

O TRÁFICO DE ESCRAVOS, A PRESSÃO INGLESA E A LEI DE 1831

João Daniel Antunes Cardoso do Lago Carvalho¹

RESUMO

A Lei de 7 de novembro de 1831, também conhecida como “Lei Feijó-Barbacena”, foi criada com o intuito de extinguir a entrada de novos escravos em território brasileiro, se constituindo na primeira norma nacional neste sentido. Ela também pode ser entendida a partir das relações diplomáticas entre a Grã-Bretanha e o Império do Brasil, visto que suas origens se encontram já na Convenção Anglo-brasileira de 23 de novembro de 1826, em que o governo brasileiro se comprometeu em tornar o comércio de cativos uma atividade de pirataria em até três anos, o que ocorreu em 13 de março de 1827. Este artigo é um exame dos fatos que levaram a promulgação da norma antitráfico brasileira, enfatizando que ela pode ser considerada, no momento de sua criação, uma vitória diplomática do governo britânico com relação ao Brasil.

Palavras-chave: Brasil; Inglaterra; Lei de 1831; Convenção de 1826; tráfico de escravos.

ABSTRACT

The Law of November 7, 1831, also known as "Lei Feijó-Barbacena," was created in order to extinguish the entry of new slaves in Brazil, constituting the first national standard in this regard. It can also be understood from the diplomatic relations between Britain and the Empire of Brazil, since its origins lie already in the Anglo-Brazilian Convention of 23 November 1826, when the Brazilian government has pledged to make the slave trade a pirate activity by up to three years, which occurred on March 13, 1827. This article is an examination of the facts that led to the promulgation of the standard Brazilian anti-trafficking, emphasizing that it can be considered, in the moment of its creation, a diplomatic victory of the British government in relation to Brazil.

Keywords: Brazil; England; Law of 1831; Convention of 1826; slave trade

¹ Mestrando do programa de pós graduação em história da UNIVERSO/RJ.

Introdução

A Lei de 7 de novembro de 1831 foi a primeira norma brasileira a proibir a entrada de escravos africanos nos portos do Brasil. Conhecida também como “Lei Feijó-Barbacena”, sua construção está inserida no contexto maior das relações diplomáticas entre o Império brasileiro e a Grã-Bretanha nas décadas iniciais do século XIX. A vinda da família real para o Rio de Janeiro, em 1808; a independência do Brasil perante Portugal, em 1822; e a promulgação da lei; tudo isso está, de alguma forma, conectado aos anseios britânicos de erradicação do tráfico atlântico (BETHELL, 2002). O que se tentará a seguir é demonstrar, através de alguns documentos alocados no Arquivo Histórico do Itamaraty, no Rio de Janeiro, e de uma bibliografia pertinente, que as pressões externas vindas do governo britânico foram muito importantes para que a norma antitráfico fosse criada.

A questão do tráfico entre Inglaterra e Portugal

No início do século XIX, grande parte dos territórios da Europa já estava sob comando do general francês Napoleão Bonaparte. Mas havia dois países que ainda não tinham se curvado. Um era a Inglaterra, grande potência marítima e comercial da época e rival histórica dos franceses; o outro, um pequeno reino incrustado no litoral atlântico da Península Ibérica. Era Portugal.

Importante na era dos descobrimentos, o país agora passava por uma situação um tanto constrangedora. Seu domínio na América era o local economicamente mais vibrante de todo o império português no final do século XVIII (ARRUDA, 2008). Toda a riqueza ali produzida era baseada no sistema de *plantations*: grandes unidades que se especializavam em apenas um item cujo destino era o mercado exterior, notadamente o europeu. O trabalho era realizado por escravos importados da África. Quando chegavam ao território luso-americano, eram empregados nos mais diversos ofícios dentro da cadeia produtiva desses bens de exportação. E a forma mais usual de se repor essa mão de obra era através do tráfico atlântico (BRUM, 1996; FURTADO, 2007; PEREIRA, 1986).

O comércio de cativos africanos foi uma das atividades mais rentáveis entre os séculos XVI e XIX. Isso pode ser compreendido pelo grande número africanos encarcerados que fizeram a travessia do Oceano Atlântico, apesar das dificuldades em se chegar a um montante preciso. Um exemplo está no livro *Em Costas Negras*, de Manolo Florentino. Nessa obra, o autor faz um grande debate historiográfico para se tentar alcançar um número mais claro possível de africanos que desembarcaram no porto do Rio de Janeiro entre o final do século XVIII e começo do seguinte. Concluindo, ele chega ao número de 697.945 indivíduos entre os anos de 1790 e 1830 (FLORENTINO, 1997: 50). Para um período de quarenta anos apenas, já é muito. Logo, podemos imaginar quantos milhões deles aportaram nesta terra, a grande maioria nunca mais podendo voltar para a África.

Mas, muitos podem se perguntar: o que tinha o tráfico a ver com o avanço napoleônico na Europa e a sobrevivência de Portugal? Como a Grã-Bretanha entrava nessa equação? E a América portuguesa, então colônia; que tinha a ver com isso?

Alan Manchester, em seu livro *Preeminência inglesa no Brasil*, expõe com detalhes como foi a ascensão e a queda do domínio britânico sobre o Brasil, principalmente quanto à política internacional, e para alicerçar seus argumentos, faz um histórico da influência do governo inglês sobre a sua então metrópole, o Reino de Portugal. Inclusive, só para exemplificar o que aqui foi dito, segue uma citação do texto de Manchester sobre a decisão de D. João em se aliar a Inglaterra e vir para o Brasil.

O príncipe regente fora forçado a uma grande decisão: confiara sua pessoa e seus domínios à Inglaterra, em circunstâncias nas quais o representante da nação britânica julgava poder autorizar a Inglaterra a **estabelecer com o Brasil relações de soberano e súdito.** (MANCHESTER, 1973: 72)

Ou seja; os ingleses já estavam preparados para cobrar a conta pela ajuda que seria dada quando D. João, então regente português, decidisse sair de Portugal e levar seu governo para a América; e sabiam exatamente o que iriam pedir.

Então, em 1808, ocorreu a transferência da Corte portuguesa para o Brasil, escoltada por navios ingleses. Alguns autores mencionam que a mudança do centro do

império português para terras americanas já era um plano antigo, notadamente pensado por alguns governantes e intelectuais lusitanos desde o século XVII (LYRA, 1994). Porém, naquele momento, a invasão francesa trouxe à tona esse plano, que sem o apoio do governo britânico, seria praticamente inexecutável. E isso, segundo Luís Norton, apontava para uma nova direção:

Por um lado, tornava inevitável o aumento da dependência de Portugal para com a Inglaterra, aprofundando uma relação cujas bases já estavam fixadas desde a assinatura do Tratado de Methuen, em 1703. Mas, por outro lado, abria a perspectiva de a Família Real não se submeter a Napoleão, e fazer do imenso território da colônia americana (Brasil) a sede de um verdadeiro império. (NORTON, 1979: 1)

Como pode se ver D. João e seu governo não tinham muitas escolhas. E dentre tantas incertezas, havia uma verdade indubitável: a Grã-Bretanha “cobraria o seu preço” pelo auxílio a Portugal, e parte dele seria a abolição do tráfico de escravos africanos. Como afirma Beatriz Gallotti Mamigonian em sua tese de doutorado, os britânicos, principalmente depois de vencerem Napoleão e de acabarem com seu próprio tráfico de escravos em 1807, consideravam seu país “um campeão da liberdade no mundo civilizado”, ideologia que legitimava suas ações em uma “campanha extensa e cara” com vistas a “impor a abolição do comércio de cativos a outras nações” (MAMIGONIAN, 2002: 11).

Logo ao chegar ao Brasil, uma das primeiras medidas tomadas pelo regente lusitano foi a famosa abertura dos portos “às nações amigas”. É óbvio que naquele instante histórico, com a Europa tomada de assalto pelas tropas revolucionárias francesas, o único “amigo” de Portugal era a Inglaterra. Era o fim do pacto colonial (DIAS, 2005; PRADO JÚNIOR, 1986). Nessas bases, o Reino português e a Grã-Bretanha firmaram os Tratados de 1810.

No total, foram assinados dois tratados: um de Paz e Amizade, e outro de Comércio e Navegação. O que mais interessa a este trabalho é o segundo, pois é nele que se inseriu um artigo sobre a questão do tráfico de escravos. A querela sobre este ponto da convenção foi tamanha que D. Domingos de Sousa Coutinho, Conde de

Funchal e negociador do governo português em Londres, chegou a publicar um plano em 1814, onde estaria previsto que Portugal aboliria imediatamente o tráfico de cativos se o governo inglês aceitasse anular os acordos de 1810, que estavam previstos para durar quinze anos (ALEXANDRE, 1993: 269-285). Mas sua tentativa foi em vão, já que a Corte no Rio de Janeiro achou por bem não entrar em conflitos com seus “vassalos americanos”, que tinham no comércio de cativos uma das suas principais atividades comerciais, das quais o governo lusitano e a realeza tiravam muito proveito (PARRON, 2011: 48-49).

Na Europa, Napoleão fora definitivamente derrotado e o Congresso de Viena vinha para restaurar, na medida do possível, o equilíbrio do sistema europeu de Estados do final do século XVIII. Portugal, como um dos interessados no assunto, mandou enviados para essa convenção. Nela, os governos lusitano e inglês firmaram um novo acordo, em 1815, versando melhor sobre alguns pontos “nebulosos” da carta de 1810. Um deles era o problema do tráfico e sua regulamentação. Por esse novo convênio, o governo luso aceitou que o comércio de escravos se tornasse ilegal ao norte da Linha do Equador, ficando as embarcações de sua jurisdição restritas ao comércio negreiro na costa africana mais ao sul. E para completar, em 1817 foi negociada a Convenção Adicional ao Tratado de 1815, onde foram melhor regulamentados dois pontos muito caros aos interesses britânicos: a formação das famosas e contraditórias comissões mistas em Serra Leoa e no Rio de Janeiro para julgar os crimes do tráfico; e uma melhor organização das áreas lícitas para comerciar cativos.

Com a independência brasileira, em 1822, a Inglaterra passou a ter uma importante vantagem: não precisava mais da intermediação portuguesa para tratar com o Brasil. E isso pode começar a ser visto já na negociação do reconhecimento da independência pelo governo lusitano devidamente intermediada pela Grã-Bretanha. Para ilustrar o peso da Inglaterra nessa questão, citemos, como exemplo, o historiador Charles Boxer. Em sua clássica obra *O império marítimo português*, o autor faz a seguinte colocação: “em parte devido à intervenção diplomática britânica (ou chantagem, como alguns a denominam), o governo português reconheceu com

relutância a independência do Brasil em 1825” (BOXER, 2002: 214). A palavra “chantagem” parece ter sido um pouco exagerada, talvez por questões de tradução. O governo português, enquanto um Estado soberano, não pode ser tachado dessa forma. Mas o cenário montado desde os acordos de 1810 já o punha nessa situação complicada.

Desde a transferência da Corte lusitana para o Brasil, os interesses ingleses foram praticamente convergidos para as “paragens americanas”. Utilizando dados de Philip D. Curtin, o autor Jaime Rodrigues mostra que pelos portos brasileiros entraram cerca de 38% do total de escravos que tinham o continente africano como origem, sendo o porto do Rio de Janeiro (sede da colônia, do reino português e, posteriormente, do Império brasileiro), a partir de meados do século XVIII até a metade do XIX, o local de maior importação dos cativos da África (RODRIGUES, 2005: 29). Além disso, muitos interesses estavam inseridos na complexa cadeia do comércio de escravos: havia os traficantes; os negociantes locais na África (*pombeiros*, governantes lusos e africanos); agentes nos portos africano e americano; os negociantes brasileiros que remetiam esses escravos para os mais longínquos “sertões”; os donos, compradores e senhores de escravos, além do próprio governo, que tinha nessa atividade uma importante fonte de arrecadação fiscal (FERREIRA, 1997; RODRIGUES, 2005). Não seria fácil para o governo britânico e seu corpo diplomático empreender tal tarefa. A necessidade do novo Estado americano ter seu governo reconhecido na Europa e, notadamente, pela sua ex-metrópole, criou a oportunidade perfeita para que a Grã-Bretanha pusesse as suas melhores cartas na mesa.

Assim, a partir dessa vontade do governo brasileiro de ser aceito como legítimo e de se negociar um acordo com Portugal para garantir a recém alcançada autonomia política, os ingleses foram direto ao ponto: não haveria nenhuma possibilidade de negociação sem uma contrapartida clara e evidente; esta seria a abolição do tráfico. E assim foi feito, em 1826, com o aceite de uma convenção entre Brasil e Inglaterra que versava sobre o fim do comércio de escravos. O que vale mais a pena ressaltar é o caráter de continuidade da política externa britânica para o novo Império com relação aquela levada a cabo sobre o Reino português. Neste ponto, afirmam Amado Cervo e

Clodoaldo Bueno:

Os designios do governo inglês no Brasil à época da Independência **permaneceram os mesmos de 1808**, porque idêntico era seu projeto de supremacia. São eles o comércio favorecido, a reciprocidade fictícia, facilidades e privilégios para seus súditos, **a extinção do tráfico de escravos**, tudo a ser consentido politicamente, sem recurso à força, a cujo emprego até então se opusera. (CERVO; BUENO, 2008: 37)

Como se pode ver, a situação em 1822 era parecida com a de 1808, e consequentemente com os Tratados da década de 1810. Isso não quer dizer que a dependência brasileira com relação ao governo inglês tenha começado em 1808 quando era uma colônia de Portugal. Como bem coloca Ilmar Rohloff de Mattos, o que ocorreu foi que o Brasil conseguiu sair do controle luso para cair numa nova *preeminência*, a britânica (MATTOS, 2011). A situação que se encontrava o Império (e, por conseguinte, a sua classe dirigente), após a Independência, fazia necessária a restauração do pacto colonial, agora sobre novas bases: seriam os interesses ingleses que fariam o papel do colonizador (a “Cara” da moeda recunhada), com a diferença de que a elite mercantil-escravocrata, notadamente aquela ligada à produção de café (a “Coroa”), sairia da condição de colono para se tornar cidadão. Era uma transformação com continuidade (MATTOS, 2011: 48). Além disso, isso se impõe dentro da noção de *sistema-mundo* de Immanuel Wallerstein. No século XIX, a Inglaterra se tornou o ator hegemônico no quadro da economia global, principalmente devido à Revolução Industrial e ao desenvolvido do comércio marítimo britânico. Nesse caso, as relações anglo-brasileiras podem ser colocadas na perspectiva de dominação da periferia pelo centro (WALLERSTEIN, 2001). Essa relação seria de desigualdade, já que ao segundo grupo de países caberia a produção de manufaturados, ficando aos outros a responsabilidade de abastecer de matérias-primas os Estados centrais. Essa estrutura contraditória reforçaria a própria dicotomia interna do capitalismo (capital-trabalho), formando ambas a própria base do sistema mundial wallersteiniano (WALLERSTEIN, 2001: 60). É um jeito de se pensar. Mas é inegável, de qualquer forma, que a questão da abolição do comércio negreiro era central para a política externa da Grã-Bretanha, assim como era para o Brasil, que teria necessariamente que ceder, e o Tratado de 1826 é a síntese

dessa situação; para os bretões, essa mesma convenção poderia ser considerada como uma grande vitória na política exterior.

Brasil independente: como ficou a questão do tráfico?

Em 23 de novembro de 1826, foi assinado o tão prolapado Tratado, ou *Convenção entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha para a abolição do tráfico de escravos*, documento que foi a culminância das pretensões da política externa inglesa para o Brasil. Segundo Marcello Basile, este acordo “declarava que o comércio interatlântico de escravos se tornaria ilegal três anos após a ratificação do acordo, o que ocorreu em 13 de março de 1827” (BASILE, 2000: 215). Isso daria pouco tempo para os participantes do tráfico de escravos se organizarem para o fim dessa atividade.

A convenção pode ser considerada uma prova da ascensão e do poder que tinha a Inglaterra sobre o governo brasileiro dentro da questão do tráfico. E quando digo poder, este é entendido não apenas com o uso da força, como coloca Max Weber (WEBER, 2009: 59-61), mas como um *poder potencial*, que é “a capacidade de determinar o comportamento dos outros” (BOBBIO; MATTEUCCI; PASQUINO, 2004: 936). A partir de suas ações diplomáticas e de uma política externa bem-sucedida, a Grã-Bretanha conseguiu extrair do governo brasileiro o tão sonhado fim do tráfico de escravos, pelo menos no papel. Claro que o contexto político interno vivido pela ex-colônia lusitana não deve ser esquecido. A questão do tráfico de escravos e do seu fim foi um dos muitos temas tratados no Parlamento Imperial desde a sua instalação, em 1826. A assinatura do acordo internacional com a Inglaterra, com certeza, afetou o discurso dos parlamentares, visto que muitos representavam os interesses da elite escravocrata imperial, já que tudo girava em torno de um dos pressupostos básicos do liberalismo, que era o direito à propriedade; e o escravo era, talvez, o “bem” mais valioso que se poderia possuir no Brasil naquela época. Como afirma Argemiro Eloy Gurgel, o principal receio que os deputados iriam ter quando da promulgação da Lei de 1831 era exatamente o fim da garantia do direito de possuir (GURGEL, 2004: p. 23). Isso, de certa forma, pode ser exemplificado com a pouca atenção que foi dada ao

projeto apresentado pelo deputado José Clemente Pereira na sessão parlamentar de 18 de maio de 1826 que tratava do fim do comércio de escravatura. Mexer nessa questão não era algo que interessasse à elite brasileira da época (ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS). Mas a necessidade do Brasil ser reconhecido como um Estado independente era mais forte que qualquer questão interna, que só apareceria com mais força durante o período regencial e a ascensão dos conservadores ao poder (MATTOS, 2011; PARRON, 2011). E isso pode ser observado nos documentos levantados no Arquivo Histórico do Itamaraty. Vejamos.

Em um ofício remetido da legação brasileira em Londres para a Corte, datado de 29 de novembro de 1825, Manoel Rodrigues Gameiro Pessoa, Barão e futuro Visconde de Itabaiana, escrevia sobre a negociação entre os governos brasileiro e inglês de um novo tratado comercial que viria a substituir aqueles assinados por Portugal em 1810.

Li também com a devida ponderação tanto aquela parte do Despacho nº 81, que é respectiva à negociação encetada para o ajuste de um Tratado de Comércio entre o Brasil e a Grã-Bretanha, como o Projeto a Tratado oferecido pelo Plenipotenciário Britânico, e o Contraprojeto apresentado por V. Ex.^a, e seus colegas: **e grande foi a minha surpresa, vendo não somente que a marcha seguida por Sir Charles Stuart não combina com o que Mr. Canning disse-me haver-lhe traçado, mas também, que ele pretende obter do Governo Imperial maiores favores comerciais do que as Repúblicas Americanas têm concedido ao Comércio Britânico.** Eu teria já representado a Mr. Canning a inadmissibilidade de tal pretensão, se ele não estivesse ausente desta Corte; mas logo que voltar a Londres buscarei ter com ele uma conferência sobre este e outros objetos, e informarei a V. Ex.^a do que nela se passar. (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY, Maço 216/1/2)

De fato, a relação entre Canning e Stuart não era mais tão amistosa, já que o plenipotenciário inglês deixou de seguir as instruções do chefe do *Foreign Office* (FREITAS, 1958). Contudo, o que chama mais a atenção era o fato do governo inglês exigir do Brasil mais do que “as Repúblicas Americanas têm concedido ao Comércio Britânico”. Neste caso, não se pode deixar de lado a conjuntura regional americana, principalmente os conflitos e tensões existentes na região do Rio da Prata.

Segundo Amado Cervo e Clodoaldo Bueno, a política externa do Brasil na época de sua independência política de Portugal movia-se em duas zonas e em algumas aberturas na periferia. Essas zonas seriam às relações com o continente europeu e os

contenciosos na região platense. Quanto a esta última, os conflitos posteriores entre os novos países dessa região, principalmente entre o Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata (futuramente, Argentina), não teriam ineditismo; seriam mais um prolongamento histórico do secular conflito regional entre as duas coroas ibéricas (Portugal e Espanha) pelo controle desse importante estuário (CERVO; BUENO, 2008: 40). Ter o apoio da Grã-Bretanha, maior potência ocidental da época, era essencial. Além disso, Canning não queria que a situação das repúblicas latino-americanas fosse logo resolvida, muito por causa das intenções francesas na América Latina. Nesse momento, a Espanha estava sob forte influência da França, e o governo britânico não via essa relação com bons olhos. Logo, para o chefe diplomático inglês, “ou a Espanha regia e subjugava, pela força, suas ex-colônias, (...) ou essas colônias se declarariam independentes. O que a Inglaterra não poderia tolerar seria a intervenção de qualquer outra potência europeia (leia-se: França) nos assuntos internos da América Latina” (FREITAS, 1958: 47).

Outro fato importante que aparece nos ofícios da Missão Brasileira em Londres era a questão do fim do tráfico de escravos, principal interesse britânico no Brasil e ponto focal do Tratado de 1826. Em 4 de dezembro de 1825, Gameiro Pessoa relatava ao Ministro de Negócios Estrangeiros do Império, Luiz José de Carvalho e Mello, os assuntos que foram debatidos na conferência que teve com George Canning sobre as ações do negociador inglês, *Sir* Charles Stuart. Em dado momento do encontro, Gameiro disse:

Passei a falar-lhe do objeto que ali me levava (Stuart), e disse-lhe que tendo-me ele assegurado que a missão de *Sir* Charles Stuart se limitava a negociar a prorrogação do Tratado de 1810 por um tempo suficiente para que os dois Governos pudessem com vagar fazer aqui um novo Tratado de Comércio, e havendo eu afirmado isso a minha Corte, estranhava ela a discordância que havia entre esta minha asserção e o procedimento do Plenipotenciário Britânico. **Ele (Canning) me interrompeu dizendo que eu podia confiar nas suas palavras; que tinha o dissabor de declarar-me que *Sir* Charles Stuart havia transcendido os limites das suas instruções; e que sempre fora sua intenção fazer uma simples Convenção para prorrogar o Tratado findo (de 1810) por aquele prazo que o meu Governo quisesse fixar para dentro dele efetuar a abolição definitiva do Comércio de escravatura.** (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY, Maço 216/1/2)

De fato, as ações de *Sir* Charles Stuart durante a negociação do reconhecimento luso da independência brasileira e de um convênio comercial entre o Brasil e a Inglaterra, durante os anos de 1825 e 1826, não foram aprovadas pelo ministro Canning, que deu instruções claras a Stuart: preservar os interesses da família Bragança em ambos os hemisférios; garantir a legitimidade de D. Pedro I no trono imperial brasileiro; e “de jeito nenhum sair do Brasil sem um acordo com o governo brasileiro a respeito do Tratado de 1810” (MANCHESTER, 1973: 174-175). Ou seja: não era a intenção do ministro inglês formular um novo tratado entre o Brasil e a Inglaterra, pois na visão dele esse assunto já estaria resolvido com a garantia dos Bragança no controle do Império nas Américas, logo que o suporte que o governo inglês tinha dado a coroa bragantina durante a invasão napoleônica o colocava em excelentes termos para negociar diversas questões. E sendo o Estado brasileiro governado por um descendente direto desta casa real europeia, era de se esperar que seguisse os velhos ditames do acordo entre Londres e Lisboa. Mas o enviado de Canning acabou por exceder suas obrigações: assinou com o governo brasileiro não apenas um, mas dois tratados, um de comércio e outro de abolição do comércio de escravatura, com garantia de ratificação de ambos por parte do imperador. Canning, obviamente, não apoiou essas ações do Plenipotenciário Britânico, rejeitando as duas convenções. Além disso, fez regressar *Sir* Charles Stuart a Londres e nomeou um novo negociador, Robert Gordon, que foi o definitivo assinante do Tratado de 1826 (MANCHESTER, 1973: 178-180).

Manter os Tratados de 1810 era o objetivo principal da política externa inglesa para o Brasil durante a gestão de Canning que, devido a contingências inesperadas e irremediáveis, teve que apelar para a formulação de um novo convênio entre os dois países que garantisse o fim do tráfico de escravos para o Brasil. Apesar disso, o ministro britânico se considerou vitorioso, pois neste acordo conseguiu que o governo imperial garantisse o cumprimento e a extensão dos convênios de 1810.

Deve-se ter em consideração, contudo, que a diplomacia brasileira não foi como um simples espectador que assistia a uma peça de teatro sem entender nada do que se

passava. A legação imperial em Londres foi bastante ativa durante as negociações que culminaram com a promulgação do Tratado Anglo-brasileiro de 23 de novembro de 1826. Durante o período em que *Sir* Charles Stuart esteve representando os interesses bretões no Rio de Janeiro, o Visconde de Itabaiana relatou ao ministro brasileiro de negócios estrangeiros e futuro assinante do Tratado de 1826, Visconde de Inhambupe, sobre a não ratificação do tratado de abolição do tráfico negreiro proposto pelo enviado inglês. Assim afirmou Itabaiana:

Fico também ciente de que a não-ratificação do Tratado e Convenção feitos pelo referido Plenipotenciário (Stuart) causou a maior estranheza ao Ministério de Sua Majestade Imperial; e isso era bem de se esperar, atenta a perícia, a importância diplomática do Negociador Inglês; mas estou bem certo de que, desvanecida essa primeira impressão, haviam os Ministros de Sua Majestade Imperial reconhecer que a não-ratificação dos referidos Atos foi um acontecimento favorável ao Império e saberiam tirar todo o partido desse inesperado incidente. **O Governo Imperial tem tantos e tão urgentes negócios que arranjar neste momento que tenho por melhor arbítrio não fazer-se novo Tratado de Comércio com a Grã-Bretanha, e mandar-se continuar o de 19 de fevereiro de 1810, com suspensão de todos aqueles artigos que foram onerosos para o Império, ou incompatíveis com as atuais Instituições Políticas.** Tal é minha opinião; e eu faltaria ao meu dever se não a manifestasse com a maior franqueza e tão repetidas vezes, como tenho feito. (ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY, Maço 216/1/3)

Isso foi uma das muitas ações tomadas pelos embaixadores brasileiros em solo inglês contra as investidas diplomáticas de *Sir* Charles Stuart. Itabaiana, ao ver uma possível oportunidade para pôr a política exterior imperial em marcha, não se fez de rogado nas duras críticas ao negociador bretão no Rio de Janeiro. A frase destacada foi uma forma de demonstrar força na negociação.

Essa tentativa brasileira de se fazer presente nas ações diplomáticas com os ingleses foi realmente uma atitude de um Estado soberano que buscava preservar os seus interesses e fazer com que fossem respeitados no sistema internacional de Estados. Contudo, parece que os políticos brasileiros não perceberam que nessa questão diplomática do fim do tráfico de escravos não tinham condições de barganhar, já que a Inglaterra, “depois que o Parlamento inglês abolira o tráfico de escravos em suas colônias (1807), tornou-se paladina da emancipação e passou a perseguir os (navios)

negreiros em alto-mar” (COSTA, 2008: 24). E a assinatura do Tratado de 1826 era uma prova disso.

O que parece? Claro, uma vitória diplomática de Canning e da diplomacia britânica sobre a política exterior brasileira. Faltava agora o cumprimento do acordo pelo governo brasileiro. No intervalo entre 13 de março de 1827, quando D. Pedro I ratificou a convenção, até 7 de novembro de 1831, quando foi proclamada a Lei Feijó-Barbacena, muitas coisas aconteceram, tanto no Brasil quanto na Inglaterra e na própria relação entre ambos os países. Até que ponto essas mudanças afetaram a redação da primeira lei antitráfico brasileira? Será que os ingleses ainda podiam ter uma participação efetiva na elaboração desta norma?

O tráfico e a lei de 1831: vitória inglesa?

Com a promulgação da Convenção de 1826, o Brasil passou a ter um acordo com a Inglaterra para erradicar o tráfico de escravos num prazo máximo de três anos após a ratificação da convenção, que se realizou em 13 de março de 1827. Um dos maiores ramos comerciais do Brasil estava fadado ao fim. Mas o que aconteceu foi bem diferente.

Durante o final da década de 1820 e início de 1830, houve uma grande entrada de escravos no território brasileiro. Segundo Manolo Florentino, essas cifras para o Rio de Janeiro, porto mais importante do Brasil naqueles tempos, seriam as seguintes: até 1826, 20.908 escravos por ano; após essa data, e até a Lei de 1831, 38.434. Tal aumento, para o autor, foi desencadeado pela procura desenfreada por escravos, fato que pode ser relacionado ao crescimento da produção brasileira, principalmente de café, açúcar e algodão, e a necessidade de braços para trabalharem, já que havia incerteza sobre o futuro do sistema escravista a partir de 1830, quando passaria a vigorar o Tratado de 1826 (FLORENTINO, 2009: 75-76).

No início do século XIX, os então domínios do Brasil passaram a experimentar um grande desenvolvimento econômico. Os ilustrados luso-brasileiros, embasados em conhecimentos científicos, experiências de viagens e no uso da “razão”, em conformidade com os ideais de um “Império dual” luso com sede em Lisboa, deram

maior atenção à colônia lusa na América. Contudo, apesar das mudanças ocorridas na Europa, principalmente na França e na Inglaterra, sobre a visão de liberdade e humanidade, a ilustração portuguesa não eliminou a instituição da escravidão, um dos pilares do sistema mercantil brasileiro (DIAS, 1968; NOVAIS, 1984, ROCHA, 2000). Logo, todo esse processo de desenvolvimento pelo qual passou a colônia lusa no início dos oitocentos dependeu estritamente da mão de obra escrava que vinha da África, fazendo do tráfico de cativos uma das atividades mais importantes e rentáveis da economia colonial luso-americana.

Além disso, há ainda a questão do *fenômeno Brasil*, expressão cunhada por José Jobson de Andrade Arruda em *Uma colônia entre dois impérios*. Nesta obra, o autor mostra como o fluxo de transações entre Inglaterra e Portugal se inverteu no final do século XVIII favoravelmente aos lusitanos muito por causa da crescente participação da colônia brasileira e dos bens nela produzidos (ARRUDA, 2008: 45-93). Assim afirma Arruda:

Esse fenômeno estava certamente no Brasil. Na diversificação de sua produção agrícola, alimentos e matérias-primas, que aproviam a metrópole portuguesa, sustentavam o desenvolvimento de uma indústria têxtil e ainda produziam excedentes reexportáveis, sobretudo a matéria-prima mais valiosa, escassa e estratégica em tempos de Revolução Industrial: o algodão. **O algodão brasileiro, produzido no Maranhão e em Pernambuco, alimentava, concomitantemente, três processos de industrialização coetâneos: inglês, francês e português.** (ARRUDA, 2008: 53)

Portanto, a Inglaterra tinha muitos motivos para acabar com o tráfico de cativos africanos para os domínios do Brasil, já que este era o principal abastecedor de mão de obra para os diversos empreendimentos econômicos, tornando a sua balança comercial com Portugal, sempre um país dependente seu, completamente deficitária. Como afirma Maurício Goulart:

Tomando o novo rumo (o fim do tráfico nas colônias inglesas em 1807), no qual se conciliavam sentimentos e conveniências, **dois objetivos devia perseguir o governo de Londres: o aparecimento no continente americano, pela instituição do trabalho livre, de novas massas de consumidores para os produtos manufaturados ingleses, e a defesa da produção agrícola colonial contra a concorrência de outras regiões**

tropicais, entre as quais o Brasil. Esses objetivos é que lhe inspirariam, então, os rumos da política exterior, **exigindo ambos, como condição essencial para serem atingidos, o repúdio universal ao tráfico de negros.** (GOULART, 1975: 237-238)

Esses dois objetivos, realmente, sempre estiveram presentes na política externa britânica para as Américas e, principalmente, para o Brasil. Logo, podemos entender esse “repúdio universal” ao tráfico de negros como um dos estratagemas ingleses para garantir que suas metas seriam alcançadas. Um exemplo disso está relatado na tese de Beatriz Gallotti Mamigonian. Em seu texto, a autora afirma que os africanos salvos dos navios negreiros e emancipados em Cuba, no Brasil e no Suriname nas primeiras décadas do século XIX, acabavam ficando sobre a jurisdição do governo inglês, apesar de legalmente serem “livres”. Para piorar a situação, a suposta “preocupação humanitária” dos ingleses com os africanos traficados passou, durante a década de 1830, a ser vista com descrédito quando esses “emancipados” começaram a ser transportados para as colônias britânicas nas Américas para trabalharem em *plantations* (MAMIGONIAN, 2002: 15).

Vê-se, pois, que o tráfico de escravos era uma questão muito importante tanto nas relações diplomáticas e comerciais entre o Reino de Portugal e a Grã-Bretanha, quanto nas questões internacionais entre esta potência e o recém-emancipado Império do Brasil. Por um lado, o governo português e, depois, o brasileiro, tentou garantir a permanência dessa prática comercial de vital importância para suas atividades comerciais; de outro, os ingleses queriam a qualquer custo erradicar esse “mal” contrário ao bom senso e a liberdade individual, mas não por motivos humanitários, e sim para alcançar seus objetivos comerciais enquanto potência hegemônica. Logo, no contexto das relações internacionais, cada Estado tentava garantir por si só que seus interesses, notadamente a sua sobrevivência ou expansão, se sobrepusessem. E cada um lutava com as armas que tinha.

Contudo, em 7 de novembro de 1831, parecia que o poder do mais forte se sobressairia ao do mais fraco. Nesta data, foi promulgada a lei que pôs fim ao tráfico de escravos para o Brasil. Elaborada pelo general e então parlamentar Felisberto Caldeira

Brant, o Visconde de Barbacena, e pelo regente real, Diogo Antônio Feijó, essa lei ficou conhecida como “Lei Feijó-Barbacena”. Compunha-se de apenas nove artigos, sendo o 1º o de maior relevância, pois estabelecia que todos os escravos entrados no Brasil ou em seus portos a partir da data de promulgação da norma, “vindos de fora”, ficariam livres, com apenas duas exceções: os escravos que estivessem trabalhando em navios de países “onde a escravidão é permitida”, e “os que fugirem de território, ou embarcação estrangeira”.

Com a nova lei brasileira, todos os esforços ingleses vindos desde Castlereagh, passando por George Canning, Charles Stuart e Robert Gordon, para ficar em alguns nomes, foram recompensados. O acordo assinado anteriormente com o Império brasileiro sobre a questão do fim do tráfico de escravos começou a ter uma validade legal também em âmbito interno. E as estatísticas dos anos seguintes à promulgação da Lei de 1831 eram animadoras.

Segundo Mamigonian entraram no Brasil entre 1831 e 1835 um total de 26.095 escravos africanos. Só para comparação, no período anterior (1826-1830), esse total de cativos importados foi de 292.684, e no posterior (1836-1840), 201.140 (MAMIGONIAN, 2009: 223). Esses números são corroborados pelos estudos de Herbert Klein e Francisco Luna, que mostram que o tráfico de escravos evoluiu de forma progressiva durante as primeiras décadas do século XIX, com a quantidade de escravos desembarcados no Brasil passando de 34.115 na década de 1810 para 52.430 no decênio 1821-1830. Aí ocorreu uma abrupta queda entre 1831 e 1840 para 33.818, com uma recuperação na década seguinte (40.002 escravos importados) (KLEIN; LUNA, 2010: 94).

Todos esses números comprovam que durante os primeiros anos de vigência da Lei de 1831, houve uma diminuição importante do ritmo do tráfico de escravos. Alguns autores, como Leslie Bethell, acreditam que durante a corrida desenfreada por escravos africanos antes do tráfico se tornar ilegal, em 13 de março de 1830, o mercado brasileiro ficou tão saturado que não houve a necessidade de novas importações por algum tempo, além do fato de haver uma grande “incerteza nos círculos comerciais interessados

quanto às medidas que os governos brasileiro e britânico poderiam adotar quando o comércio se tornasse ilegal” (BETHELL, 2002: 96). Outros, como Ricardo Silva, concordam em parte com o fato do comércio de escravos ter se arrefecido nos anos iniciais de vigência da Lei de 1831 por causa da saturação do mercado interno pelas importações dos anos anteriores. Para ele, outro fator que também deve ser levado em consideração era o “clima político liberal e reformista vigente no Brasil desde a forçada abdicação de D. Pedro I...” (SILVA, 2008: 5).

A partir de 7 de abril de 1831, o governo brasileiro ficou a cargo de regentes durante nove anos, até que D. Pedro II assumisse o controle da nação, em 1840. De fato, os primeiros anos do período regencial foram marcados por certo otimismo dos liberais, visto que estes estavam no poder e conseguiram, de certa forma, pressionar pela saída do imperador, em 1831. Isso pode ser visto nas palavras de Tâmis Parron:

Com efeito, na turbulenta quadra inicial da Regência (1831-1835), **quase não houve discursos a favor do cativo (escravidão)**. Bem ao contrário, aprovou-se ali uma determinação (a Lei de 1831) que libertava escravos africanos contrabandeados para o Brasil, discutiam-se projetos que visavam aperfeiçoá-la, foram ensaiadas companhias de colonização do tráfico e jornais publicaram artigos diversos contra a escravidão. (PARRON, 2009: 66)

Além disso, Parron afirma que, apesar de não haver no Tratado Anglo-brasileiro de 1826 qualquer cláusula que obrigasse o Brasil a criar uma norma interna para gerir o fim do tráfico de escravos, mesmo assim “o Parlamento brasileiro aprovou **disposições mais severas que as originais (contidas no Tratado de 1826), em movimento contrário ao que se via no império espanhol**, por exemplo...” (PARRON, 2009: 67). Definitivamente, as conclusões mostram que o governo brasileiro foi além na questão do tráfico. Dizer, nesse momento, que a “Lei Feijó-Barbacena” era “para inglês ver”, seria muito forçado. Ela pode ser vista, sim, como parte da vitória diplomática britânica sobre o Brasil, país novo e ainda sem poder e coesão interna para ir de encontro aos desejos de uma potência mundial como a Inglaterra – Estado hegemônico dentro do *sistema-mundo* e centro do capitalismo no século XIX (WALLERSTEIN, 2001: 51).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

ARRUDA, José Jobson de Andrade. **Uma colônia entre impérios: a abertura dos portos brasileiros, 1800-1808**. Bauru: EDUSC. 2008.

BASILE, Marcello Otávio N. de C. **O império brasileiro: panorama político**. In: LINHARES, Maria Yedda (org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Campus/Elsevier. 2000: 188-301.

BETHELL, Leslie. **A Abolição do comércio brasileiro de escravos**. Brasília: Senado Federal/Conselho Editorial. 2002. Disponível no seguinte endereço: <http://www2.senado.gov.br/bdsf/bitstream/id/1063/4/621762.pdf>.

BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política**. Brasília: UNB. 2004.

BOXER, Charles R. **O império marítimo português 1415-1825**. São Paulo: Companhia das Letras. 2002.

BRUM, Argemiro J. **O desenvolvimento econômico brasileiro**. Petrópolis: Vozes. 1996.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. Brasília: UNB. 2008.

COSTA, Emília Viotti da. **A abolição**. São Paulo: UNESP. 2008.

DIAS, Maria Odila da Silva. **A interiorização da metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda. 2005.

_____. Aspectos da ilustração no Brasil. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. v. 278, jan-mar., 1968: 105-170. Disponível no seguinte endereço: <http://www.ihgb.org.br>.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. “Fazendas” em troca de escravos: circuitos de crédito nos sertões de Angola, 1830-1860. **Estudos Afro-Asiáticos**. n. 32, dez., 1997: 75-96.

FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro. Séculos XVIII e XIX**. São Paulo: Companhia das Letras. 1997.

_____. Tráfico de escravos, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, c. 1790-c. 1830. **História: Questões & Debates**. n. 51, jul-dez., 2009: 69-119. Disponível no seguinte endereço: <http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/historia/article/view/19985/13171>.

FREITAS, Caio de. **George Canning e o Brasil: influência da diplomacia inglesa na formação brasileira**. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1958.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras. 2007.

GOULART, Maurício. **Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico**. São Paulo: Alfa-Ômega. 1975.

GURGEL, Argemiro Eloy. **A Lei de 7 de novembro de 1831 e as ações cíveis de liberdade na Cidade de Valença**. UFRJ. Dissertação de mestrado. 2004. Disponível no seguinte endereço: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp000013.pdf>.

KLEIN, Herbert S.; LUNA, Francisco Vidal. **Escravidão no Brasil**. São Paulo: EDUSP. 2010.

LYRA, Maria de Lourdes Vianna. **A utopia do poderoso Império – Portugal e Brasil: bastidores da política**. Rio de Janeiro: Sette Letras. 1994.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. **To be a liberated African in Brazil: labor and citizenship in the nineteenth century**. University of Waterloo. Tese de Doutorado. 2002. Disponível no seguinte endereço: <http://bgmamigo.paginas.ufsc.br/files/2011/05/BMamigonian-PhD2002.pdf>.

_____. **A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão**. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). **O Brasil Imperial – Vol. I – 1808-1831**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2009: 207-233.

MANCHESTER, Alan K. **A preeminência inglesa no Brasil**. São Paulo: Brasiliense. 1973.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo Saquarema. A Formação do Estado Imperial**. São Paulo: HUCITEC, 2011.

NORTON, Luís. **A Corte de Portugal no Brasil**. São Paulo: Nacional. 1979.

NOVAIS, Fernando A. O reformismo ilustrado luso-brasileiro: alguns aspectos. **Revista Brasileira de História**. v. 4, n. 7, 1984: 105-118. Disponível em: <http://www.anpuh.org>.

PARRON, Tâmis Peixoto. **A Política da Escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2011.

_____. **A Política da Escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. USP. Dissertação de Mestrado. 2009. Disponível no seguinte endereço: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-04022010-112116/pt-br.php>.

PEREIRA, Luiz Bresser. **Economia brasileira. Uma introdução crítica**. São Paulo: Brasiliense. 1986.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo – Colônia**. São Paulo: Brasiliense. 1986.

ROCHA, Antonio Penalves. Idéias antiescravistas da Ilustração na sociedade escravista brasileira. **Revista Brasileira de História**. v. 20, n. 39, 2000: 43-79. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v20n39/2981.pdf>.

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

SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. O fim do tráfico atlântico de escravos e a política de alforrias no Brasil. **VI Seminário do Trabalho: trabalho, economia e educação no século XXI**. Marília. 2008. Disponível no seguinte endereço: <http://www.estudosdotrabalho.org/anais6seminariodotrabalho/ricardotadeucairessilva.pdf>.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Capitalismo Histórico e Civilização Capitalista**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001.

WEBER, Max. **Ciência e Política: duas vocações**. São Paulo: Martin Claret. 2009.