituição das regências trouxe consigo alterações sensíveis na classe política do país. Este novo cenário, a despeito de ter apresentado sua dinâmica e limites próprios⁴⁵⁰, fomentou uma multiplicidade de projetos de reforma da lavoura, particularmente antes do advento do “regresso conservador” (1837), merecendo destaque a atuação de Diogo Feijó. No entanto, nota-se que mesmo o senador e futuro regente, que já foi descrito como político que guardaria “relações as mais íntimas e cordiais”⁴⁵¹ com Barbacena, abriu fogo contra a lei de 1831, apenas três anos contados de sua aprovação. A questão que o contrariava – a possibilidade de arrematação dos africanos apreendidos, que significava a reescravização de cativos desembarcados pelo comércio clandestino – representava, porém, apenas uma das faces problemáticas do projeto Barbacena.

Vejamos, portanto, as pistas que um estudo de sua primeira versão; dos debates senatoriais em torno dela; bem como do texto final da lei de 1831 podem sugerir de modo a tornar plausível a conclusão de que, a despeito do advento da “experiência republicana” e das propostas reformistas que ela incluiu, Brant não fora exatamente um filantropo abolicionista.

A discussão do projeto da lei de 1831 ocupou cinco sessões do Senado Imperial e foi travada entre 31 de maio e 23 de junho do mesmo ano. A 30 de maio, entretanto, Brant já anunciara que “os males que prov[inham] à indústria e à moralidade da introdução de escravos neste Império, todos nós conhecemos e seria inútil enumerá-los (...)”. Por este motivo, era sua pretensão apresentar em breve um “projeto de lei tendo por fim o comércio da escravatura”:

⁴⁴⁹ Idem, pp. 96-97. Ainda que não tenha como objeto específico o comércio negreiro, Alcir Lenharo, ao comentar a lei de 1831, omite a sua autoria, identificando-a, apenas, como medida “editada por Feijó”, destacado por seu esforço de criação de escolas normais de agricultura, bem como de atrair colonos brancos. O autor associa a lei ao período de gestão moderada, a qual, possivelmente, teria contado com a ausência de grandes proprietários de escravos” em sua “composição social” (LENHARO, Alcir: *op. cit.*, p. 115).

⁴⁵⁰ Cf. CASTRO, Paulo Pereira de: “A ‘Experiência Republicana’, 1831-1840”, *op. cit.*

⁴⁵¹ Cf. AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 912.

“Queira o céu que ele nunca tivesse existido no Brasil! (Apoiado). Porém, como esses males já não têm remédio, ao menos devemos atiradamente empregar todos os meios de evitar os seus progressos e de conseguir a sua extirpação para o futuro”.⁴⁵²

Com efeito, apresentou o projeto na sessão seguinte, nos seguintes termos:

“A Assembléia Geral Legislativa decreta:

Art. 1.: Todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil vindos de fora dele, ficarão libertos. Excetuam-se: 1º. os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a país onde a escravidão é permitida, enquanto empregados no serviço das mesmas embarcações, o que se fará certo no ato da visita; 2º. os que fugirem de território ou embarcação estrangeira, os quais serão entregues aos senhores que os reclamarem e reexportados para fora do Brasil.

Art. 2 : Os importadores de escravos no Brasil incorrerão na pena corporal do artigo 179 do Código Criminal, imposta aos que reduzem à escravidão pessoas livres; e na multa de 200\$000 por cabeça de cada um dos escravos importados, além de pagarem as despesas da reexportação para qualquer parte da África, reexportação que o governo fará efetiva com a maior possível brevidade.

Art. 3. : São importadores: 1º. o Mestre, Piloto e mais oficiais ou pessoas empregadas no serviço de embarcação à exceção dos Marinheiros e Contra-Mestre ou Guardiã; 2º, o que cientemente deu ou recebeu a frete; ou por qualquer outro título à embarcação destinada para o comércio de escravos; 3º. todos os interessados na negociação, e todos os que cientemente forneceram fundos, ou por qualquer modo deram ajuda, ou favor, auxiliando o desembarque ou consentido-o nas suas terras; 4º. os que cientemente comprarem como escravos os que são declarados libertos no artigo 1º.; estes, porém, só ficarão obrigados subsidiariamente às despesas de reexportação, sujeitos, contudo, a outras penas.

Art. 4. : Sendo aprovada fora do Brasil pelas forças nacionais alguma embarcação fazendo o comércio com a Costa d'África, ter-se-á com os escravos apreendidos o mesmo procedimento que se tivessem sido importados no território brasileiro, e as pessoas qualificadas no artigo 3º. incorrerão nas penas do artigo 2º.

Art. 5. : O Marinheiro, o Contra-Mestre, ou Guardiã, que der notícia ou fornecer meios de apreender-se qualquer número de pessoas importadas como escravos, receberão do Tesouro Nacional a quantia de 200\$000 por cabeça das pessoas apreendidas.

Art. 6. : A mesma quantia receberão os Oficiais de Justiça, que por si e seus cooperados fizerem qualquer apreensão sem preceder denúncia ou mandato judicial.

Art 7. : O Comandante, Oficiais e Marinheiros da embarcação que fizer apreensão de que faz menção o artigo 4º., tem direito ao produto da multa, fazendo-se a partilha segundo o Regimento da Marinha para a divisão das presas.

⁴⁵² *Anais do Senado do Império* – a partir de agora identificados por AS; sessão de 30 de maio de 1831.

Art 8. : Todo e qualquer cidadão que perante o Juiz de Paz ou outra qualquer autoridade local deve ter conhecimento do desembarque de escravos por maneira tal, que, sendo apreendidos, receberá do Tesouro a quantia de 100\$000 por cabeça dos escravos que forem apreendidos.

Art. 9. : O produto das multas recebidas pelas apreensões feitas por mandato das Autoridades locais, assim como o remanescente das mesmas depois de pagos os prejuízos estabelecidos no artigo 8º. , será aplicado a benefício da criação dos Expostos da Província em que se verificar a apreensão.

Paço do Senado, 31 de maio de 1831 – Marquês de Barbacena.”⁴⁵³

O projeto fora defendido como recurso de atendimento, ainda que tardio, de um compromisso já estabelecido com a Grã-Bretanha -- pelo ratificado Tratado anglo-brasileiro de 1826, o tráfico de escravos para o Brasil seria concebido formalmente ilegal em março de 1830. Entrementes, os entraves levantados ao projeto em plenário sugeriram um problema cabal: até que ponto seria a lei propriamente exequível?

A primeira observação flagrante a servir como crítica ao projeto (e à própria legislação) foi identificada por Paula Beiguelman: Barbacena teceu todo um aparato repressivo ao comércio negreiro mantendo a forma de julgamento dos criminosos pelo foro comum – e não à alçada dos juízes de Direito. Ora, a ineficiência do júri, fruto de mecanismos de omissão e/ou corrupção a ele vinculados, já seria uma pré-condição clara do insucesso da lei. Neste sentido, segundo Beiguleman, “a lei garantia a impunidade das infrações” e “criava, assim, um instrumento legal que, embora não afetasse o tráfico, podia, contudo, ser invocado como argumento para evitar-se a ampliação do tratado anglo-brasileiro”⁴⁵⁴, ou seja, impediria qualquer aperfeiçoamento nos dispositivos formais que dificultavam aquela atividade.

Ademais, outros aspectos polêmicos suscitaram algumas ambigüidades, muitas das quais são sugeridas pelas objeções feitas pelos próprios senadores ao longo do debate senatorial. Vejamo-las, uma a uma.

A primeira delas constituiu a problemática questão das recompensas (200\$000 por cabeça de africano contrabandeado) aos delatores do contrabando, definidas pelo artigo 5º. Ora, considerando-as em si e supondo-se o vigor do tráfico clandestino, poder-se-ia prever,

⁴⁵³ AS, sessão de 31 de maio de 1831.

⁴⁵⁴ BEIGUELMAN, Paula: “O Encaminhamento Político do Problema da Escravidão no Império”, in *Pequenos Estudos de Ciência Política*, op. cit., p. 11.

concretamente, que este sistema seria insustentável no Império, já comprometido, na época, por dívidas diversas. Não seria forçoso, considerando-se a biografia de Barbacena, supor que o senador conhecia, detalhadamente, a problemática situação na qual se encontrava o Tesouro Nacional e, por extensão, a extrapolação de sua medida. Houve, portanto, espaço para o bom senso da emenda do senador Saturnino⁴⁵⁵, que propôs uma alteração no valor do prêmio – de 200\$000 para 50\$000, “querendo salvar o grande prejuízo a que se expõe a Fazenda Pública”⁴⁵⁶ – ainda que contra a vontade de Felisberto Brant.

A segunda objeção ao projeto foi levantada pelo senador Marquês de Inhambupe. Preocupado com a possibilidade de aprovar uma lei “ilusória” e “sem efeitos”⁴⁵⁷, levantou outra questão fundamental: o que fazer com os africanos apreendidos? Inhambupe detectou, nas medidas propostas por Brant Pontes, possibilidades de existência de uma “brecha” para a (re)escravização dos africanos introduzidos clandestinamente no país – especialmente os “bisonhos.” Para evitá-la, defendeu a possibilidade de criar uma emenda estruturada por preocupações semelhantes à lei lusitana de repressão ao tráfico para o Norte do Equador, na qual havia tópicos relativos à proteção à “carga” apreendida:

“Marquês de Inhambupe: (...) Esta liberdade dada de tal maneira não sei se preenche bem os fins porquanto a isto devem entender-se não só a respeito dos escravos que trazem as embarcações aos quais se pode conceder a liberdade porque já têm a inteligência necessária para se poderem regular; mas a respeito também dos que podem vir chamados bisonhos, não têm inteligência nenhuma para procurar os chamados meios de subsistência pelo que parece que dar-lhes a liberdade é fazê-los ainda mais desgraçados; é por essa razão que tendo o rei de Portugal firmado o tratado de abolição da escravatura do Equador para que o Norte e pelo qual era permitido fazer-se do Equador para o Sul para prevenir todos os abusos que pudessem acontecer pôs as cautelas necessárias promulgando para isso a lei de 6 de janeiro providenciando não só a respeito dos escravos apreendidos mas sobre as pessoas a quem se entregassem a respeito dos primeiros se estabeleceu que não ficassem prestando o seu serviço a pessoa que lhe servisse de curador a fim de que por meio desse exercício viessem a ficar hábeis para poderem substituir por si e entretanto a sociedade ficava compensada, ficando eles servindo certo tempo para que se instruissem e industriassem o país; a respeito do segundo, determinou-se

⁴⁵⁵ José Saturnino da Costa Pereira (1773-1852) nasceu na colônia do Sacramento e bacharelou-se em matemática pela Universidade de Coimbra. Foi nomeado senador pela província do Mato Grosso em 1827. Viria a integrar, em maio de 1837 a pasta da guerra, tendo sido também comendador da Ordem de Cristo, oficial do Cruzeiro e sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. (Cf.: BLAKE, Sacramento: *op. cit.* vol V, p. 226).

⁴⁵⁶ *AS*, sessão de 15 de junho de 1831.

⁴⁵⁷ *Idem*, *ibidem*.

como os deviam tratar e estabeleceram-se penas contra os abusos. Esta lei, que ainda hoje está em pé não será, é verdade, absolutamente aplicável agora, mas pode modificar-se e aplicar-se conscientemente para aqui máxime esta parte em que é necessária uma providência para dar destino a estes homens que são incapazes de por si mesmos se poderem governar, porque, segundo que eram desgraçados, ficando assim ao acaso; é portanto necessário que neste artigo se acautele com a medida, que está estabelecida naquela lei, entregando-se a curadores ou tutores por um certo tempo, eu não digo que sejam doze anos, com na lei está, mas que se dê algum tempo enquanto os pretos não têm ofício e lhes falta a inteligência e não podem prestar-se ao serviço sem que haja uma mão protetora que os encaminhe ao que for necessário para a sua felicidade. O artigo não diz nada disto, deu ao menos o tempo para eles se industriassem.”⁴⁵⁸

A esta objeção respondeu Barbacena que o objetivo principal do projeto não era inibir o contrabando, mas sim garantir a deportação dos africanos, os quais não deveriam encontrar aqui nenhuma possibilidade de reescravização:

“ Marquês de Barbacena: -- (...) Ele [Marquês de Inhambupe] encarou a lei por um só lado e pareceu-lhe que o seu objeto era somente evitar o contrabando da escravatura, mas o fim principal desta determinação é fazer com que nenhum destes homens fiquem entre nós; a Lei os manda transportar para fora e o governo fica obrigado a fazer efetivo estes transporte à vista dos contrabandistas, não à sua pátria como o nobre Senador pareceu julgar, mas a outro país livre, porque na sua pátria existe o poder para escravizar e manda-los outra vez para ali é torna-los a expor ao mal de que os quisemos livrar, é portanto necessário que vão para lugar onde não tornem a ser escravos.”⁴⁵⁹

De qualquer forma, chega-se aqui a outro problema suscitado pelo projeto, do qual resultou uma terceira objeção: considerando-se as dificuldades de verificação das reexportações que deveriam ser empreendidas, quantos libertos a sociedade teria que “incorporar” repentina e/ou provisoriamente? Seria conveniente uma incorporação de tantos negros livres na sociedade brasileira? Sobre estes tópicos, temores diversos foram manifestados. Para o Marquês de Inhambupe, “uma grande quantidade de negros livres

⁴⁵⁸ Idem, ibidem. Estes argumentos de Inhambupe são também mencionados por Jaime RODRIGUES que, em seu *Infame Comércio* (op. cit., p. 88), tangencia a discussão do projeto de 1831 para demonstrar que a abolição do tráfico “era apenas uma das propostas” “em relação à liberdade dos escravos e à modificação no abastecimento da mão-de-obra”, proposta “não necessariamente vinculada ao fim da escravidão” (p.77).

⁴⁵⁹ Idem, ibidem.

[era] de estremecer”. Para Almeida e Albuquerque⁴⁶⁰, era o caso de insistir na “purificação da sociedade brasileira” através da reexportação direta de africanos. Seu pronunciamento, aliás, certamente dificulta a sustentação integral da aceção de Conrad, para quem os debates em torno da lei de 1831 revelaram um liberalismo “humanitário” e “espantoso”⁴⁶¹:

“Almeida e Albuquerque: -- O maior bem que nos resulta da abolição da escravatura e que é capaz de contrabalançar a falta que por alguns anos há de sofrer a nossa agricultura é arredarnos de nós esta raça bárbara que estraga os nossos costumes, a educação dos nossos filhos, o progresso da indústria e tudo o quanto pode haver de útil e até tem perdido a nossa língua pura. Pois então, como se pode permitir que fiquem entre nós esses homens, para engrossar a massa dos que nos causam tantos males? Para semelhante fato, nunca eu irei dê-se-lhe o destino que se quiser, mas sempre para fora de nosso território.”⁴⁶²

Outro entrave igualmente relevante emergiu da questão da reexportação propriamente dita: qual seria, como bem levanta -- em mais de uma ocasião -- o Marquês de Inhambupe, o destino desses seres humanos? Problematizando a extensão da “filantropia” defendida por aqueles que clamavam pela reexportação dos africanos livres, o senador indicou as dificuldades inevitavelmente geradas pela simples reexportação dos homens, mulheres e crianças apreendidos. Ademais, investindo diretamente contra Almeida e Albuquerque, rechaçou a constatação de inferioridade apriorística da “raça africana” e contrastou a omissão do projeto em pauta com a iniciativa britânica bem sucedida da colônia de Serra Leoa, na qual os africanos “bossais” reexportados encontravam oportunidades de educação organizada por “tutores” :

“Sr. Marquês de Inhambupe: (...) Eu não concebo como falando-se tanto em filantropia se pretenda que os homens a quem pretendemos dar a liberdade se tenham de transportar para a terra sua; porque, primeiramente vêm todos eles e pode-se dizer que a maior parte não são nascidos nas costas do mar; quase tudo é

⁴⁶⁰ Manoel Caetano de Almeida e Albuquerque (1753-1834) foi “preparado com os estudos possíveis naquela época em sua pátria”, segundo Blake. Capitão do regimento miliciano dos nobres e nomeado sucessor de seu pai no ofício de escrivão dos defuntos e ausentes, capelas e resíduos, elegeu-se deputado em 1826, após um período de prisão (em virtude de seu envolvimento no movimento republicano de 1817) e foi eleito senador em 1828. (Cf: BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol VI, p. 34 e TAUNAY, A. d’E.: *O Senado do Império*, *op. cit.*)

⁴⁶¹ Cf. CONRAD, R. E.: *op. cit.*; pp. 92-93.

⁴⁶² AS, sessão de 15 de junho de 1831.

conduzido de nações do interior do sertão para irem vendidos pelas tribos de beira-mar; há por isso toda a certeza que os não os largamos em sua terra; o que há de acontecer a estes miseráveis, lançados em terra? De duas uma; se esta terra for habitada é por inimigos que ou os matam para lhes não servirem de peso ou os tornam a escravizar para os vender a quem primeiro lhes comprem; se disse que se levam para as possessões de Portugal (...) não sei com que autoridade havemos de lançar esse homens em país estrangeiro sem perder para isso o tratado. Temos nós alguma certeza que ali serão aceitos? E se o não forem, como é provável que faz o capitão do navio que os levar? Vai deitá-los na primeira praia deserta que se lhe oferecer para serem mortos à fome ou devorados pelas feras, sendo o maior bem o que lhe possa acontecer o tornarem a cair na escravidão de que nós fizemos e os livramos! (...) Os ingleses coerentes em seus princípios fizeram este estabelecimento da Serra Leoa onde conduzem prestos que penhoram dos contrabandistas; ali os têm debaixo da tutela de que a sua rudez e inaptidão carecem enquanto são bossais; ensinam-lhes officios e trabalhos rurais até que fiquem em estado de se governarem a si; mas nós, que nenhuma providência temos desta natureza, não havemos ao menos imitá-los de algum modo? (...) Eu estou persuadido que não é a cor preta quem torna estes homens prejudiciais à nossa sociedade; eles são homens como nós e muitos se têm visto desenvolverem talentos quando as circunstâncias lhes são prósperas; é o excesso da escravidão que os torna inertes e lhes conserva a estupidez (...)⁴⁶³

Tais argumentos foram longa e radicalmente rebatidos por Almeida e Albuquerque. Sua réplica inflamada resumiu-se a dois argumentos: o Império não dispunha de verbas para organizar uma colônia semelhante à de Serra Leoa, mas, de qualquer forma, os africanos libertos que ficassem no país produziriam, irremediavelmente, um grande mal à nação:

“Sr. Almeida e Albuquerque: -- A dúvida está respondida; nós, para tratarmos bem os escravos, havemos deixá-los entre nós? Não! (...) Não venha o exemplo dos ingleses, eles mandam para a Serra Leoa, e nós não temos nem podemos ter esse estabelecimento e nem há para quê! (...) Nós temos todo o direito em não ter no solo brasileiro indivíduos que nos façam mal. Não se pode negar que a nossa mocidade tem sido mui mal educada por causa da escravatura vinda da costa

⁴⁶³ Idem, *ibidem*. Desenvolvendo o argumento, no mesmo discurso, Inhambupe afirma que é a escravidão que lhes “tira o brio” desses homens, “que os faz viciosos, etc”: “o escravo nenhum interesse tem em se aplicar a nenhuma arte pare a executar com a perfeição, só trabalha quando e como basta para livrar do castigo; a falta de trato com homens ainda de mediana instrução e a nenhuma cultura que seus senhores dão ao seu espírito os conserva sempre estúpidos; o tratamento humilhante e abjeto que têm entre os brancos lhes faz perder todo o princípio de brio e as maiores injúrias que recebem são bem pouca coisa para eles, contanto que não sejam maltratados fisicamente (...) Tudo isto, como já disse, é inerente do escravo de escravidão e não é (...) a raça africana.”

d'África; (...) e deixando ficar-se os pretos entre nós, todo este fim fica iludido e é andarmos para trás quando se pretende avançar.”⁴⁶⁴

Igualmente discriminatória e combativa, ainda que menos sucinta, foi a resposta de Felisberto Brant, para quem não havia provas suficientes de que um grande mal seria feito aos africanos simples e diretamente reexportados para os seus territórios de origem, nem tampouco de que os libertos possuissem chances efetivas de contribuir positivamente à cultura e à ordem do Império. De fato, este pronunciamento de Barbacena, somado aos longos discursos de Almeida e Albuquerque, abre grandes dificuldades de aceitação de um “liberalismo humanitário” como atributo maior dos debates em torno do projeto de 1831, como propôs Conrad. O Marquês não poupou energia ao defender explicitamente a expulsão de “seres humanos inferiores” do Brasil:

O Sr. Marquês de Barbacena: -- O nobre Senador [Marquês de Inhambupe], (...) mui filosoficamente demonstrou que os defeitos desta raça [africana] (...) não provêm da cor preta, mas do estado da escravidão que os degrada de todos os sentimentos de brio, etc, eu não entrarei nesta questão filosófica porque nos levaria a mui longas discussões que me não parecem próprias da matéria; não as julgo necessárias para o caso presente; concederei com o nobre Senador que o estado da escravidão torne os homens com todos estes defeitos que encontramos em nossos pretos; mas o ponto principal da questão é a desumanidade com que querendo dar liberdade a estes africanos os mandamos para a sua terra, onde vão encontrar ou a morte ou a nova escravidão. Uma das causas que mais concorrem para que a guerra entre as nações da África seja perpétua é a certeza que eles têm que os prisioneiros lhes sejam comprados pelos brancos e se aparecerem entre algumas dessas tribos escravos recambiados, não será esse o meio de lhes fazer conhecer que já os não podem vender. E sendo assim, para que os hão de reescravizar ? Não são eles tão carecidos de braços para os seus serviços que se queiram encarregar de sustentar homens que de nada lhes servem! Quanto ao dizer-se que lhes darão a morte, não sei se há algum fator que prove isto; algumas dessas nações o têm feito a homens de que receiam alguma hostilidade, mas que hostilidades poderão recear que nós mandemos por entre eles? Sobretudo: nós em nada lhes pioramos a sorte que tinham antes de embarcarem para o nosso território e se os instituimos a esse estado não podemos ser tachados de inumanos por lhes não melhorarmos a sua condição muito além da que tinham; por outra parte, ninguém pode negar que apesar do que o nobre Senador expendeu teoricamente (...), nós todos vivemos há muitos anos no Brasil, e cada um recorde em sua memória os exemplos de pretos libertos que ainda mesmo ingênuos que tenha sobressaído do medíocre em qualquer ramo, acharemos raríssimos exemplos!”⁴⁶⁵

⁴⁶⁴ Idem, ibidem.

⁴⁶⁵ Idem, ibidem.

Albuquerque e Barbacena, contudo, não convenceram o senador Inhambupe, que continuou, em vão, a “impugnar a bárbara idéia de se lançarem homens para alimento de feras em praias desertas”.⁴⁶⁶

Finalmente, a quarta objeção, inaugurada pelo senador Oliveira, tocou num ponto extremamente polêmico do projeto. Para o senador, ele agregava uma ausência injustificável de efeito retroativo: declarando a liberdade de todos os cativos que desembarcassem no Império somente a partir da vigência da lei, ela sancionava a escravização dos africanos trazidos clandestinamente ao Brasil após 30 de março de 1830 – data-limite de tolerância ao fluxo inter-atlântico legal, segundo a letra do Tratado de 1826. Mais do que isso, a destacada ausência descriminalizava o ato de todo e qualquer proprietário de escravos, cujas “peças humanas” tivessem sido adquiridas após vencido o prazo determinado pelo acordo internacional:

“Sr. Oliveira: -- (...) eu pedi a palavra para fazer notar ao Senado que aqueles africanos que já estão entre nós e que por contrabando foram importados depois da abolição do tráfico não têm menos direito à sua liberdade do que os que forem apanhados depois da presente lei e, por consequência, que se deve aqui declarar que estas disposições se estendem a todo africano importado para o Brasil depois da abolição do tráfico da escravatura. Nem se diga que se não pode dar a esta lei um efeito retroativo porque eu só creio que há esse efeito retroativo proibido pela Constituição quando se não trata de reivindicar o direito adquirido antes da publicação da lei e neste caso um direito tão sagrado como a liberdade que a mesma Constituição não pode tirar nem dar. (...) Também pelo que toca aos seus possuidores, a pena não é retroativa porque estava isso proibido e se os não mandaram vir, mas os comparam, não os podiam comprar em boa fé porque todo o mundo sabe que quem compra um escravo novo é porque acabou de chegar da costa d’ África um negro novo não se confunde com um ladino, não há ninguém que não os possa distinguir à primeira vista e queiro pois que a disposição seja ampla para todos e neste sentido faço a

EMENDA:

Todos os escravos importados no território do Brasil, depois da expiação do termo marcado no tratado com a Inglaterra – Foi apoiada.”⁴⁶⁷

Quanto a esta objeção, Barbacena mostrou-se amplamente peremptório em sua discordância. O “bom senso”, para ele, limitava as estipulações do projeto para o futuro.

⁴⁶⁶ Idem, ibidem.

⁴⁶⁷ Idem, ibidem.

Não haveria como incriminar todos os envolvidos com o comércio ilícito no último ano, uma vez que os escravos movimentados por este comércio já teriam passado por “vários possuidores”. Munido deste estratagema, deixava um registro sutil de que estava, habilmente, invertendo o sentido de uma legislação de roupagem abolicionista, usurpando as resoluções do Tratado de 1826 em benefício dos contrabandistas e dos proprietários escravistas que vinham mantendo transações ilegais. Inversão aceitável para qualquer defensor da dignidade e soberania nacionais, postura adotada pela maioria dos parlamentares que condenavam a forma de encaminhamento daquela Convenção, conforme vimos no capítulo anterior), uma vez sendo corrente a memória de que o Brasil ratificara o tal Tratado tendo sido compelido por uma potência estrangeira, “para conservar-se em harmonia” com ela:

“ Marquês de Barbacena -- :(...) Deve refletir o nobre Senador [Oliveira] as conseqüências que resultariam de generalizar a disposição desta lei. O povo está persuadido que o Brasil foi forçado a ceder aos ingleses a abolição da escravatura para conservar-se com eles em harmonia, mas que o governo consentiria nessa aflição, fechando os olhos ao contrabando, creia o nobre Senador e creia o Senado que muita gente está persuadia disto. Demais, esses escravos importados até aqui por contrabando estão a maior parte vendidos a quinto ou quarto possuidor e que encadeamento de questões e prejuízos de homens de boa fé se não suscitam com esta medida importante. É por isso que a lei, se não fez cargo dessa retroação atendeu o quanto foi possível aos direito da humanidade e ao mal que resulta ao Brasil da importação de africanos, mas conteve-se nos limites do que se segue daqui para o futuro porque, se olhasse para o passado, causaria no Brasil inteiro uma desordem que traria após desse outras que eu calo, mas que todos nós vemos.”⁴⁶⁸

Oliveira, por seu turno, não demonstrava preocupações explícitas com a perseguição aos contrabandistas de até então, a despeito de ter evidenciado uma ampla contradição do projeto de 1831. O objetivo da emenda que propôs era outro: alertar os colegas da casa que, tão logo aprovado o texto original da lei de 1831, os africanos aqui embarcados após março de 1830 – ilegalmente escravizados – passariam, subitamente, a constatar e a reivindicar o direito legítimo que possuíam à liberdade:

“Sr. Oliveira: -- Eu não disse que se aplicasse a pena desta lei aos infratores que tivessem obtido escravos antes dela, mas di[sse] que pertence ao direito que os

⁴⁶⁸ Idem, *ibidem*.

pretos havidos antes desta lei têm a sua liberdade, é isto o que não sei como se possa contestar e como se possa dizer que estes agora se ponham em liberdade, não os outros que tenham o mesmo direito. Na minha emenda (...) penso que a disposição se generalize afim de que estes miseráveis quando souberem dela, possam dizer – sou livre – se quando eles chegaram soubessem da existência do tratado e soubessem explicar-se, eles teriam reclamado a liberdade que lhes foi roubada e ninguém impedirá que se não haviam de atender. E agora que à vista dos trabalhos da escravidão têm adquirido conhecimento, é de dizer-se que prescreveu seus direitos e a obrigação que tinha o governo de lho manter, eu não entendo esta justiça a restituir este direito, a esta obrigação é que se dirige a minha emenda.”⁴⁶⁹

Já Visconde de Alcântara apoiou a emenda, questionando, porém, tanto as posições de Barbacena quanto as do próprio Oliveira: o primeiro não teria sido coerente ao não advogar efeito retroativo à lei, alegando “dificuldades de perseguição retroativa ao contrabando”, enquanto que o segundo, temeroso da ampliação dos efeitos reivindicatórios dos escravos, se aprovada a lei, nenhuma temeridade adicional deveria sentir além daquela relativa aos efeitos do Tratado de 1826, uma vez que ele já abrisse as mesmas possibilidades de reivindicação de liberdade aos cativos desembarcados após março de 1830. Neste sentido, para Alcântara, a determinação da ilegalidade do tráfico, estipulada na lei, fazia-se desnecessária, uma vez que “esta proibição já exist[ia] desde que expirou o prazo que o tratado havia fixado.” Assim, se acaso fosse comprovado que depois do esgotamento deste prazo, escravos vinham sendo vendidos a “2º, 3º ou 4º possuidor”, nada mais adequado do que punir todos estes infratores:

“Ora o tratado libertou estes homens que entraram no nosso solo e a violência de quem abusivamente os conservou escravos e os vendeu não pode fazer caducar seus imprescritíveis direitos. Não faça ao Senado dúvida dos escravos por abuso que tenham que aparecer pedindo a sua liberdade em virtude desta declaração porque ainda que ela não se fizesse nesta lei, nenhum juiz lha podia negar em virtude da lei anterior, de modo que a emenda não faz mais que por em harmonia o artigo com a legislação passada. Para não parecer que firma regra nova, mas sim que estabelecem exceções. Eu estou tão convencido que todos estes homens têm direito a ser livres que se me aparecer algum importado depois do termo da abolição, eu o hei de industriar e encaminhar para que alcance o favor que a lei lhe outorga. (...)”⁴⁷⁰

⁴⁶⁹ Idem, *ibidem*.

⁴⁷⁰ Idem, *ibidem*.

Endossando o Marquês de Barbacena, Rodrigues de Carvalho⁴⁷¹ não viu mal algum na reiteração da proibição do tráfico pretendida pelo projeto e reafirmou a importância que a legislação deveria assumir para o futuro. Com esta defesa, obviamente, fomentou o objetivo de Barbacena de perdoar, silenciosamente, o comércio clandestino até então em vigor:

“Parece-me, Sr. Presidente, que esta lei faz tanta honra ao seu nobre autor que, ainda não passando, bastava esta sessão para formar o seu elogio. Se no primeiro parágrafo se estabelecem duas exceções, como se haviam eles por sem que se tivessem a que? Ou o que é o mesmo sem que se mencionasse a regra a que as decisões estão postas !!! O mais que poderia ser era de dizer-se todos os escravos etc são livres na forma da lei de tal , mas ainda que não haja referência à lei, segue-se algum mal em que se estabeleça uma regra que vai de acordo com o que já está determinado em outra lei? (...) Esta lei é para o futuro e não para o pretérito, ninguém duvida que esses outros escravos também estão no cativo por abuso, mas se eles tiverem quem os dirija, tanto podem ficar livres pelas leis existentes como por esta que não faria mais que impor penas retroativas se falasse no pretérito.”⁴⁷²

Identificadas as quatro objeções ao projeto Barbacena, cumpre frisar que elas se repetiram continuamente ao longo do debate senatorial. O que não significa afirmar que não houve vozes mais exaltadas em relação a todos os seus objetivos, a exemplo do senador Bento Barroso Pereira⁴⁷³:

“Sr. Barroso: -- (...) ainda digo que tenho contra a lei um poderoso argumento: nem tudo o que é útil é bom; será útil eu não duvido esta lei, encarada por alguns fatos; mas no todo, longe de ser boa, é nociva, porque pode arrastar gravíssimos danos. Todo o Norte do Brasil está cheio de escravos introduzidos depois do tratado e será bom que de um golpe restituam todos a liberdade? De duas uma: ou se deixam ficar no Brasil, ou se hão de mandar para fora. Se cá ficam, pondere-se bem os males que vão causar 50 ou 60 mil pretos forros sem meio algum de subsistência; e devendo logo no outro dia comer, porque a fome não dá de espera mais de um dia, quando muito, e isto no tempo presente, em que há tanta gente mal intencionada (...) Eu não digo o resto porque todos nós o sabemos! Ora, se hão de

⁴⁷¹ O cearense João Antônio Rodrigues de Carvalho (?-1840), bacharel em Direito, foi nomeado senador por sua província natal em 1826, tendo ocupado também uma cadeira no Supremo Tribunal de Justiça. Foi deputado à Constituinte de 1823 e, em 1824, ocupou a presidência da província de Santa Catarina. Cf. BLAKE, Sacramento: *op. cit.*, vol. III; p. 327.

⁴⁷² Idem, *ibidem*.

⁴⁷³ Bento Barroso Pereira foi senador por Pernambuco entre 1826 e 1837. Cf. TAUNAY, A. d'E.: *O Senado do Império*; *op. cit.*, p. 160.

mandar para fora, que despesas se não vai fazer já e de uma vez com estes transportes? Digo que já porque qualquer demora, por pequena que seja, pode trazer os mesmos males que apareceriam se os deixássemos ficar e quando isto se queira fazer mais tarde já que não haja nenhum, porque devemos estar certos de que nenhum quer ir outra vez para a sua terra! Demais, que gravíssimos prejuízos se não vão causar a tantos habitantes do Brasil que possuem estes escravos em boa fé! Finalmente, se a Constituição nos disse que se não faça leis sem utilidade pública, com muito maior razão se não devem fazer quanto delas resultar dano da ordem dos que por esta se apresentam.”⁴⁷⁴

A conduta de Barroso mostra-se congruente a três considerações que tenho procurado frisar ao longo da presente sistematização do debate senatorial: em primeiro lugar, seu pronunciamento reitera a impossibilidade de caracterizar esses debates como focos de “humanitarismo” ou filantropia parlamentar, como quiseram alguns intérpretes. Nota-se, em sua fala, uma preocupação extremada não com o bem estar dos cativos, mas sim com a maneira pela qual o Brasil poderia lidar com um fluxo repentino de libertos -- os quais representavam um “perigo em potencial” para a “ordem” da sociedade. Em segundo lugar, amplia a grande problemática sobre o destino destes libertos – problemática insistentemente ignorada pelo autor do projeto, que preferiu defender, imprecisamente, a necessidade e possibilidade do Estado de reexportá-los. Em terceiro lugar, prestando-se como testemunho de que o contrabando de escravos para o Império do início da década de 1830 era um fato sabido e corriqueiro entre os senadores, subsidia a assertiva de que “orientação para o futuro” pretendida pelo projeto, tal como foi defendido por Barbacena, constituía-se num ardil em prol do perdão a todos os envolvidos neste contrabando “no passado”, ou seja, no período posterior ao vencimento da tolerância ao tráfico estabelecida pela Convenção de 1826.

Aprovada pela Câmara, a lei de 1831 pouco diferenciou-se do projeto apresentado a 31 de maio, salvo uma alteração relevante: aos denunciantes, a Fazenda Pública passaria a pagar uma “pequena”⁴⁷⁵ recompensa de 30\$000 por “cabeça das pessoas apreendidas” – e não mais os 200\$000 estipulados no projeto original. Contudo, mesmo com esta mudança, a questão das recompensas aos denunciantes – problemática desde a sua criação, como se viu – não seria obedecida pelo governo imperial: Montezuma, ao enumerar, em 1838, os

⁴⁷⁴ AS, sessão de 15 de junho de 1831.

⁴⁷⁵ BETHELL, L.: *op. cit.*, p. 77.

diversos motivos que o levavam a concluir que “a lei de 7 de novembro não ser[via] para nada”, comentava igualmente que “a prometida recompensa já não [era] paga aos infratores.”⁴⁷⁶

Ademais, mantendo uma preocupação com “efeitos futuros” a “lei para inglês ver”, abriu, com efeito, uma “brecha” para a escravização definitiva dos africanos desembarcados no Brasil entre março de 1830 e novembro de 1831. Estipulando uma ampla (e vaga) qualificação dos “importadores criminosos”, manteve o julgamento dos verdadeiros mentores das transações sob responsabilidade do júri. Nada definiu quanto ao destino e futuro dos africanos apreendidos a serem reexportados, limitando-se a estipular que cabia ao governo dar conta do problema “com maior possível brevidade, contratando as autoridades africanas”⁴⁷⁷. Não precisou o procedimento a ser tomado pelo país em relação aos africanos apreendidos que aqui permanecessem. Esta carência deliberativa originaria os decretos de 1834 e 1835, pelos quais, como já foi demonstrado, os “escravos da nação” evoluíram para a condição de escravos de fato – e de direito.

Finalmente, além de todos estes óbices à sua aplicação, a lei de 1831 apresentou, em meio a suas resoluções, uma grave lacuna. Alfredo Teixeira Leite, a despeito de rotulá-la de “importantíssima”⁴⁷⁸, considera, contraditoriamente que “era muito falha, pois só permitia o confisco dos navios negreiros quando apresentassem provas materiais de tal comércio, e, no caso, as provas eram os próprios africanos.”⁴⁷⁹ Considerando-se as valiosas informações que as pesquisas indicadas no segundo capítulo vêm identificando quanto aos estratagemas de desembarque clandestino de cativos – procedimentos que contavam, invariavelmente, com o apoio das populações litorâneas --, bem como a própria extensão do litoral brasileiro, nada menos problemático aos negreiros do que driblar as autoridades portuárias, mesmo que, após a sua ancoragem, um negreiro se apresentasse cheio de indícios do comércio

⁴⁷⁶ “A lei de 7 de novembro não serve para nada. (...) Os especuladores confiam na total impunidade no momento em que o desembarque ocorre. Muitas das autoridades locais protegem o desembarque dos escravos e a sua passagem de um lugar para o outro. Em vários lugares isso acontece em pleno dia e a qualquer hora. Pobre do magistrado que ouse interferir! Torna-se objeto de ódio, sua vida corre perigo e alguns chegaram até a ser assassinados. Não se fazem mais capturas no mar, pois a prometida recompensa já não é paga aos captores.” (Citado pelos comissários britânicos da comissão mista do Rio de Janeiro, George Jackson e Frederick Grigg, 9 de abril de 1838, *Foreign Office*, 84/ 241 – apud BETHELL, L.: *op. cit.*, p. 91).

⁴⁷⁷ PINTO, A. P.: *Apontamentos para o Direito...*, *op. cit.*, vol I, p. 346.

⁴⁷⁸ Cf. LEITE, A. C. T.: *op. cit.*, p. 104.

⁴⁷⁹ Idem, *ibidem*, p. 107.

clandestino. Incompleta, certamente em virtude da pouca disposição dos súditos do Império em praticá-la, a lei de 1831 suscitou a necessidade de elaboração de artigos adicionais anti-tráfico que circunscrevessem a questão da pesquisa de indícios. Na medida em que o comércio das almas era uma atividade controlada e/ou acobertada pela maior parte dos proprietários (pequenos, médios e grandes) do Império e a sua criminalização era, portanto, uma imposição e um vir a ser, a constatação do crime passava a depender dos vestígios que haviam sido produzidos ao longo da atuação dos negreiros.

III. A reiteração da descriminalização: o projeto de 1837

Os Artigos Adicionais concernentes à pesquisa de indícios, conforme informações já apuradas neste capítulo, não foram aprovados pelo Legislativo brasileiro, a despeito da conclusão das negociações entre os ministros Fox e Alves Branco. No entanto, elas constituíram uma preocupação explícita do segundo projeto anti-tráfico apresentado por Barbacena no Senado, na sessão de 30 de junho de 1837, provavelmente numa tentativa de “criar no Legislativo nacional um precedente legitimador para a medida com a qual o Brasil se comprometeria no plano internacional.”⁴⁸⁰ Uma tentativa de incluir o tema da pesquisa de indícios já havia sido ensaiada no Senado em 1834, através de um projeto assinado por Bento Barroso Pereira, senador que criticara amplamente a ineficácia da “lei para inglês ver”. Seu projeto -- aprovado pelos senadores e arquivado na Câmara -- mantinha-a em vigor, mas definia como indícios do tráfico “ferros e correntes para segurança, celhas em quantidade e caldeirões proporcionados para a comida, vasilhame que prove a abundância de água para transporte, ou seja, sinais evidentes que excluam a possibilidade de outra especulação que não seja a de resgate e condução de escravos.”⁴⁸¹ Demarcando avanços em relação à lei de 1831, transferia a responsabilidade de julgamento dos criminosos à alçada dos juízes de Direito das províncias da Bahia, Maranhão, Pernambuco, ou Rio de Janeiro; estipulava a arrematação das embarcações apreendidas em hasta pública; a aplicação de seu produto para a reexportação dos africanos apreendidos e, caso fossem apenas encontrados indícios do tráfico, a divisão do produto da arrematação da seguinte forma: um terço para a

⁴⁸⁰ BEIGUELMAN, P.: *Pequenos Estudos ...*, “O encaminhamento...”, *op. cit.*, p. 12.

⁴⁸¹ Apud AC, sessão de 06 de maio de 1835.

Fazenda Nacional, outro para o denunciante (ou para a mesma Fazenda, caso não houvesse autor de denúncia) e outro terço para a tripulação das embarcações captoras. Os recursos destinados à Fazenda deveriam ser utilizados para a reexportação de cativos já apreendidos no país segundo a letra da lei de 1831.

O segundo projeto do Marquês de Barbacena, apresentado três anos depois, incorporou, como se verá, medidas dessa proposta de Barroso. Porém, tais incorporações não foram ainda explicitadas por nenhum estudioso do tema. Pelo contrário, nos biógrafos Aguiar e Calógeras, Brant recebeu amplos elogios por sua “originalidade”.⁴⁸² O projeto também foi interpretado com extrema simpatia por João Luiz Alves, que lamenta o fato de ele ter ficado “dormitando” no arquivo da Câmara dos Deputados até 1848.⁴⁸³ A esta “sensibilidade” de Barbacena, Alves contrapõe a ineficiência do governo imperial na contenção do comércio negreiro, fato que fomentara o descontentamento do Ministério das Relações Exteriores britânico não apenas com a continuidade do comércio negreiro, mas também com as arrematações dos “africanos livres”, introduzidos pelo contrabando e reescravizados de fato. É o caso, para o autor, de reafirmar a vergonhosa história desta reescravização, interpretada por Perdígão Malheiro, Joaquim Nabuco e Tavares Bastos. Para Malheiro, “a sorte desta mísera gente foi, de fato, igual senão pior do que a dos escravos, quer os dados a serviço urbano, quer ao rural”. Arrematados ao “ridículo preço” de “\$12 anuais”, estes africanos tinham, muitas vezes, trocados os seus nomes por identidades de escravos falecidos e tinham seus filhos “batizados (irregularmente) como escravos”. Eram todos, enfim, embrutecidos pela devassidão, vícios, ignorância e falta absoluta de educação moral e religiosa.”⁴⁸⁴ Para Nabuco, “a história dos africanos livres (...) é uma das páginas mais tristes da escravidão entre nós”, além de ser uma das mais vergonhosas: políticos eventualmente favorecidos pelo Estado recebiam os cativos irregulares, “estes passavam de pais a filhos, como se fizessem parte da sucessão e, com o tempo, perdendo-se o vestígio do destino que tinham tido, o governo e os juízes de órfãos esquecendo-os, a prescrição estava constituída e muitos deles passavam ao rol de

⁴⁸² Cf. AGUIAR, A. A.: *op. cit.*; CALÓGERAS: *Formação Política...* (*op. cit.*) e *O Marquês de Barbacena* (*op. cit.*).

⁴⁸³ *Anais da Câmara dos Deputados do Império*, sessão de 16 de julho de 1850. Apud AVES, J. L.: *op. cit.*, p. 227.

⁴⁸⁴ MALHEIRO, A. M. Perdígão: *A Escravidão Africana no Brasil*; apud Alves, *op. cit.*, p. 224.

escravos”.⁴⁸⁵ Finalmente, para Tavares Bastos, o destino destes africanos testemunha um desrespeito explícito à vã “promessa” de reexportação estipulada pela lei de 1831, além de sublinhar um “ duplo crime contra a honra e contra o futuro do país”: “deixando de cumprir a promessa da lei, o governo lesava o direito do ofendido, o africano; revelava o ofensor, isto é, o traficante, da satisfação do dano causado; concorria para aumentar a procura do trabalho negro e fomentava, portanto, ainda que indiretamente, o horrível comércio da escravatura”.⁴⁸⁶

Sem entrar em particularidades quanto aos objetivos específicos das obras dos três autores citados por Alves, constata-se que, à luz desta opção de análise, que ele valoriza sobremaneira a posição do Marquês de Barbacena na história do tráfico, tanto em termos políticos quanto em termos humanitários. Esta interpretação, porém, constitui, junto às interpretações de Aguiar e Calógeras, um rol circunscrito da historiografia sobre o projeto de 1837. O que não significa sugerir, contudo, que os demais autores tenham avaliado negativamente o novo conjunto de medidas anti-tráfico proposto por Brant. Operando de maneira pouco extremada, Paula Beiguelman, Leslie Bethell, Ana Maria Boccia, Eneida Malerbi, Robert Conrad e Jaime Rodrigues, interpretaram-nas, cada um à sua maneira, sob uma mesma tônica: tratou-se de um projeto de lei ambíguo, portador de medidas importantes à luta contra o contrabando quanto de mecanismos de resguardo aos proprietários escravistas e de indisposição diplomática com a Inglaterra.⁴⁸⁷

A identificação dos supostos “avanços” e polêmicas formulou-se a partir da análise do seguinte conjunto de resoluções:

“A Assembléia Geral Legislativa Decreta:

Art. 1: É proibida a importação de escravos, e de pretos livres no território do Brasil.

Art. 2: Não se compreendem na proibição:

§ 1^o: Os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a qualquer Nação, uma vez que se verifique a identidade das pessoas, à vista do passaporte, matrículas, e mais papéis de cada embarcação.

⁴⁸⁵ NABUCO, Joaquim: *Um Estadista do Império*; apud Alves, p.224.

⁴⁸⁶ BASTOS, Tavares: *Cartas do Solitário*; apud Alves, p. 224.

⁴⁸⁷ BEIGUELMAN, P.: *Pequenos Estudos de Ciência Política*, op. cit., pp. 13-14; BETHELL, L.: op. cit., pp. 88-91; BOCCIA, A. M. M. e Eneida Malerbi: op. cit., pp. 328-329; CONRAD, R.E.: op. cit., pp. 111-114 e RODRIGUES, J.: *O Infame...*; op. cit., pp. 90-92 e 110-111.

§ 2º.: Os escravos que regressarem de uma para outra Província do Império, tendo fugido, ou saído por consentimento de seus senhores, uma vez que tais circunstâncias sejam provadas por atestados da polícia, ou autoridades locais.

Art 3: As embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, ou as estrangeiras encontradas nos portos, enseadas ou ancoradouros do Brasil, tendo a seu bordo escravos, ou pretos livres, não excetuados no Art. 2º. serão apreendidas, e consideradas como importadoras de escravos. Aquelas, aonde se encontrarem sinais de destino ao tráfico de escravos, serão, independentemente de outras provas, igualmente apreendidas e consideradas como tendo feito, ou tentado fazer a importação de escravos no Brasil.

Art 4: Os sinais de destino ao tráfico de escravos são os seguintes:

1-) Escotilhas com grades abertas, em vez de escotilhas inteiriças, segundo é prática nos navios mercantes.

2-) Divisões ou anteparos no porão, ou no convés em maior quantidade do que sejam necessárias para os navios empregados no comércio lícito.

3-) Tábuas de sobressalente preparadas para se collocarem como um segundo convés, ou coberta para escravos.

4-) Grilhões, correntes ou algemas.

5-) Uma maior quantidade de água em tonéis, ou tanques, da que é necessária para consumo de um navio mercante.

6-) Uma quantidade extraordinária de vasos para conservar líquidos, não exibindo o Mestre certificado da Alfândega, do que conste que os donos de tais navios deram fiança idônea de que os vasos serão unicamente applicados para receber azeite de Palma, ou para outros fins de comércio lícito.

7-) Uma maior quantidade de bandejas, ou celhas, de que é necessário para uso da tripulação como navio mercante.

8-) Uma caldeira de tamanho extraordinário, e maior do que é necessário, para uso da tripulação como navio mercante, ou mais de uma caldeira ordinária.

9-) Uma quantidade extraordinária de arroz, farinha, milho, feijão, ou carne, além do que for necessário para uso da tripulação de um navio mercante, não tendo sido aquelas providências declaradas no manifesto, como parte da carga, para comércio.

Art. 5: São autores do crime de importação de escravos, ou de pretos livres, e da tentativa desta importação, o Capitão, ou Mestre, Piloto, e o Contramestre da embarcação, o Sobrecarrega da navegação; os que coadjuvarem o desembarque de escravos, ou pretos livres no território brasileiro, ou concorrerem para se occultarem no mar, ou por qualquer outro modo serem subtraídos ao conhecimento da Autoridade Pública, ou à apreensão.

Art.6: Os autores desse crime sofrerão a pena de 3 a 9 anos de degredo para a Ilha de Fernando, além disso serão condenados em comum e obrigados cada um *in solidum* às despesas de reexportação de escravos, ou pretos livres, para os portos de onde vieram, sendo as despesas fixadas por árbitros.

Art. 7: As embarcações importadoras, ou destinadas a importação de escravos, serão confiscadas com todos os seus pertences e carga encontradas a bordo. Serão igualmente confiscados todos os barcos empregados no desembarque, ocultação ou extravio dos escravos, ou pretos livres, sendo apreendidos nesse serviço.

Art. 8: O produto da carga, navios e barcos apreendidos será aplicado em benefício dos apesadores, deduzindo-se um quarto para os denunciantes, se os houver, e para as despesas que possam ocorrer da apreensão. Os navios e barcos, imediatamente depois da condenação, serão desmanchados e vendidos em partes separadas.

Art. 9: Todos os escravos ou pretos livres que forem apreendidos, ou seja, no alto mar, ou na costa, ou antes de desembarcarem, serão reexportados por conta do Governo para os portos de onde vieram, ou para qualquer outro porto da África que mais conveniente parecer ao Governo, e enquanto não forem reexportados serão empregados em trabalhos, debaixo da tutela do Governo, como atualmente se pratica.

Art. 10: Não se darão passaportes aos navios mercantes para os portos da Costa da África, sem que seus donos e capitães, ou mestres, tenham assinado termo de não receberem a bordo deles escravo algum, prestando o dono fiança de uma quantia igual ao valor do navio e carga, a qual fiança será levantada quando no espaço de 18 meses não tenha havido apreensão ou denúncia de navio afiançado.

Art. 11: Os navios nacionais ou estrangeiros, que se despacharem nos portos do Brasil para navegarem para os portos da África, e os do que houver suspeita ou denúncia, que para lá se destinam sem despacho, serão visitados no dia de sua saída por um dos principais Oficiais da Alfândega, que os deixará partir livremente, não achando a bordo coisa que faça suspeita de se destinar ao comércio de escravos.

Achando objetos que façam suspeitas, e indiquem que o navio vai empregar-se no tráfico de escravos, serão tais objetos tomados como contrabando, ficando os interessados no navio, Capitães ou mestre, Piloto e os Carregadores incursos nas penas de contrabando.

Art. 12: Depois da visita nada poderá ser recebido a bordo do navio.

Art. 13: Os Juizes de Direito ficam obrigados ex-officio a julgarem em primeira instância, com apelação para a Relação, em todos os crimes designados na presentes Lei.

Art 14: Nenhuma ação poderá ser tentada contra os que tiverem comprado escravos depois de desembarcados, e fica revogada a Lei de 7 de Novembro de 1831, e todas as outras em contrário.

Paço do Senado, 30 de junho de 1837. – Marquês de Barbacena.”⁴⁸⁸

Nestes termos, o projeto estipulava os seguintes “avanços” em relação à lei de 1831: regulamentava, através dos artigos 3º, 4º e 11º, a pesquisa de indícios, sendo estes indícios exatamente os definidos pelos Artigos Adicionais ao Tratado de 1826, bloqueados pelo Legislativo regencial. Reiterando outras estipulações dos referidos Artigos Adicionais, explicitava o destino das embarcações apreendidas -- pelos artigos 7º e 8º --, além de regular de maneira mais incisiva a concessão de passaportes aos navios que percorriam a ligação entre os litorais da África e do Brasil (artigo 10º). Finalmente, com base no artigo 13º, transferia do foro comum à alçada dos juizes de Direito a responsabilidade de julgamento dos crimes do tráfico.

Quanto aos aspectos mais polêmicos, o projeto reduzia o conjunto dos “autores do crime de importação”, liberando qualquer ameaça condenatória aos proprietários de escravos ilícitos, bem como aos efetivos “mentores” do contrabando e negociantes negreiros em terra (artigo 5º). Não estipulava, em seu 6º artigo, nenhuma forma de cobrança de multas aos criminosos – estipulação que, ao menos, integrava a lei de 1831. Ademais, mantinha, pelo artigo 9º, a estrutura vergonhosa de transferir os cativos apreendidos ao trabalho temporário e “tutelado” pelo governo (matriz do contingente de “africanos livres”), não estabelecendo condições de desestruturar a realidade tão amplamente criticada por Alves, à luz de Malheiro, Nabuco e Tavares Bastos. Finalmente, ordenava a revogação da lei de 1831 (artigo 14º) – demonstrando assim, sua face mais “cruel e desumana”, para citar uma expressão de Conrad.⁴⁸⁹

O mesmo historiador, porém, interpreta o pronunciamento de Barbacena que precedeu a apresentação do projeto como “um dos mais notáveis discursos sobre o tráfico escravista já ouvidos no Senado brasileiro.”⁴⁹⁰ Nele, o senador reconheceu a ineficácia da lei de 1831 e argumentou que, salvo seus resultados mais imediatos, ela abrisse possibilidades de criação de uma “máquina” responsável pela inibição prolongada de seus objetivos, acelerando o contrabando de escravos – “máquina” esta já descrita no item anterior:

⁴⁸⁸ AS, sessão de 30 de junho de 1837.

⁴⁸⁹ CONRAD, R. E.: *op. cit.*, pp. 112-113.

⁴⁹⁰ Idem, *ibidem*, p. 111.

“O Sr. Marquês de Barbacena: -- Sr. Presidente, seis anos de experiência nos tem feito conhecer que a lei de 7 de novembro de 1831, bem longe de por um termo final ao tráfico da escravatura, como ardentemente desejava então e ainda hoje deseja o Corpo Legislativo, parece que, pelo contrário, foi poderoso estímulo para dar energia, desteridade e fortuna a essa classe de negociantes, que especialmente se ocupa de importar escravos.

Nos primeiros dois anos depois da Lei, foi mui pequena a importação, porque ainda não haviam descoberto os meios de iludir os exames na entrada e saída dos portos; não se haviam estabelecido vários depósitos para recepção dos escravos, o ensino da língua portuguesa; não existiam corretores organizados em força para levar os escravos a cada fazenda, para tentar a inocência dos lavradores. Logo, porém, que toda esta máquina foi montada, começou a crescer a importação a ponto, que bem se pode dizer sem receio de exagero, que ela tem sido nestes últimos três anos muito maior do que nunca fora nos tempos do comércio franco e legal. Se o Poder Legislativo consentir indiferente que o impulso dado a este contrabando continue no movimento acelerado que tem adquirido, o Brasil será bem depressa, não o imitador e rival da Costa da África.”⁴⁹¹

Desprovido da pretensão de elogiar os infratores da lei de 1831, Barbacena acabou dando razão a parte deles, desenvolvendo uma defesa irrestrita dos proprietários de escravos. “Seduzidos pelo irresistível desejo natural em todos de conservar e aumentar a própria fortuna”, os “lavradores” brasileiros muitas vezes “desconheciam” a origem clandestina dos africanos que compraram após a aprovação da lei, devendo ser antes considerados “proprietários tranqüilos, chefes de famílias respeitáveis, homens cheios de indústria e virtude, que promovem a fortuna particular e pública com o seu trabalho” do que propriamente “brasileiros turbulentos ou revolucionários, que com armas na mão quiseram derrubar o governo”. Pelo contrário, antes de ameaçar o *status quo* regencial com as suas ações em prol do comércio de escravos, tais proprietários mereciam “completo esquecimento sobre a infração que cometeram”:

“(…) confesso, ingenuamente, que nenhuma infração de lei jamais houve que apresentasse tão plausíveis razões para ser atenuada, se não esquecida como aquela que tem cometido os lavradores do Brasil. Dizem eles, com singeleza e verdade: Não havendo braços livres como não há, para substituir os escravos, a consequência necessária será diminuir anualmente e com extraordinária rapidez o produto das nossas fazendas, porque as moléstias, velhice e mortalidade, dão cabo do maior exército, não havendo recrutamento. Duro é sermos condenados à pobreza

⁴⁹¹ AS, sessão de 30 de junho de 1837.

involuntária; mas, pois que o governo assim o quer, dê as providências que entender para que os escravos não desembarquem no Brasil, e contente-se com isso. Pretender que os lavradores não comprem escravos quando lhes levarem à casa, quando mesmo muitas vezes não há meios de conhecer se são ou não de contrabando, é exigir mais do que pode fazer a espécie humana.”⁴⁹²

Por extensão, não haveria pressupostos mais adequados para a reiteração de uma estratégia política arditosamente apresentada sob o viés de “perdão sincero e ingênuo”: ao futuro – uma vez mais – cabia uma legislação repressora. Ao passado, cabia o perdão absoluto pelo tráfico clandestino (que tornava-se progressivamente volumoso, desde 1830):

(...) Em verdade, senhores, rejeitar um proveito imediato para evitar um grade mal futuro, é próprio dos homens de Estado, dos legisladores do Império (...) [e] havendo circunstâncias em que a razão e a política aconselham o esquecimento do crime, nunca foram elas mais imperiosas do que a respeito daquele de que falo.”⁴⁹³

Para um senador que se auto-caracterizava “conhecedor dos sentimentos do Senado”, Barbacena incumbia a si a missão de apresentar uma legislação mais “eficaz”, mas que “não prejudi[casse] a sorte dos lavradores”.

As discussões sobre o projeto no Senado foram travadas entre 30 de junho e 09 de agosto. Elas demonstram, objetivamente, uma série de críticas mordazes do senador Lúcio Soares Teixeira de Gouvêa, líder de um grupo de oposicionistas que, procurando intensificar o combate ao tráfico através de várias emendas, explicitou as diversas lacunas e controvérsias da proposta de Brant.⁴⁹⁴ Este, por sua vez, manteve-se defensor de suas proposições iniciais, demonstrando, eventualmente, uma conduta ambígua.

⁴⁹² Idem, *ibidem*.

⁴⁹³ Idem, *ibidem*.

⁴⁹⁴ Lúcio Soares Teixeira de Gouvêa persiste uma figura pouquíssimo estudada pela historiografia e particularmente ignorada por todos os autores que abordaram o projeto de 1837 sistematizados nesta dissertação. Sacramento Blake não o estudou em seu compêndio biográfico. Em Taunay, é possível obter a informação de que foi senador pelo Rio de Janeiro no curto período entre 1837 e 1839 (Cf. TAUNAY, A. d´E.: *O Senado do Império*, *op. cit.*, p. 155). Em José Honório Rodrigues – que o descreve como “áulico” (p. 54) – obtive a informação de que integrou a Câmara dos Deputados na primeira legislatura, tendo sido o ministro da Justiça que, ao final da década de 1820, em pleno contexto de indisposição entre a Câmara e D. Pedro I, suspendeu temporariamente as garantias constitucionais em Pernambuco. Nesta época, houve uma “desordem em Afogados” que

A revogação da lei de 1831, definida pelo décimo quarto artigo, revelou-se, de longe, o ponto mais polêmico e criticado por alguns dos senadores. Neste sentido, Teixeira de Gouvêa registrou sua primeira reação através de um longo discurso lamentavelmente não transcrito pelos *Anais*, que apenas registraram a sua indignação com o perdão ao contrabando, bem como com o caráter ineficaz do projeto como um todo:

“O Sr. Teixeira de Gouvêa, discorrendo largamente contra o Projeto por mais de uma hora, concluiu que pode-se reduzir a dois pontos o que se contém no projeto; o primeiro, assegurar a escravidão dos escravos importados até ao presente; o segundo, prevenir a continuação da importação de Africanos; quanto ao primeiro, o projeto empenhora a sorte dos escravos; quanto ao segundo, era ilusório o fim dele, pois que em lugar de prevenir, ia proteger a inconstitucionalidade imoral e injusta importação de escravos no Brasil; e, por consequência, votava contra o Projeto.”⁴⁹⁵

É extremamente importante frisar que após as primeiras e duras críticas de Gouvêa, o então presidente do Senado, Marquês de Baependy, encaminhou a discussão do projeto para sessão secreta.⁴⁹⁶ Este encaminhamento muito pode revelar quanto ao vigor e a complexidade da questão em jogo. De acordo com o Título IV da Constituição de 1824, regulador do Poder Legislativo, as sessões da Câmara e do Senado deveriam ser “sempre públicas, a exceção dos casos em que o bem do Estado exigisse que fossem secretas”.⁴⁹⁷ Informando nunca ter havido um levantamento completo do número dessas sessões ao longo da história do Parlamento imperial, José Honório Rodrigues destacou que tais “exigências do bem do Estado” originaram “várias” delas.⁴⁹⁸ No entanto, ao exemplificá-las, remeteu-se a um grupo restrito de casos, dentre os quais apenas um refere-se ao Senado – justamente o da sessão em questão, de 10 de julho de 1837. Mesmo que não seja possível

“assustou de tal modo o Presidente da província” que ele chegou a temer “o começo de um novo 1817 ou 1824” (p. 64). A suspensão de direitos gerou protestos inflamados dos deputados, notadamente de Holanda Cavalcanti e Bernardo Pereira de Vasconcelos, que, a 10 de junho de 1829, acusou-o diretamente: “Salvemos o trono constitucional. Senhores, tenhamos a glória de legar à geração vindoura este rico presente de moral e felicidade pública, ainda que nos custe sacrifícios e perigos e lembremo-nos de que não podemos conseguir tão interessantes resultados senão por meio da observância da lei. Acusemos o ministro da Justiça”. (Apud, RODRIGUES, J. H.: *O Parlamento e a Evolução Nacional*, op. cit., pp. 66-67).

⁴⁹⁵ AS, sessão de 8 de julho de 1837; grifo meu.

⁴⁹⁶ AS, sessão de 10 de julho de 1837.

⁴⁹⁷ TAUNAY, A.: *O Senado do Império*; op. cit., p. 10.

⁴⁹⁸ RODRIGUES, J. H.: *O Parlamento e a Evolução Nacional*; op. cit.; pp. 31-32.

elaborar uma proposição conclusiva em relação à real freqüência de sessões secretas deliberadas pelo Senado ao longo de toda a história do Parlamento imperial, é possível destacar duas sugestões relativas ao encaminhamento de Baependy: em primeiro lugar, o presidente da Casa preocupou-se em desviar a discussão do segundo projeto Barbacena a um âmbito que, além de isolado das galerias, não seria divulgado pelos *Anais*.⁴⁹⁹ Em segundo lugar, o mesmo encaminhamento parece ter sido utilizado como recurso de circunscrição de um tema delicado que talvez nem teria sido necessário, caso vigorassem, ainda, as sessões do Conselho de Estado, extinto pelo Ato Adicional de 1834. Ao Conselho, criado por D. Pedro I no dia seguinte à dissolução da Assembléia Constituinte de 1823, cabia o tratamento dos “negócios de maior monta”, desapropriados ao Legislativo.⁵⁰⁰ Neste sentido, cabe relembrar o episódio já citado de insistência do então conselheiro Barbacena, em 1832, em abordar a questão do estancamento fora da esfera do Legislativo.⁵⁰¹

De qualquer forma, o seu projeto de 1837 foi aprovado em primeira discussão em sessão secreta dos senadores.

Na segunda rodada do debate, Gouvêa mais uma vez atacou o último artigo do projeto: sugeriu uma emenda, segundo a qual “fica[va] em vigor a Lei de 7 de Novembro de 1831, em tudo o que não for por esta alterado”.⁵⁰² Derrotado, procurou fazer valer uma resolução premente da lei de 1831, ausente no novo projeto: propôs, como emenda ao artigo 5º, uma expansão na definição dos criminosos, de maneira a não poupar os proprietários de escravos:

⁴⁹⁹ Com efeito, para citar Honório Rodrigues uma segunda vez, as sessões secretas eventualmente registradas pelos taquígrafos do Senado parecem nunca ter sido divulgadas. Já parte daquelas realizadas na Câmara – isto é, ao longo do período entre 1826 e 1850 -- foram publicadas no final do século XIX, após aprovação de um requerimento do deputado Alves Araújo, na sessão de 2 de julho de 1885.

⁵⁰⁰ Esta exata atribuição do Conselho consta no *Decreto Criando um Conselho de Estado*, de 13 de novembro de 1823, localizado no Arquivo Histórico do Museu Imperial de Petrópolis, maço 130, doc. 6388 – apud BARBOSA, Silvana Mota: “A Sphinge Monárquica...”; *op. cit.*, p. 28. Para um exame mais amplo das atribuições do Conselho de Estado, cf. RODRIGUES, José Honório: “O Segundo Conselho de Estado, 1823-1834” (Abertura das *Atas do Conselho de Estado*. Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1973; vol 2; pp. XXIV-XLVI).

⁵⁰¹ *Atas do Conselho de Estado*; *op. cit.*; 1832, sessão de 06 de julho de 1832. Cf., do capítulo anterior, pp. 160-161

⁵⁰² *AS*, sessão de 17 de julho de 1837.

“ São autores deste crime: 1º., o Comandante, Mestre, Contramestre, Piloto, sobrecarga e da negociação; 2º. O que cientemente deu ou recebendo o frete, ou por qualquer título a embarcação para o comércio de escravos; 3º. todos os interessados na negociação, e todos que cientemente fornecerem fundos ou por qualquer motivo derem favor, auxiliando o desembarque, ou consentindo nas suas terras. – Art 6º São cúmplices: 1º. todos os que cientemente comprarem ou venderem em terra os mesmos Africanos; 2º. todas as autoridades policiais que direta ou indiretamente protegerem este comércio terrestre, ou forem convencidos de desleixo, e omissão de fazer efetiva a apreensão destes Africanos. – Gouvêa.”⁵⁰³

Foi derrotado mais uma vez, como fora também ao ter requisitado a presença do então ministro dos Negócios Estrangeiros na casa para a discussão do projeto.⁵⁰⁴

O interesse de Gouvêa pelo incremento do combate ao tráfico manifestou-se em muitos outros episódios da discussão do projeto de 1837. Os motivos para esta conduta mereceriam uma pesquisa à parte. Os excertos biográficos sobre o senador, com efeito, abrem a possibilidade de investigar se sua ferrenha oposição a Barbacena no Senado seria, em alguma medida, resquício dos rancores que os áulicos guardavam em relação ao Marquês.

De qualquer forma, seja por ressentimento político, seja por um possível abolicionismo convicto, Gouvêa propôs, por exemplo, uma emenda ao terceiro artigo que visava estender os limites de apreensão das embarcações no litoral brasileiro. Pela emenda, as embarcações estrangeiras “encontradas em qualquer ponto da costa em distância onde possa chegar um tiro de canhão” também deveriam ser apreendidas e submetidas à pesquisa de indícios.⁵⁰⁵ Aprovada, ela definiu um aspecto diferenciado em relação à lei de 1831: os contrabandistas passariam a sofrer uma perseguição já nas águas – e não apenas nas terras – brasileiras. Saiu-se também vitorioso ao emendar, ao sexto artigo, uma solicitação de multa de 4:000\$000 réis aos autores do crime.⁵⁰⁶ Foi derrotado ao tentar complementar o mesmo artigo com uma proposta de multar cada transação de escravo irregularmente introduzido em 20 por cento de seu valor, sujeitando aqueles que não a pagassem “às penas estabelecidas contra os que não pagam a sisa.”⁵⁰⁷ Mas conseguiu acrescentar ao oitavo artigo a obrigatoriedade de recompensar com a quantia de 30 mil réis por africano

⁵⁰³ AS, sessão de 19 de julho de 1837.

⁵⁰⁴ AS, sessão de 18 de julho de 1837.

⁵⁰⁵ Idem, ibidem.

⁵⁰⁶ AS, sessão de 19 de julho de 1837.

⁵⁰⁷ Idem, ibidem.

apreendido as tripulações que aprisionassem negreiros em águas brasileiras⁵⁰⁸, ainda que não tenha conseguido estender benefício aos perseguidores em terra.⁵⁰⁹

Gouvêa ainda apresentou três artigos aditivos ao projeto reiterando a sua oposição à revogação da lei de 1831. Eles pautavam-se na exigência de apresentação dos africanos ilegalmente importados aos juízes de Direito das respectivas comarcas dos proprietários infratores, durante um prazo limite de dois anos, contados a partir da aprovação da lei de 1837. Os juízes se responsabilizariam pela aplicação das “instruções do governo dadas para os que têm sido apreendidos”.⁵¹⁰ Exigindo a organização de um livro que contivesse os nomes e idades presumidas destes cativos, bem como a declaração da “data da compra [ilegal] e do preço da mesma”, os artigos também fixavam ao juiz de Direito a incumbência de ordenar “que o comprador e curador geral do Juízo dos Órfãos, ou na sua falta o que por ele nomeado, se lancem em dois árbitros para taxarem o jornal que deve[ria] vencer por cada africano, regulando-se pelos preços correntes da respectiva comarca”. Além disso, os mesmos juízes deveriam “adjudicar ao comprador dos serviços deste africano por tantos anos quantos forem precisos para a indenização do comprador [levando-se em consideração o tempo que já houver servido o africano] e mais a soma do valor que ser[ia] aplicada para a sua reexportação”. Àqueles que desrespeitassem estas resoluções, os artigos decretavam o “pagamento dos serviços já prestados”, além de uma extraordinária multa de 400\$000 réis, a ser paga no momento da reexportação do africano apreendido. Caso não fosse “verificada” a reexportação, o cativo permaneceria sob tutela do governo.

Todos estes artigos foram rejeitados. Com efeito, a maioria do Senado parecia orientar-se aos desígnios menos exaltados – e por vezes cautelosos -- de Barbacena. Ele teve aprovada uma emenda que explicitou a sua preocupação em não deslegitimar os tráficos intra e inter provincial, sentenciando que “a passagem de uma para outra província do Império não se compreendem na importação”⁵¹¹. Ao quarto artigo também propôs uma

⁵⁰⁸ AS, sessão de 20 de julho de 1837. A esta emenda acrescentou Paula e Sousa uma alteração para a quantia de 40 mil réis, também aprovada pelos senadores.

⁵⁰⁹ Com efeito, Gouvêa procurou estender o direito a este prêmio às apreensões feitas em terra, da maneira seguinte: “um terço ao denunciante, se houver, outro à autoridade que presidir e ordenar a apreensão, e o resto dos executores, acrescendo a estes últimos a dos denunciantes, quando os não haja. Salva a redação – Gouvêa.” AS, sessão de 20 de julho de 1837.

⁵¹⁰ AS, sessão de 22 de julho de 1837, assim como todas as citações presentes neste parágrafo.

⁵¹¹ AS, sessão de 17 de julho de 1837. Sobre o tráfico intra e inter-provincial de escravos, cf. CONRAD, R. E.: *op. cit.*, capítulo 8, “O tráfico interno de escravos”; pp. 187-207.

emenda, a qual muito se assemelhou a outra de Vergueiro. Para Vergueiro, deveria constar na lei que “não se compreendem as embarcações destinadas a importação permitida de colonos, no caso porém de haver alguma dúvida sobre este destino, ficarão sujeitas à fiança do Artigo 10”. Barbacena, por seu turno, detalhou ainda mais a preocupação quanto à semelhança entre os navios negreiros e as embarcações de colonos livres:

“O Marquês de Barbacena: -- (...) EMENDA:

Não se compreendem as disposições do Artigo 4º., os navios destinados a receber colonos brancos, uma vez que: 1º: Os Capitães ou donos no ato de despacharem os navios em qualquer porto do Brasil, façam perante a autoridade superior da Alfândega declaração expressa a cada um dos objetos designados nos § § do Artigo 4º., que houver sido recebido a bordo como necessário para o transporte de colonos brancos, 2º. que preste fiança idônea do valor do navio, de que não vai para os portos da África; 3º., que se lavre auto em um livro especial, que para isso haverá Alfândegas, inserindo-se a declaração dos objetos, o termo da fiança, e o porto para onde se destina o navio. Um traslado autêntico deste auto, subscrito pelo escrivão da Alfândega, e assinado pelo Inspetor, será o título indispensável para provar que o navio vai receber colonos brancos. – Marquês de Barbacena.”⁵¹²

Ora, esta emenda, se aprovada, poderia revelar-se mais um ardil em prol dos negócios do tráfico: dadas as subentendidas semelhanças entre as embarcações negreiras e de colonos brancos e dados os prováveis casos de corrupção conduzidos pelas autoridades alfandegárias, não seria exagero supor que, uma vez aprovada, tal deliberação abriria novas possibilidades de falsificação da documentação dos navios negreiros (ou mesmo de suborno das autoridades portuárias), de maneira a enquadrá-las na categoria de embarcação de colonos livres.

Os debates ainda sugerem três procedimentos no mínimo comprometedores de Brant Pontes. Em primeiro lugar, ele aprovou uma emenda de sua autoria ao artigo 9º. Neste artigo, como se viu, define-se a obrigação de reexportar “todos os escravos ou pretos livres que forem apreendidos, ou seja, no alto mar, ou na costa, ou antes de desembarcarem”. Pois bem, em meio ao trâmite do projeto, Barbacena preocupou-se em suprimir as palavras “antes de desembarcarem”.⁵¹³ Verifica-se, aqui, uma preocupação clara em minimizar o caráter repressivo do projeto às embarcações localizadas “em

⁵¹² AS, sessão de 19 de julho de 1837.

⁵¹³ AS, sessão de 20 de julho de 1837.

qualquer ponto da costa onde possa alcançar a artilharia”, conforme ficou estipulado no projeto, por emenda de Gouvêa.⁵¹⁴ Em segundo lugar, Barbacena solicitou a supressão do décimo segundo artigo (“Depois da visita, nada poderá ser recebido a bordo do navio”)⁵¹⁵ – solicitação sem justificativas expressas pelos *Anais* e que pode nos deixar a idéia comprometedora de que, na ausência desta determinação, muitas controvérsias poderiam ocorrer ao longo dos processos de pesquisa de indícios, estando as embarcações abertas a qualquer intruso após iniciado o processo de julgamento. Em terceiro lugar, procurou – mas não conseguiu – tornar ainda mais explícita a determinação da revogação da lei de 1831, coroando a reiteração de sua estratégia de “abolicionismo às avessas”. Propôs, assim, uma alteração do décimo quarto artigo para os seguintes termos:

“Fica revogada a Lei de 7 de Novembro de 1831 e anistiados todos os fatos nela proibidos e igualmente revogada todas as mais disposições legislativas em contrário”.⁵¹⁶

Tão logo foi aprovado o projeto, um conjunto de seis senadores dirigiu uma declaração crítica final ao projeto Barbacena, a qual explicitava seus respectivos votos em contrário à medida que revogava a lei de 1831.⁵¹⁷ Eram eles Gouvêa, Marquês de Paranaguá, Almeida e Albuquerque, Luiz José de Oliveira, João Evangelista de Faria Lobato e José Inácio Borges.

Verificados os detalhes da medida e procurando-se tomá-la numa perspectiva mais ampla, seria possível inseri-la no histórico das negociações diplomáticas anglo-brasileiras. Neste sentido, creio ser oportuno destacar que Barbacena, ao finalizar o recorrente discurso em que apresentou e justificou o seu projeto, deixou em suspenso um argumento paralelo ao da preservação dos proprietários escravistas: afirmou que legislava “levado pelas razões que [tinha] expendido, e por muitas outras que não escaparam à vossa perspicácia e

⁵¹⁴ Cf. a transcrição da versão final do projeto em ALVES, J. L.: *op. cit.*, p. 227.

⁵¹⁵ AS, sessão de 20 de julho de 1837.

⁵¹⁶ AS, sessão de 22 de julho de 1837.

⁵¹⁷ AS, sessão de 05 de agosto de 1837.

discrição.⁵¹⁸ Qual seria um fator plausível para o encaminhamento do projeto de 1837 não explicitamente indicado dentre as justificativas de seu autor?

Considerando-se o fardo do Tratado anglo-brasileiro de Amizade, Navegação e Comércio, assinado a 17 de agosto de 1827 -- pelo qual a Grã-Bretanha teve assegurados direitos alfandegários de apenas 15% *ad valorem* sobre “todos os gêneros, mercadorias, artigos quaisquer que sejam de produção ou manufatura dos territórios de Sua Majestade britânica”⁵¹⁹ – não seria descabido supor que o projeto representaria uma tentativa de estabelecer condições que impulsionassem, no futuro, a revogação deste privilégio, utilizando a questão do estancamento como moeda de troca.

Esta conjectura viabiliza-se à medida que se observam registros anteriores da trajetória político-diplomática de Barbacena que confirmam esta sua intenção. De fato, ainda em 1833, Brant recebeu, no Conselho de Estado, uma consulta do então ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, Aureliano Coutinho. O ministro demonstrava preocupação quanto à escolha do procedimento ideal a adotar diante de propostas do *Foreign Office*, que queria modificar as resoluções do Tratado anti-tráfico de 1826 de maneira a tornar a repressão ao tráfico mais eficaz. Como resposta, Barbacena foi o único a propor uma barganha diplomática em benefício das finanças brasileiras. Considerando que “os negócios do tráfico são mais próprios para um Tratado” – ponderação que relativizava, com efeito, a própria exeqüibilidade de sua lei de 1831 -- e admitindo “haver na Inglaterra (...) uma mania geral pela extinção do contrabando de escravos”, sugeriu que o Brasil intensificasse as medidas contra o comércio negreiro desde que, em troca, obtivesse dos diplomatas britânicos a revogação do artigo 19 do Tratado de Aliança, Comércio e Amizade, pelo qual se fixava o referido limite de 15%.⁵²⁰ “O Legislativo brasileiro” – que definia, no período regencial, a ratificação de Tratados -- deveria conquistar a “liberdade de fixar os direitos de importação como bem entendesse”. Portanto, “a razão poderosa a empregar pelo Excelentíssimo dos Negócios Estrangeiros seria que, não podendo a Regência ratificar tratados sem o consentimento da Assembléia Geral, parece indispensável para conseguir-se a aprovação do Artigo Adicional à Convenção de 1826, que ao mesmo

⁵¹⁸ AS, sessão de 30 de junho de 1837.

⁵¹⁹ Apud LEITE, A. C. T.: *op. cit.*, p. 45.

⁵²⁰ *Atas do Conselho de Estado*; sessão 116^a, 27 de agosto de 1833. In *Atas do Conselho de Estado* (Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1973; vol. 02).

tempo se apresente o outro sobre os direitos de exportação, a favor do qual a Assembléia já tem demonstrado a sua opinião”.⁵²¹

A concretização desta tentativa efetivou-se dois anos depois, quando Barbacena recebeu instruções do então regente Feijó. Aproveitando-se da viagem de Brant a Inglaterra, cujos objetivos principais teriam sido “tratar de negócios particulares em conexão com as lavras que possuía em Minas” e cuidar de um “problema de pele a ser curado pelo Barão d’ Aibert”⁵²², Feijó nomeou-o ministro plenipotenciário, incumbindo-o de “empregar, perante o governo britânico, todos os meios ao seu alcance; primeiro, para que se possa mais efetivamente reprimir no mar o tráfico de africanos; segundo, para que seja revogado o art. 19 do tratado de 17 de agosto de 1827.”⁵²³

Em Londres, Barbacena reuniu-se com Lord Palmerston e com o ministro do Comércio, Poulett Thompson. Em officio secreto ao então ministro das Relações Estrangeiras, Alves Branco, considerou Thompson “um jovem de princípios liberais e decidido amigo do Brasil”, mas que, lamentavelmente, soube desestruturar a plataforma de negociações que levava: via razão no pedido de revogação do artigo 19 do Tratado de Comércio, assim como defendia a força para os capitães dos navios.⁵²⁴ Contudo, “sustentou que nenhuma nação desistia de um direito adquirido sem alguma compensação; que os negociantes ingleses consideravam como uma grande vantagem os direitos de 15% e que tanto eles como o Parlamento censurariam terrivelmente ao ministro que não podendo aumentar as vantagens para o comércio de sua nação, ainda deixasse perder as que tinha por mais sete anos sem alcançar a menor compensação”. Questionando-o a respeito das compensações pretendidas pela Inglaterra, Brant obteve como resposta: “a continuação do tratado por mais 10 anos, além dos sete que ainda faltavam para a sua expiração, e a

⁵²¹ Idem, *ibidem*.

⁵²² AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 889.

⁵²³ Feijó ainda solicitava: “Sendo, porém, difícil ou impossível que a dita revogação se obtenha nos termos acima indicados, cumprirá que V. Ex. se esforce para conseguir a estipulação de um novo artigo em lugar do revogado, pelo qual sejam elevados os direitos de importação, ao menos nas fazendas finas, mercadorias de luxo vindos e quaisquer bebidas espirituosas [sic]; e pelo qual os preços para a dedução dos mesmos sejam fixados semanária ou mensalmente pelos corretores, e assim se possam aproximar mais aos do mercado, do que acontece ou se pode obter com o sistema das pautas atualmente. Em último caso deve informar ao governo inglês de que não podendo as rendas atuais chegar para o pagamento da dívida, forçoso será argumentar a quota dos pagamentos nos armazéns, selo, ancoragem, etc” (Instruções de Feijó a Barbacena, 1835, apud AGUIAR, p. 889).

⁵²⁴ Apud AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 919.

continuação dos direitos de 15% no ferro, e nas manufaturas de algodão e lãs, ficando livre levantar os direitos nos outros objetos e principalmente nos vinhos e águas-ardentes, como o vosso governo mesmo propôs”. Temeroso de comprometer o Brasil com a França, “a qual por identidade de razão, queria para os seus vinhos a mesma concessão que a Inglaterra queria para o ferro, lã e algodão” e ponderando que o “tal prazo de 10 anos seria rejeitado pelas Câmaras”⁵²⁵, não assinou nenhuma medida com seu interlocutor.

Este insucesso diplomático foi apenas um antecedente do insucesso de uma possível reiteração da mesma estratégia pretendida pelo projeto de 1837. Barbacena não conseguiu, em virtude do último artigo de seu projeto – tão caro aos proprietários e negociantes do tráfico --, agradar, simultaneamente, o *Foreign Office*. Não foi à toa que Palmerston, ainda que tenha instruído o representante Hamilton a elogiar o desempenho parlamentar do Marquês, em setembro de 1837, considerou ser “inadmissível qualquer aprovação deste projeto específico, fosse por inteiro, fosse parcialmente.”⁵²⁶

“ Há mais seriedade de parte daquele governo, no sentido de suprimir o tráfico negreiro, do que jamais existiria. Não se trata tanto de uma cooperação cordial conosco, como de um movimento independente na mesma direção”⁵²⁷.

Os elogios registrados pelo Contra-Almirante Barrington Reynolds, em correspondência ao Almirantado britânico de 1851 contrastam com as críticas britânicas

⁵²⁵ Idem, *ibidem*.

⁵²⁶ “In fulfilling this instruction, however, you will carefully abstain from using any expressions which might tend to connit (...) to an approval of the particular project of Law in question either in whole or in part.” Apud AGUIAR, *op. cit.*, p. 953. Ainda no final da década de 1830, o então representante britânico no Brasil, William Gore Ouseley, afirmou existir no projeto “um princípio favorável ao tráfico” (Apud ALVES, J. L.: *op. cit.*, p. 227). Cf. também BETHELL, *op. cit.*, pp. 89-90. Para Ana Maria Boccia e Eneida Malerbi, “o governo brasileiro considerou tal projeto como uma não-violação em relação aos tratados anteriormente concluídos com a Inglaterra; esta, porém, através de protestos, levou à sua invalidação” (BOCCIA, A. M. M. e Eneida Malerbi: *op. cit.*, p. 333).

⁵²⁷ Almirante Reynolds para o Almirantado Britânico, 1/02/1851, anexada à documentação para o *Foreign Office* a 10 de março do mesmo ano, F. O., 84/864 (Apud BETHELL, L.: *op. cit.*, p. 332). No original: “[there was] more earnestness on the part of this government for the repression of the slave trade than has ever been evinced before. It does not amount to a cordial co-operation with us so much as an independent movement in the same direction” (Apud BETHELL, L.: *The Abolition...*, p. 352).

apuradas ao projeto de 1837. A matriz desta guinada de opinião estava não apenas no texto e na aprovação da lei Eusébio de Queiroz de 1850, mas na atuação de todo o Gabinete saquarema que conduziu a sua aprovação e aplicação.⁵²⁸ A lei de 1850, em si, não deixou de ser objeto de desconfiança de Lord Palmerston, para quem o Brasil poderia, também com ela, apenas simular um quadro de mudança tendente ao estancamento.⁵²⁹

Entretanto, se a lei de 1850 não foi objeto de elogios imediatos, também não foi o foco de prontas críticas. Constatação, em princípio, curiosa, dada a profunda semelhança entre as deliberações que integraram o projeto de 1837 e o texto final da lei Queiroz.⁵³⁰ Tal semelhança, como se viu, constitui o motivo para a recuperação de Pandiá Calógeras da “importância efetiva” da atuação do Marquês de Barbacena na luta contra o tráfico -- importância que teria sido condenada, “lamentavelmente”, ao esquecimento.

Calógeras, contudo, omite uma diferença crucial entre os textos aprovados em 1837 e 1850: enquanto o primeiro estipulava a revogação da lei de 1831, o segundo mantinha-a em vigor. Com efeito, a elaboração da lei de 1850, pautada em contínuos debates sobre o texto de 1837, incluiu um processo que, a despeito de polêmicas múltiplas⁵³¹, estipulou a anulação do último artigo do projeto de 1837. Este procedimento defendido por Queiroz, imprimiu maior margem de diálogo entre Brasil e Grã-Bretanha -- submersos, na época, numa situação limítrofe de mal-estar diplomático. Entrementes, não significava, em termos práticos, um interesse pessoal do então ministro da Justiça em perseguir retroativamente os contrabandistas, nem tampouco de conceder liberdade aos cativos ilegalmente introduzidos. Neste sentido, Bethell é extremamente feliz ao considerar que a lei de 1850 emergiu sob um estratagema de acalmar, simultaneamente, os brasileiros e britânicos opositores ao

⁵²⁸ Cf. BETHELL, L.: *op. cit.*, capítulo 12, “Crise e Abolição Final, 1850-1851”; pp. 309-343.

⁵²⁹ À luz de uma correspondência de Lord Palmerston ao chanceler do Erário Público, Sir Francis Baring, de 3 de setembro de 1850, Bethell argumenta que “nem por um momento passou pela cabeça de Palmerston que o governo brasileiro tinha espontânea e sinceramente embarcado na trilha da justiça – isto teria sido um “milagre moderno”; não pôs em dúvida que tivessem sido forçados a isso pela marinha britânica. (...) Palmerston achou [que] (...) mesmo que a prometida legislação antitráfico [de 1850] fosse decretada (como, na verdade, já tinha sido) uma coisa, escreveu ele, era a sua existência, outra pô-la vigorar; afinal de contas, a lei de 1831 tinha sido letra morta durante 20 anos.” (BETHELL, *op. cit.*; pp. 325-326).

⁵³⁰ O próprio encaminhamento da lei de 1850 deu-se a partir da recuperação do projeto de 1837, o qual já havia sido colocado em pauta uma vez mais no Parlamento no gabinete liberal de 1848. Cf. BEIGUELMAN, P.: *op. cit.*, p. 19 e BETHELL, L.: *op. cit.*, p. 298-299 e 317. Há uma transcrição do texto da lei de 1850 em ALVES, J. L.: *op. cit.*; p. 250.

⁵³¹ Cf. ALVES, J. L.: *op. cit.*

contrabando, mas também fornecer aos fazendeiros vias seguras de sofrer minimamente os danos causados pela lei:

“Permanecia o difícil problema de reafirmar ou revogar a lei antitráfico de novembro de 1831. Eusébio concordava com seus predecessores em que, ao nível dos fazendeiros, ela era simplesmente impraticável. Não obstante, achava também que seria injusto para os africanos ilegalmente importados e, em vista de inevitável reação britânica, perigoso revogá-la. Optou, então, pela saída realística de que o governo brasileiro deveria omitir o artigo 13 do projeto original de lei de Barbacena, deixando assim a lei de 1831 no livro de estatutos, mas esquecendo ao mesmo tempo e convenientemente, todas as compras passadas e ignorando todas as compras futuras e ilegais de escravos, enquanto se dedicassem à tarefa mais imediata de evitar a importação de mais escravos para o Brasil. Dessa maneira, Eusébio esperava aplacar os fazendeiros, já que na prática a ameaça à sua propriedade seria removida e as suas plantações ficariam, de qualquer modo, bem estocadas para enfrentar futuras necessidades, satisfazendo, ao mesmo tempo aos opositores brasileiros e britânicos do tráfico.”⁵³²

Numa sentença, em sua invectiva contra o tráfico, Queiroz parece ter sido mais habilidoso do que Brant Pontes em seu estratagema político, por ter mantido intocada a possibilidade de revogação da lei de 1831. Ainda que tenha estipulado uma lei com deliberações semelhantes ao projeto de 1837 -- e cujo sucesso vincula-se a uma multiplicidade de fatores exógenos a ela (os quais, segundo os estudiosos do estancamento, podem ir desde o “temor da escravaria”⁵³³ ao acirramento do jogo político bipartidário do Segundo Reinado⁵³⁴, passando-se pela questão da “transformação da imagem social dos traficantes”⁵³⁵) – ele anulou o trecho mais explicitamente comprometedor das resoluções Barbacena, mas não deixou, como seu antecessor, de fazer vista grossa ao passado.

O perdão a crimes pretéritos, deliberado por Felisberto Brant em 1831 e 1837, somado a outros pontos polêmicos de seus projetos, bem como à sua conduta ao longo das discussões sobre eles, constituem elementos sugestivos para a desestruturação do mito do “abolicionista” Barbacena. Privilegiar o estudo minucioso da documentação oficial – destacando os debates e as contradições imbricadas nos projetos apresentados pelo Marquês

⁵³² BETHELL, L.: *op. cit.*, pp. 298-299.

⁵³³ GRADEN, D: “Uma lei...”, *op. cit.*

⁵³⁴ BEIGUELMAN, P.: *Pequenos Estudos...*, *op. cit.*

⁵³⁵ RODRIGUES, J.: *O Infame Comércio...*, *op. cit.*

-- significou, neste capítulo, revisar algumas ambigüidades registradas pela historiografia do tráfico, muitas das quais ancoradas num legado biográfico univocamente laudatório sobre o senador.

Como consideração final, creio que as explorações aqui empreendidas, conduzem, inevitavelmente, a um questionamento dos motivos profundos que teriam estimulado Barbacena a arriscar, por duas vezes, o prestígio de seu projeto frente à diplomacia britânica -- da qual aguardou, em vão, recompensas alfandegárias que aliviassem as finanças do país.

Uma hipótese plausível para a decodificação do estratagema de preservação do comércio negreiro via criminalização do mesmo parte de uma ponderação de Sérgio Buarque de Holanda. Em “Sobre a doença infantil da historiografia brasileira”, artigo publicado no jornal *O Estado de São Paulo* a 14 de junho de 1973, o historiador critica um procedimento comum de explicação da formação da elite política do Primeiro Reinado a partir da “aristocracia agrária” brasileira. Para Buarque de Holanda, a verdadeira matriz desta elite pode ser identificada em outra categoria analítica: os “negociantes urbanos.” Quem seriam eles? Com a palavra, o próprio autor do artigo:

“Negociantes ou filhos e genros de negociantes que, em todo caso, deveram ao trato mercantil a sua riqueza e prestígio, aparecem em quase todos os ministérios de D. Pedro I, como Baependi, Barbacena, Valença, Caravelas, Cachoeira, entre outros, bem como no Conselho de Estado e mais ainda no próprio serviço do Paço.”⁵³⁶

Esta proposição inspirou a instigante tese de Riva Gorenstein, já mencionada nesta dissertação. Levantando informações minuciosas sobre os “negociantes de grosso trato”, a autora identificou, dentre as suas possibilidades de ascensão social, participações modestas no comércio anglo-brasileiro, através de dois mecanismos: a importação direta de mercadorias européias e a “associação com negociantes ingleses e portugueses radicados em Londres”. Para Gorenstein, firmas inglesas tinham interesse “em ter como sócios negociantes que se prestassem a servir como ‘testas de ferro’ na aplicação de seus capitais

⁵³⁶ HOLANDA, Sérgio Buarque de: “Sobre a doença infantil...”, *op. cit.*; grifo meu; apud GORENSTEIN, Riva: *Comércio e Política: O enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)* (Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992; pp. 129-130).

financeiros em empreendimentos a eles vedados tais como o tráfico negreiro e a redistribuição de mercadorias importadas”.⁵³⁷

Os negociantes de grosso trato, enquanto “principais agentes do comércio”, “não escaparam”, para Gorenstein, “da profunda penetração do trabalho escravo na vida brasileira”, uma vez que aos africanos eram incumbidas as tarefas de transportar as mercadorias importadas da alfândega aos armazéns e de redistribuir os produtos dos armazéns às lojas varejistas. Eles se prestavam também como marinheiros na navegação de cabotagem (de curto e longo curso) e no próprio comércio inter-continental das almas. Ademais, viabilizavam o fluxo de gêneros que circulavam com os tropeiros em suas rotas.⁵³⁸ Mais do que dependerem dos cativos nestes diversos ramos, muitos negociantes de grosso trato dependiam da fortuna gerada pelo tráfico, atividade “da qual só podiam participar negociantes com grande capital”.⁵³⁹

Diante destes pressupostos, uma conclusão imediata e definitiva de que Barbacena, por integrar o grupo de “negociantes urbanos” descrito por Buarque de Holanda, seria, conseqüentemente, um dos maiores envolvidos no “infame comércio” seria um tanto precipitada. De fato, após afirmar a existência de 65 negociantes vinculados ao tráfico, Gorenstein nomeia os quinze primeiros e não inclui Barbacena em sua lista.⁵⁴⁰ Manolo Florentino, em estudo recente, orientado sob outras perspectivas teórico-metodológicas e fundamentado em extensa pesquisa empírica, arrolou alguns membros da elite traficante. Não tocou no nome do senador, ou mesmo de familiares próximos a ele.⁵⁴¹ Caso

⁵³⁷ Cf. : GORENSTEIN, R.: *op. cit.*; p.141.

⁵³⁸ Idem, p. 181. Para uma análise mais pormenorizada da escravidão urbana, cf. o estudo pioneiro de ALGRANTI, Leila Mezan: *O Feitor Ausente. Um Estudo sobre a Escravidão Urbana no Rio de Janeiro (1808-1822)* (Petrópolis, Vozes, 1988). Sobre os tropeiros, cf. LENHARO, Alcir: *As Tropas da Moderação*, *op. cit.* Sobre os marinheiros no tráfico inter-continental de escravos, cf. RODRIGUES, Jaime: “De Costa a Costa...”, *op. cit.*

⁵³⁹ GORENSTEIN, R.: *op. cit.*, p. 181.

⁵⁴⁰ Estes quinze são identificados na lista de assinantes das Representações e Ofícios enviados ao monarca por negociantes do Rio de Janeiro, sócios e consignatários dos de África. Eram eles Fernando Carneiro Leão, João Rodrigues Pereira de Almeida, Mateus Pereira de Almeida, Antônio Dias Correia, Amaro e Manuel Velho da Silva, Antônio e João Gomes Barroso, Antônio Pereira da Rocha, Joaquim José da Siqueira, João Inácio e Antônio Tavares Guerra, Joaquim Antônio Ferreira Alves, Domingos Fernandes Alves e João Álvares da Silva Porto. Cf. GORENSTEIN, R.: *op. cit.*, p. 181.

⁵⁴¹ Com efeito, a noção de “comunidade de traficantes” elaborada por Florentino abarca, além de “redes econômicas”, relações “de campo pessoal e afetivo”, sendo que a gestão dos negócios girava em torno do âmbito familiar. Assim, o autor identifica as seguintes famílias participantes do tráfico:

semelhante ocorre com os resultados da pesquisa de João Luís Fragoso, que possui múltiplas afinidades com a de Florentino.⁵⁴²

Gonrenstein, contudo, considerando o volume de riquezas movimentadas pelo tráfico, insere os negociantes identificados num complexo quadro de interesses vinculados aos círculos governamentais:

“ A fortuna pessoal desses negociantes, a extensão do seu comércio, a participação que tinham na vida administrativa, quer através da ocupação de altos cargos na Real Junta do Comércio, relações de amizade e parentesco com figuras de proa do governo, nos permite inferir ser o grupo de negociantes ligados ao tráfico negreiro um dos mais fortes grupos de pressão existentes na época. A sua influência e prestígio nos círculos governamentais é evidente na rapidez com que eram atendidos os seus pedidos e solucionados os seus problemas por intervenção direta do monarca.”⁵⁴³

Estas considerações referem-se, como se vê, ao Primeiro Reinado, período em que Barbacena conquistou o apogeu de sua projeção política. Sua controvertida atuação sobre a questão negreira iniciou-se ainda antes do processo de independência e veio a intensificar-se no período regencial.

Da independência ao regresso, mudanças sucessivas ocorreram no quadro político imperial. Entrementes, o tráfico negreiro, como apontou a historiografia, tornou-se atividade cada vez mais concentrada e lucrativa. Não seria o caso -- a partir das considerações levantadas pelo exame da documentação senatorial -- de conjecturar a respeito de ligações entre Barbacena e a fatia negreira dos ramos dos negociantes de grosso

Gomes Barroso (João, Antônio e Diogo); Ferreira (Joaquim Antônio e João Antônio); Rocha (Francisco José e Joaquim José); Pereira de Almeida (Joaquim, João Rodrigues, José Rodrigues); Velho da Silva (Amaro e Leonarda). Florentino demonstra que, entre 1801 e 1830, 60% das “expedições” montadas entre o Rio e a África foram montadas por grupos familiares. Cf. FLORENTINO, M. G.: *Em Costas Negras...*, *op. cit.*, p. 219. Francisco Pinheiro Guimarães, Elias Antônio Lopes Francisco Xavier Pires, Brás Carneiro Leão, Fernando Carneiro Leão e Geraldo Carneiro Belens também são identificados como importantes negreiros por Florentino (p. 194).

⁵⁴²Tal afinidade é explicitada na parceria que os autores fizeram em *O Arcaísmo como Projeto* (Rio de Janeiro, Diadorim, 1993). Ao levantar as “15 empresas [da praça carioca] de longa distância em alguns setores da economia colonial”, Fragoso identifica-as para o período entre 1811 e 1830 por traficante. Além das famílias Gomes Barroso, Carneiro Leão, Velho da Silva, Pereira de Almeida, Rocha e de Francisco José Guimarães, cita Francisco José P. Mesquita, João Gomes Vale, Miguel Ferreira Gomes, José Inácio Vaz Vieira. Cf. FRAGOSO, J. L.: *Homens de Grossa Aventura*, *op. cit.*, p. 320.

⁵⁴³Cf. GORENSTEIN, R.: *op. cit.*, 182.

trato ao longo deste extenso percurso de vida pública? Não estaria seu estratagema do “abolicionismo às avessas”, bem como os diversos óbices latentes em seus projetos, a serviço da “pressão de interesses” descrita por Gorenstein e denunciada pelo Barão de Cairu na epígrafe deste capítulo?

Diversas pesquisas sobre o contrabando negreiro, comentadas no segundo capítulo desta dissertação, vêm descrevendo – guardados os seus contrapontos internos -- a ampla teia de interesses e participantes que constituía o comércio das almas. Neste sentido, a praça carioca e o litoral angolano têm se revelado os principais objetos dos pesquisadores, havendo ainda uma carência de estudos sobre as “comunidades traficantes” de outras províncias do Império, a exemplo da Bahia.⁵⁴⁴ Nesta província, após ter vivido dois anos em Angola – e, obviamente, convivido com a dinâmica africana do tráfico -- Brant Pontes construiu seu maior cabedal, de maneira a possibilitar, inclusive, a sua participação na fundação de uma filial do Banco do Brasil. Haveria nexos entre as suas atividades e os negócios negreiros dos negociantes urbanos da província?

Os biógrafos de Brant Pontes oferecem um perfil de político que, a despeito de seus negócios particulares, jamais poderia ter assumido investimentos no comércio negreiro, dados os seus esforços em prol do “branqueamento da população”. Antônio Aguiar, por exemplo, sublinha que, desde 1824, o então enviado brasileiro a Londres esforçava-se pelo “engajamento e remessa de três mil homens suíços para o serviço do Império, ou de outra qualquer nacionalidade”.⁵⁴⁵ Em contraposição a este argumento, o terceiro capítulo desta dissertação, mencionando negócios mantidos pelo senador Vergueiro -- figura muito mais destacada no processo de imigração no país do que Barbacena – constatou que mesmo ele esteve associado ao comércio de cativos africanos. O caso de Vergueiro indica que, diante das contínuas necessidades decorrentes da expansão da lavoura cafeeira no século XIX, investir no fluxo de africanos fora atividade bem-vinda inclusive a um de seus maiores questionadores. Urge, portanto, rechaçar qualquer relação de negação apriorística entre um Brant Pontes “imigrantista” e um eventual Brant Pontes participante do “infame comércio.”

⁵⁴⁴ Pierre VERGER, neste sentido, constitui uma importante exceção, a despeito de não fornecer nenhum dado específico sobre a trajetória política de Barbacena. Cf.: VERGER, P.: *Fluxo e Refluxo...*; *op. cit.*

⁵⁴⁵ Cf. AGUIAR, A. A.: *op. cit.*, p. 115.

Este capítulo, porém, não apresenta nenhuma conclusão definitiva quanto aos possíveis nexos entre os negócios negreiros e os negócios particulares de Felisberto Caldeira Brant Pontes. Procurou, contudo, desestruturar o mito que o associa como personagem de proa do abolicionismo imperial, indicando questionamentos que, ao menos, sugerem investigações na mesma direção.

Tomadas em perspectiva, creio ser instigante partir das modestas contribuições aqui sugeridas para uma pesquisa aprofundada dos fundamentos e da projeção do cabedal Barbacena; dos registros que possam existir de sua estada em Angola, na virada do século XVIII para o século XIX; das circunstâncias particulares que moveram suas diversas viagens à Grã-Bretanha no oitocentos; dos percursos e estratégias que elevaram-no à condição de “grande proprietário em Minas e na Bahia”⁵⁴⁶ e, finalmente, de outros elementos que sua vida privada poderia apresentar de maneira a iluminar uma releitura de conjunturas de sua vida pública no Executivo, no Conselho de Estado e no Senado imperial.

Por ora, cabe ao menos a sugestão de que o senador que, ao perdoar os proprietários do país, em 1837, perdoava também a si próprio, não foi um indivíduo “extemporâneo” e filantropicamente “liberal” na história do Império. Barbacena parece ter procurado conjugar, munido de habilidades políticas e vínculos pessoais, um complexo panorama de interesses britânicos e brasileiros à sobrevivência de seus negócios e propriedades.

⁵⁴⁶ RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução...*, *op. cit.*, p. 40.

Conclusão

“ Uma palavra, em suma, domina e ilumina os nossos estudos: “compreender”. Não afirmemos que o bom historiador é alheio às paixões; tem aquela, pelo menos. Palavra essa, não tenhamos ilusões, cheia de dificuldades; mas também cheia de esperança. (...) É tão cômodo gritar: “à força”! (...) A história, se renunciar ela mesma aos seus falsos ares de arcanjo, deve ajudar a curar-nos desta mania. Ela é uma vasta experiência da diversidade humana, um longo encontro de homens. ”

(Marc Bloch)⁵⁴⁷

Esta dissertação procurou compreender uma multiplicidade de formas de expressão anglófilas ou anglófobas na bibliografia nacional e estrangeira especializada e nos debates parlamentares brasileiros entre 1826 e 1837.

O primeiro capítulo identificou que os percursos realizados pelo argumento das pressões inglesas na historiografia sobre a abolição do comércio de cativos definem-se, sobremaneira, em torno de três linhas interpretativas, a saber: uma linha que privilegiou razões nacionalistas; outra que projetou a hegemonia inglesa e outra que associou parlamentos e súditos. Sugeriu que o argumento emergiu associado a uma disputa por méritos entre nações, em textos de historiadores que reproduziram o conteúdo de um conflito que efetivamente integrou disputas intra e inter parlamentares na Inglaterra e no Brasil de meados do século XIX. Destacou, paralelamente às abordagens mais simplistas, obras mais relevantes por sugerirem que, se de um lado as pressões britânicas não podem ser ignoradas na explicação do estancamento, por outro lado, sua hipervalorização seguramente oferece lacunas, dada a complexidade inter e intra social que o estancamento do “infame comércio” envolveu.

Tal complexidade foi demonstrada pelas obras sistematizadas no segundo capítulo. Nele, destacou-se uma bibliografia que esclarece tanto o perfil dos envolvidos na atividade tornada ilícita e a trama de negócios e regiões que articulava, como a astúcia e criatividade dos negociantes no sentido de contornar as dificuldades colocadas pela legislação que

⁵⁴⁷ BLOCH, Marc: *Introdução à História*. Lisboa, Publicações Europa-América, 1997; p. 163. Tradução: Maria Manuel, Rúi Grácio e Vítor Romaneiro.

deveria coibir o tráfico. Demonstrando divergências no entendimento do movimento abolicionista inglês e aprofundando as descrições da teia de negócios que constituiu o comércio negreiro, a bibliografia explorada explicitou que processo de estancamento pressupôs uma multiplicidade de resistências, conflitos e interesses intra e internacionais, envolvendo cidadãos ingleses, americanos, portugueses, africanos, brasileiros e franceses. Revelou, assim, que a superação do comércio das almas não poderia ser resultado apenas da intervenção unilateral de pequenos grupos de políticos brasileiros ou britânicos, até porque setores sociais importantes de ambos os países estavam fortemente comprometidos com a atividade.

O possível envolvimento de parlamentares brasileiros na teia de negócios que constituía o fluxo foi sinalizado nos dois últimos capítulos. No terceiro, uma análise aprofundada dos argumentos registrados pelos Anais da Câmara imperial permitiu o levantamento de hipóteses nesta direção. Ademais, possibilitou a identificação de um grupo de políticos que, logo na primeira legislatura imperial, demonstrou-se extremamente crítico do sistema escravista, conjecturando a respeito dos possíveis motivos para tão manifestado anti-escravismo. Neste sentido, seus pronunciamentos, comparados a outra variedade de discursos anglófilos e anglófobos, sinalizaram um latente mal-estar na estrutura do poder monárquico no Primeiro Reinado, demarcando um conflito entre as esferas do Legislativo e do Executivo através do imbricamento deste embate nas discussões sobre a assinatura do Tratado de 1826. Finalmente, o capítulo registrou múltiplas artimanhas em prol da preservação do comércio de africanos nas falas de deputados e inclusive nos próprios projetos anti-tráfico que eles defenderam.

Mas este ardil consubstanciado na estratégia do “abolir para preservar” – inaugurado, em plenário, pelo deputado Clemente Pereira -- encontraria seu gestor mais hábil não na Câmara, mas no Senado. O quarto e último capítulo desta dissertação procurou desestruturar uma imagem pouco rigorosa e idealizada do senador Marquês de Barbacena. Partindo da carência de um estudo mais apropriado de sua trajetória político-parlamentar – lacuna esta pontuada desde o primeiro capítulo – localizou as matrizes do sucesso do mito de seu “abolicionismo”, a saber: um pequeno acervo de biografias explicitamente laudatórias e a ausência de sistematizações historiográficas detalhadas das discussões que ambos os seus projetos anti-tráfico – de 1831 e de 1837 – ensejaram no Senado. Neste

sentido, procurou estabelecer condições para uma compreensão mais adequada do senador enquanto hábil político e proprietário escravista do Império, explicitando as suas tentativas de compatibilizar a questão do tráfico a conquistas alfandegárias para o Brasil e sugerindo uma possível ligação entre ele e o governo do imperador D. Pedro I (período em que concretizou uma meteórica carreira política e diplomática), mas, também, com os lucrativos negócios do tráfico – sugestão que ganha força quando consideramos as informações de Sérgio Buarque de Holanda, bem como a carência de estudos históricos aprofundados que cruzem a trajetória política de Barbacena com seus negócios privados.

Creio que os dados apurados nesta pesquisa contestam a tese da absoluta incompatibilidade entre liberalismo e escravidão, recorrente em muitas falas do Parlamento imperial e em alguns dos estudos explorados. Segundo esta acepção, os “liberais coerentes” seriam aqueles genuinamente associados à “causa abolicionista”. Esta perspectiva integra, por exemplo, um pronunciamento do anglófilo José de Rezende Costa, que sublinhou, em 1830, que “no Brasil, havendo escravos, desacredita-se o sistema liberal”.⁵⁴⁸ Ela faz-se igualmente presente em Sacramento Blake, quando o biógrafo identifica “medidas liberalíssimas” nos discursos de Ernesto Ferreira França.⁵⁴⁹ Também permeia, inclusive, uma das mais recentes interpretações para o abolicionismo de José Bonifácio, articulado em sua “Representação à Assembléia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura”.⁵⁵⁰

⁵⁴⁸ AC, sessão de 05 de agosto de 1830.

⁵⁴⁹ BLAKE, *op. cit.*; vol. I, p. 162.

⁵⁵⁰ Refiro-me aqui aos estudos já citados de Ana Rosa Clochet da Silva. Em termos sucintos, a autora sugere que, “fundamentado por idéias e um modo de *fazer política* trazidos do cerne do reformismo ilustrado pombalino, José Bonifácio procurou superar os principais viéses de nossa formação colonial e escravista. No plano político, criando uma identificação entre Estado e sociedade – fazendo esta última reconhecer-se como representada no primeiro -- mediante mecanismos típicos da ordem do Antigo Regime e uma noção de *pacto* bebida no cerne do liberalismo político da Luzes. No plano social, criando ideologicamente uma identidade nacional em contraposição ao inimigo externo e encampando um projeto que, embora de longo prazo, visava a integração de partes heterogêneas, num “corpo sólido e político”, o que implicava a superação da ordem escravista. No plano econômico, tratando de uma série de reformas – dentre as quais a própria abolição do tráfico africano – destinadas à completa internalização do processo de acumulação de capital, já iniciado com a quebra do pacto colonial, em 1808.” (SILVA, A. R. C. da: “Inventando a Nação...”, *op. cit.*, p. 406; grifos meus). Consonante a estas proposições, outra análise de Silva da Representação de 1823 já havia reiterado que a escravidão, em Bonifácio, apresentava uma série de óbices para a constituição plena de uma “Nação liberal” brasileira. Dentre estes óbices, eis o que aqui mais nos interessa: “no plano interno, conforme temos ressaltado, este obstáculo expressava-se no fato de a escravidão solapar as bases da sociedade civil, tanto nos seus efeitos

Creio ser viável compreender as estratégias de “abolir para preservar”, sinalizadas nesta dissertação, invertendo-se o paradigma no qual se assenta a incompatibilidade entre liberalismo e escravidão.⁵⁵¹ Para tanto, torna-se oportuno admitir e reiterar a plausibilidade de algumas proposições teóricas de Maria Sylvia de Carvalho Franco sobre a complexidade dos nexos efetivos entre a escravidão e práticas liberais, respaldadas pelas próprias matrizes teóricas do liberalismo.⁵⁵² Franco, empreendendo uma incursão à obra de John Locke, teórico pioneiro das proposições liberais, “em seu constituir”⁵⁵³ -- entendendo-a como um “ato de poder”, “unitário, conseqüente” e inscrito “na trama das forças capitalistas, na trama de seus fundamentos lógicos às suas conseqüências práticas” --, interpreta o liberalismo enquanto formulação teórica instaurada sobre fundamentos extremamente discriminadores, autoritários, irredutíveis, mistificadores e que expressam um poder de classe numa íntima relação com a sua própria prática. Em resumo, trata-se de uma formulação que “troca o sentido de todas as categorias que usa e inverte o significado do processo social”: “a igualdade funda a desigualdade, a liberdade funda a opressão, a comunidade funda a sociedade dividida e estratificada, a democracia funda a dominação de uns poucos.”⁵⁵⁴

Admitindo-se que em tal formulação teórica propriedade é sinônimo daquilo que é “específico”, “próprio” ao ser humano e que está “sujeito às suas leis”; admitindo-se o cruzamento entre “natural” e o “racional” que esta formulação apresenta, de tal forma que “só aqueles que se utilizam da razão, os que a põem em movimento – e nem todos o fazem – se incluem no estado natural da humanidade” e, finalmente, admitindo-se a decorrência lógica de que, se um membro deste sistema molesta a propriedade de outrem, afronta

morais e jurídicos – uma vez que o escravo não era cidadão – quanto pelo fato de obstar a formação de uma economia de livre mercado.” (SILVA, A. R. C. da: *Construção da Nação e Escravidão...*, *op. cit.*, p. 202; grifos meus).

⁵⁵¹ Para uma exposição teórica acurada deste paradigma, cf. : SCHWARZ, Roberto: “As idéias fora do lugar”, in *Estudos CEBRAP*, 1973; (3); pp. 149-161.

⁵⁵² Cf. FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho: “All the World Was América: John Locke, liberalismo e propriedade como conceito antropológico” (*Revista USP* (17), março-maio, 1993, pp. pp. 30-53). Cf. também, da mesma autora, “As idéias estão no lugar”, in (*Cadernos Debate*, (1); São Paulo, Brasiliense, 1976, pp. 61-64); *Homens Livres na Ordem Escravocrata* (São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros, 1968); “A Organização Social do Trabalho no Período Colonial”, in PINHEIRO, Paulo Sérgio (org.): *Trabalho Escravo, Economia e Sociedade* (Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984). Um emprego meticuloso e multifacetado das proposições de Franco às circunstâncias políticas da Independência brasileira foi empregado por Cecília Helena L. de Salles Oliveira, no já citado *A Astúcia Liberal: Relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*.

⁵⁵³ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho: “All the World Was America”, *op. cit.*

⁵⁵⁴ Idem, *ibidem*; especialmente p.42.

diretamente o “fundamento da vida” do agredido, nada mais compatível ao sistema teórico liberal do que a escravização absoluta deste infrator:

“A presença dos escravos no *Segundo Tratado*, nada apresenta de “contraditório” com o liberalismo: prática e teoricamente, do ponto de vista heurístico ou ético, a justificativa da escravidão é uma consequência última, que deriva dos seus pressupostos: o poder atribuído, ao espécime perfeito, de confiscar, de modo total, os predicados constitutivos da pessoa humana, naqueles considerados defeituosos e nocivos”⁵⁵⁵

Sob estas premissas, as hipóteses levantadas a respeito dos nexos entre políticos como Clemente Pereira e Felisberto Brant Pontes e os negócios escravistas confirmam não o desvirtuamento de “liberais incoerentes”, mas sim jogos políticos astutos deflagrados em mecanismos que retoricamente incriminavam o comércio de africanos mas, que, em termos efetivos, propunham a sua prorrogação. Políticos como Pereira e Brant teriam como objetivo último ampliar o seu cabedal num negócio extremamente lucrativo porque intrinsecamente respaldado por uma sociedade que guardava os mesmos valores destacados por Cecília de Salles Oliveira para o início da década de 1820: uma sociedade em que “propriedade e bens de capitais constituíam o fundamento da liberdade e da igualdade com as quais [os grupos políticos] atuavam no mercado e compunham a trama política”, atribuindo-se para si, graças a este fundamento, uma cidadania do mesmo nível daquela dos norte-americanos.⁵⁵⁶

⁵⁵⁵ Idem, *ibidem*, p. 49.

⁵⁵⁶ OLIVEIRA, *op. cit.*, especialmente a p. 131. Cf. também ARENDT, Hannah: *Da Revolução*, sobretudo capítulos II e III (Trad.: José R. Miney. São Paulo, Ed. Ática / Brasília, Ed. da UnB, 1988) e MARSON, Izabel Andrade: “Hannah Arendt e a Revolução: ressonâncias da revolução Americana no Império Brasileiro” (Inédito, *mimeo*; Campinas, Departamento de História, I.F.C.H. – Unicamp, 2002). Nesta reflexão sobre *Da Revolução*, Marson propõe “afinidades” entre os conteúdos dos projetos de independência nos Estados Unidos e no Brasil, ancorando estas afinidades em quatro parâmetros. Dentre eles, para citar a própria autora, encontrava-se a “convicção de que o problema que [esses cidadãos] debatiam não era preferencialmente de ordem social, mas político, pois privilegiava não uma mudança na ordem existente na sociedade, mas a escolha do regime de governo. Tratava-se de uma luta contra a tirania e a opressão políticas. Por isso, a busca da felicidade, ou o conteúdo da felicidade pública, se identificaram expressivamente com o direito de participação no poder público, e com a liberdade para criar um novo pacto político, a partir das decisões de conselhos nos quais os cidadãos livres deveriam exercer sua atuação; e para a prática dos negócios que franqueavam o enriquecimento particular. A preponderância de tais preocupações teria deslocado para um segundo plano a compaixão para com os desvalidos, no caso americano particularmente identificados com os escravos” (MARSON, *op. cit.*, p.3; grifo meu).

Admitindo-se estes pressupostos, o deputado José de Rezende Costa e os partidários da abolição *ipso facto* – ou mesmo críticos extremados de Barbacena, como o senador Teixeira de Gouvêa -- expressavam a inquietação de um grupo restrito de parlamentares que, para citar uma expressão de Cornélio Ferreira França, irritava-se com a “inutilidade” das intermitentes e vagas discussões em prol do estancamento na Câmara, iniciadas na discussão do Tratado de 1826. Conforme procurei demonstrar, tamanha “inutilidade” inscrevia-se em complexas artimanhas políticas de subterfúgios extremamente úteis àqueles interessados na prorrogação do “infame comércio”. Ou seja, é possível considerar que a teia robusta e astuciosa que sustentava este gênero de negócio (já bem demonstrada pelos historiadores abordados no segundo capítulo) se (re)colocava nas ambigüidades e tergiversações da argumentação política, configurando, no mínimo, nuançados e contraditórios perfis para o liberalismo.

Fontes e bibliografia citadas ⁵⁵⁷

I-) Fontes Impressas

I. 1-) Anais:

Anais do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Senhores Deputados.
Centro de Documentação e Informação – Brasília, 1982. Reimpressão da edição publicada pela Typographia de H. J. Pinto (Rio de Janeiro, , 1874) : sessões de 1826 a 1837.

Anais do Senado do Império.
Rio de Janeiro; Typographia de H. J. Pinto, 1912-1914: sessões de 1831 e 1837.

Atas do Conselho de Estado. Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1973.

I. 2-) Livros:

ARMITAGE, John: *História do Brasil: desde o período da chegada da família real de Bragança, em 1808, até a abdicação de D. Pedro I, em 1831, compilada à vista dos documentos públicos e outras fontes originais formando uma continuação da história do Brasil de Southey.* Belo Horizonte/São Paulo; Itatiaia/Edusp, 1981. Primeira edição: 1836.

BASTOS, Tavares: *Cartas do Solitário.* São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938.

BURLAMAQUE, Frederico Leopoldo César: *Memória analítica acerca do comércio de escravos e acerca da escravidão doméstica ; in Memórias sobre a Escravidão.* Rio de Janeiro, Arquivo Nacional / Brasília, Fundação Petrônio Portella, 1988.

LUCCOCK, John: *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil.* Belo Horizonte, Itatiaia, 1975.

MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão: *A Escravidão Africana no Brasil; ensaio histórico-jurídico-social.* Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1866.

NABUCO, Joaquim: *A Escravidão.* Rio de Janeiro, 1988.

NABUCO, Joaquim: *Um Estadista do Império: Nabuco de Araújo, suas vidas, suas opiniões, sua época.* Rio de Janeiro/Paris, H. Garnier Livreiro e Editor, 1897-1899 ; 3 vols.

⁵⁵⁷ Nem todas as obras citadas oferecem indicações sobre o local ou sobre a editora relativos à publicação.

PINTO, Antônio Pereira: *Apontamentos para o Direito Internacional ou Coleção completa dos Tratados celebrados pelo Brasil com diferentes nações estrangeiras*; Rio de Janeiro, 1864.

WALSH, R. R.: *Notices from Brazil in 1828 and 1829*. Londres, 1830.

II-) Bibliografia Específica

II. A-) Livros, dissertações e teses:

AGUIAR, Antônio Augusto: *A Vida do Marquês de Barbacena*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.

ALGRANTI, Leila Mezan: *O Feitor Ausente. Um Estudo sobre a Escravidão Urbana no Rio de Janeiro (1808-1822)*. Petrópolis, Vozes, 1988.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de: *O Trato dos Viventes – Formação do Brasil no Atlântico Sul (Séculos XVI e XVII)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

ALEXANDRE, Valentim: *Os Sentidos do Império: Questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*. Porto, Afrontamento, 1993.

AZEVEDO, Célia Maria Marinho de: *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites – Século XIX*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

BARBOSA, Silvana Mota: “A Sphinge Monárquica: O poder moderador e a política imperial”. Tese de Doutorado, Campinas, I.F.C.H. / Unicamp, 2001; *mimeo*.

BEIGUELMAN, Paula: *Formação Política do Brasil*. 2ª edição. São Paulo, Pioneira, 1976.

BEIGUELMAN, Paula: *Pequenos Estudos de Ciência Política*. 2ª ed., São Paulo, Pioneira, 1973.

BETHELL, Leslie: *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil*. São Paulo, ed. USP, 1976.

BETHELL, Leslie: *The Abolition of the Brazilian Slave Trade – Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*. Cambridge University Press, 1970.

CALDEIRA, Jorge (organização e introdução): *Diogo Antônio Feijó*. São Paulo, Editora 34, 1999.

CALÓGERAS, João Pandiá: *A Política Exterior do Império* (vol III: "Da Regência à Queda de Rozas"). São Paulo, Companhia Ed. Nacional, 1933.

CALÓGERAS, João Pandiá: *Formação Histórica do Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938 / 1ª ed.:1930.

CALÓGERAS, João Pandiá: *O Marquês de Barbacena*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1932.

CAPELA, José: *Escravidão: A empresa de saque. O abolicionismo, 1810-1875*. Porto, Afrontamento, 1974.

CAPELA, José: *As Burguesias Portuguesas e a Abolição do Tráfico da Escravidão, 1810-1842*. Porto, Afrontamento, 1979.

CAPELA, José e Eduardo Medeiros: *O Tráfico de Escravos de Moçambique para as Ilhas do Índico, 1720-1902*. Maputo, Núcleo Editorial da Universidade de Mondlane, 1987.

CARREIRA, Antônio: *O Tráfico Português de Escravos na Costa Oriental Africana nos Começos do século XIX. Estudo de um caso*. Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1979.

CARVALHO, Darci: *Desenvolvimento e Livre Comércio: As Idéias Econômicas e Sociais do Visconde de Cairu. Um estudo de História do Pensamento Econômico Brasileiro*. São Paulo, IPE/USP, 1985.

CARVALHO, José Murilo de: *A Construção da Ordem: a elite política imperial*. Rio de Janeiro, Campus, 1980.

CARVALHO, José Murilo de (intro.): *Bernardo Pereira de Vasconcelos*, da coleção *Fundadores do Brasil*. São Paulo, Editora 34, 1999.

CONRAD, Robert Edgar: *Tumbeiros -- o Tráfico de Escravos para o Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1987.

CURTIN, Philip: *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison, University of Wisconsin Press, 1969.

DAVIS, David Brion.: *The Problem of Slavery in Western Culture*. Ithaca, 1966.

DRESCHER, S.: *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*. Pittsburgh, 1977.

EGAS, Eugênio: *Diogo Antônio Feijó*. São Paulo, Typographia Levi, 1912, 2 vols.

ELLIS Jr., Alfredo: *Diogo Antônio Feijó e a primeira metade do século XIX*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1980.

ELTIS, David: *Economic Growth and the Ending of Transatlantic Slave Trade*. New York, Oxford University Press, 1987.

FENELON, Dea: "Cairu e Hamilton: um estudo comparativo." Tese de Doutorado, Belo Horizonte, UFMG, 1973; *mimeo*.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral: "Dos Sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860." Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, UFRJ, 1996; *mimeo*.

FLORENTINO, Manolo Garcia e José Roberto Góes: *A paz das senzalas: Famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790-c.1850*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1997.

FLORENTINO, Manolo Garcia: *Em Costas Negras: um estudo sobre o tráfico atlântico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995.

FORJAZ, D: *O Senador Vergueiro*. São Paulo, 1924.

FRAGOSO, João Luís: *Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.

FRANCO, Afonso Arinos de Mello: *O Constitucionalismo de D. Pedro I no Brasil e em Portugal*. Brasília, Ministério da Justiça, 1994.

GOLUART, Maurício: *A Escravidão Africana no Brasil*. São Paulo, Martins, 1950.

GORENDER, Jacob: *O Escravismo Colonial*. São Paulo, Ática, 1978.

GORENSTEIN, Riva: *Comércio e Política: O enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

GOUVELA, Maurílio de: *História da Escravidão*. Rio de Janeiro, 1955.

GRAHAM, Richard: *Great Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914*. Cambridge, 1968.

HOPPE, Fritz: *África Oriental portuguesa no tempo do marquês de Pombal, 1750-1777*. Lisboa, Agência Geral do ultramar, 1970.

ISAACMAN, Allen: *A Tradição de Resistência em Moçambique. O vale do Zambeze, 1850-1921*. Porto, Afrontamento, s/d.

JANOTTI, Aldo: *O Marquês de Paraná*. Belo Horizonte, Itatiaia / São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

KARASCH, Mary: *Slave Life in Rio de Janeiro*. Princeton, Princeton University Press, 1987.

KARASCH, Mary Catherine: "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851". Madison, University of Wisconsin Press, 1967.

KLINGBERG, F.: *The Anti-Slavery Movement in England: A Study in English Humanitarianism*. Archon Brooks, 1926.

LEITE, Antônio Carlos Teixeira: *O Tráfico Negreiro e a Diplomacia Britânica*. Caxias do Sul, EDUCS, 1998.

LENHARO, Alcir: *As Tropas da Moderação*. São Paulo, Símbolo, 1979.

LOPES DE LIMA, Joaquim: *Ensaio sobre a Estatística de Angola, Benguela e suas dependências*. Vol 03 dos *Ensaio sobre a Estatística das Possessões Portuguesas*. Lisboa, 1846.

LOURENÇO, Fernando: *Agricultura Ilustrada: Liberalismo e escravismo nas origens da questão agrária brasileira*. Campinas, Editora da Unicamp, 2001.

MACEDO, Sérgio D.T. : *Apontamentos para a História do Tráfico Negreiro no Brasil*. São Paulo, Imprensa Nacional, 1941.

MANCHESTER, Alan K: *Preeminência Inglesa no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1973.

MARSON, Izabel Andrade: "O império da "conciliação": política e método em Joaquim Nabuco – a tessitura da revolução e da escravidão". Tese de Livre Docência, Campinas, Unicamp, 1999; *mimeo*.

MARSON, Izabel Andrade: *O Império do Progresso – A Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855)*. São Paulo, Brasiliense, 1987.

MATTOS, Ilmar Rohloff de: *O Tempo Saquarema : a formação do Estado Imperial*. Rio de Janeiro, 1987.

MEDEIROS, Eduardo: *As Etapas da Escravatura no norte de Moçambique*. Maputo, Arquivo Histórico de Moçambique/Neuem, 1988.

MILLER, Joseph: *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angola Slave Trade, 1730-1830*. James Vurrey, 1988.

MORAES, Evaristo de: *A Escravidão Africana no Brasil (das origens à extinção)*. 2^a ed., Brasília, Ed. UnB, 1980.

NOVELLI Jr., Luiz Gonzaga: *Feijó, um paulista velho*. Rio de Janeiro, Edições GRD, 1963.

OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles: *A Astúcia Liberal*. Bragança Paulista, EDUSF, ÍCONE, 1999.

ORICO, Oswaldo: *O Demônio da Regência*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1932.

PAIM, Antônio: *Cairu e o Liberalismo Econômico*. Rio de Janeiro, Editora Tempo Brasileiro, 1968.

PEREIRA, José Flávio: “Cairu Revisitado: Uma contribuição ao estudo do reformismo liberal.” Tese de Doutorado, São Paulo, 1994.

RIBEIRO, Gladys Sabina: “A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos anti-lusitanos no Primeiro Reinado.” Tese de Doutorado, I.F.C.H – Unicamp, Campinas, 1997; *mimeo*.

RICCI, Magda Maria de Oliveira: *Assombrações de um Padre Regente: Diogo Antônio Feijó (1784-1843)*. Campinas, Editora da Unicamp, 2001.

ROCHA, Antônio Penalves: *Visconde de Cairu*. São Paulo, Editora 34, 2001.

RODRIGUES, Jaime: “De Costa a Costa – Escravos e Tripulantes no Tráfico Negreiro (Angola - Rio de Janeiro, 1789-1860)”. Tese de Doutorado, Campinas, I.F.C.H / Unicamp; maio de 2000; *mimeo*.

RODRIGUES, Jaime: *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, Editora da Unicamp, 2000.

RODRIGUES, José Honório: *Brasil e África: Outro horizonte*. 2ª. edição, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1964.

RODRIGUES, José Honório: *O Parlamento e a Evolução Nacional (1826-1840) – Introdução Histórica*. Brasília, Senado Federal, 1972; volume 1.

SILVA, Ana Rosa Clocllet da: *Construção da Nação e Escravidão no pensamento de José Bonifácio, 1783-1823*. Campinas, Editora da Unicamp, 1999.

SILVA, Ana Rosa Clocllet da: “Inventando a Nação: Intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiro no crepúsculo do Antigo Regime Português: 1750-1822”. Tese de Doutorado, I.F.C.H. – Unicamp, Campinas, 2000; *mimeo*.

SOUSA, Octávio Tarquínio de: *Bernardo Pereira de Vasconcelos*. Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/Edusp, 1988.

SOUSA, Octávio Tarquínio de: *Diogo Antônio Feijó*. Rio de Janeiro, José Olympio, 1942.

- STEIN, Stanley J.: *Vassouras: a Brazilian Coffee Country, 1850-1900*. Harvard, 1957.
- TASINAFO, Célio Ricardo: “Política e Escravidão: O projeto emancipacionista de Joaquim Nabuco em *A Escravidão* (1870)”. Monografia de Bacharelado, Campinas, Unicamp, 1999; *mimeo*.
- TASINAFO; Célio Ricardo: “A Obra do Presente e do Futuro: Alguns dos significados da proposta abolicionista / reformista de Joaquim Nabuco (1882-1884)”. Dissertação de Mestrado, Campinas, Unicamp, 2001; *mimeo*.
- TAUNAY, Affonso de E.: *Subsídios para a História do Tráfico Africano para o Brasil*. São Paulo, Imprensa Nacional, 1941.
- TEMPERLEY, H.: *British Antislavery, 1833-1870*. Londres, 1972.
- VERGER, Pierre: *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII ao XIX)*. São Paulo, Corrupio, 1987 / 1ª edição: 1968.
- WALVIN, James (org.). *Slavery and British Society, 1776-1846*. Louisiana State University Press, 1982.
- WERNET, Augustin: *Sociedades Políticas (1831-1832)*. São Paulo, Cultrix, 1978.
- WILLIAMS, Eric: *Capitalismo e Escravidão*. CEA, 1975.
- WRIGHT, Antônia Fernanda Pacca de Almeida: *Desafio Americano à Preponderância Britânica no Brasil, 1808-1850*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1978.

II. B-) Artigos:

- ADAMS, Jane Elizabeth: “The Abolition of the Brazilian Slave Trade”, in *Journal of Negro History*, X, 1925, 607-637.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de: “Escravos e Proletários”, in *Novos Estudos Cebrap*, Julho (1988); pp. 30-56.
- ALMEIDA, José: apresentação da obra de José da Silva Lisboa, *Estudos do Bem Comum e Economia Política*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975.
- ALVES, João Luiz: “A Questão do Elemento Servil. A Extinção do Tráfico e a Lei de Repressão de 1850. Liberdade dos Nascituros” *R.I.H.G.B.*, 1916, pp.189-253.

AMARAL, Roquinaldo do: “Brasil e Angola no Tráfico ilegal de escravos (1830-1860)”, in PANTOJA, Selma e José Flávio Sombra Saraiva (orgs.): *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999.

AMARAL, Roquinaldo do: “O significado e os métodos do tráfico ilegal de africanos na costa ocidental da África, 1830-1860”, in *Cadernos do Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social*, 1995; 2; pp. 55-70.

BOCCIA, Ana Maria Mathias e Eneida Maria Malerbi: “O Contrabando de Escravos para São Paulo”, in *Revista de História*, (112), Volume LVI, Outubro-Dezembro, 1977.

CASTRO, Paulo Pereira de: “A ‘Experiência Republicana’, 1831-1840”, in HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.): *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo, Difel, 1967; t.II, v.II.

DIAS, Jill R.: “A sociedade colonial de Angola e o liberalismo português”, in *O Liberalismo na Península Ibérica na Primeira Metade do Século XIX*. Lisboa, Sá da Costa, 1982.

DRESCHER, S.: “The Public Opinion and the Destruction of British Colonial Slavery”, in WALVIN, James (org.): *Slavery and British Society, 1776-1846*. Louisiana State University Press, 1982; pp. 22-48.

DRESCHER, Seymour. “The Slaving Capital of the World: Liverpool and National Opinion in the Age of Abolition.” *Slavery & Abolition*, Volume 9, N. 2, Sept. 1988.

ELTIS, David: “The Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade: an Annual Time Series of Imports into the Americas Broken down by Region”, in *Hispanic American Historical Review*, 67 (1); pp. 190-138. 1987.

FLADELAND, B.: “ ‘Our Cause being One the Same’: Abolitionism and Chartism”, in WALVIN, J. *Slavery and British Society, 1776-1846, op. cit.*; pp.69-99.

GEGGUS, D.: “ British Opinion and the Emergence of Haiti, 1791-1805”, WALVIN, James: *Slavery and British Society; op. cit.*; pp.123-149

GOMES, Alfredo: “Acheegas para a história do tráfico africano no Brasil. Aspectos numéricos”, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, IV Congresso de História Nacional, 1949, vol. V.

GRADEN, Dale T.: “ ‘Uma lei... até de segurança pública’: resistência escrava, tensões sociais e o fim do tráfico internacional de escravos para o Brasil (1835-1856)”, in *Estudos Afro-Asiáticos* (30); pp. 113-149; dezembro de 1996.

HILL, Lawrence F: “The Abolition of the African Slave Trade to Brazil”, in *Hispanic American Historical Review*, 11 (2); pp. 169-197, 1931.

MARSON, Izabel Andrade: "Liberalismo e escravidão no Brasil: Joaquim Nabuco e o jogo de temas, argumentos e imagens na (re)criação do progresso". Campinas, I.F.C.H. – Unicamp, s.d.; *mimeo*.

MINCHINTON, Walter E.: "Williams and Drescher: Abolition and Emancipation", in *Slavery & Abolition*, vol. 4, n. 2, Sept. 1983.

NOVAIS, Fernando e José Jobson de Andrade Arruda: "Prometeus e Atlantes na Forja da Nação", apresentação a uma edição de *Observações sobre a Franqueza da Indústria, e Estabelecimento de Fábricas no Brasil*. Brasília, Senado Federal, 1999.

RICE, C.D. "The Missionary Context of the British Antislavery Movement", in WALVIN, J.: *Slavery and British Society, 1776-1846; op. cit.*; pp.150-163

ROCHA, Aurélio: "Contribuição para o estudo das relações entre Moçambique e o Brasil no século XIX (Tráfico de escravos e relações políticas e culturais)", in *Estudos Afro-Asiáticos* (21); 1991; pp. 199-233.

TAVARES, Luiz Henrique Dias: "O Processo das Soluções Brasileiras no Exemplo da Extinção do Tráfico Negreiro", in *Revista de História*, outubro-dezembro, vol XXXV, nº 72, 1967, pp. 523-537.

TEMPERLEY, Howard. "The Ideology of Antislavery", in ELTIS, David & WALVIN, James: *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*. Madison, University of Wisconsin Press, 1981; respectivamente pp. 21-36 e pp. 63-82.

VIANNA, Manuel Álvaro de Sousa Sá: "O Tráfico e a Diplomacia Brasileira", in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Imprensa Nacional, 1917, pp.539-564; Tomo especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional / setembro de 1914.

III-) Bibliografia Geral

III. A-) Livros:

ARENDDT, Hannah: *Da Revolução*. São Paulo, Ed. Ática / Brasília, Ed. da UnB, 1988.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Dicionário Biográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1893 / 1902 (7 vols.).

BLOCH, Marc: *Introdução à História*. Lisboa, Publicações Europa-América, 1997.

COSTA, Emília Viotti da: *Da Senzala à Colônia*. São Paulo, Difel, 1966.

COUPLAND, R.: *The Empire in These Days*. London, 1935.

FAORO, Raymundo: *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro*. 5ª ed., Porto Alegre, Globo, 1979 / 1ª ed.:1956.

FEBVRE, Lucien. *Combates pela História*. Lisboa, Presença, 1985.

FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho: *Homens Livres na Ordem Escravocrata*. São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros, 1968.

FURTADO, Celso: *Formação Econômica do Brasil*. Cia Ed. Nacional, 1967.

HOBBSAWM, Eric e Terence Ranger (orgs.): *A Invenção das Tradições*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2002.

HOLANDA, Sérgio Buarque de: *Raízes do Brasil*. São Paulo, 1936.

MOTA, Carlos Guilherme (org.): *Febvre: História*. São Paulo, Ática, 1978.

NOVAIS, Fernando A.: *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo, HUCITEC, 1983.

OLIVEIRA MARTINS, Joaquim Pedro: *O Brasil e as Colônias Portuguesas*. Lisboa, 1881.

PRADO JÚNIOR, Caio: *Evolução Política do Brasil e outros estudos*. São Paulo, Brasiliense, 1963.

SODRÉ, Nelson Werneck: *As Razões da Independência*. Rio de Janeiro, 1965.

VIANNA, Hélio: *Contribuição à História da Imprensa Brasileira (1822-1869)*. Rio de Janeiro, 1945.

III. B-) Artigos:

CARDOSO, Ciro F. S.: "Sobre os modos de produção coloniais na América", in SANTIAGO, Théo (org.): *América Colonial (Ensaio)*. Rio de Janeiro, Pallas, 1975, pp.61-88.

FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho: "All the World Was América: John Locke, liberalismo e propriedade como conceito antropológico". *Revista USP* (17), março-maio, 1993, pp. pp. 30-53.

FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho: "As idéias estão no lugar", in *Cadernos Debate*, (1); São Paulo, Brasiliense, 1976, pp. 61-64.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho: “A Organização Social do Trabalho no Período Colonial”, in PINHEIRO, Paulo Sérgio (org.): *Trabalho Escravo, Economia e Sociedade*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.

MARSON, Izabel Andrade: “Hannah Arendt e a Revolução: ressonâncias da revolução Americana no Império Brasileiro”. Inédito; Campinas, Departamento de História, I.F.C.H. – Unicamp, 2002; *mimeo*.

SCHWARZ, Roberto: “As idéias fora do lugar”, in *Estudos CEBRAP*, 1973; (3); pp. 149-161.