

UMA QUESTÃO NACIONAL:

o Comércio Atlântico de Escravos em Disputa
(1826-1831)

JOÃO MARCOS MESQUITA*

RESUMO

A proibição do comércio atlântico de escravos para o império brasileiro é uma questão que há muito tempo está em embate pela historiografia. As perspectivas de que as razões da abolição do negócio negreiro se dividem, fundamentalmente, em duas: as que priorizam as razões externas e as que relevam os motivos internos. Nesse sentido, esse trabalho tem como objetivo não se fundar em uma das duas análises, mas perceber como as pressões externas ao parlamento brasileiro levaram a classe dominante imperial a se articular de forma que seus interesses fossem mantidos e a coerção estrangeira dissipada.

Palavras-chave: Comércio de Escravos; Império do Brasil; Lei.

ABSTRACT

The prohibition of the Atlantic slave trade for the Brazilian empire is an issue that the historiography has long been in conflict with. The prospects that the reasons for the abolition of the slave trade are fundamentally divided into two: those that prioritize external reasons and those that underlie domestic reasons. In this sense, this work has as its objective not to be based on one of the two analyzes, but to understand how external pressure to the Brazilian parliament led the imperial ruling class to articulate in such a way that their interests were maintained and foreign coercion dissipated.

Keywords: Slave Trade; Brazilian Empire; Law

*Mestrando em História Social pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO).
Email: joaomarcosmesquita@gmail.com

Em fins do século XVIII, a América Portuguesa apresentava um grande crescimento das *plantations* e nas produções voltadas para o abastecimento do mercado interno. O primeiro, motivado por medidas favoráveis à produção na colônia emitidas pela Coroa portuguesa e por fatores internacionais, como a Revolução Industrial na Inglaterra, resultou num largo crescimento da população – livres e escravos – no Brasil. Já o segundo, é resultado direto do aumento demográfico, já que com uma população maior era necessária uma ampliação da agricultura e pecuária voltadas para o abastecimento¹.

Nesse sentido, ao longo do século XVIII, através do mercado de longa distância com outras colônias e com as atribuições concedidas pela Coroa, seja através da cabotagem, seja pelo do comércio de escravos, como também arrematando contratos e recebendo mercês pelos serviços prestados à Coroa, uma elite mercantil se fortaleceu e política e economicamente com os negócios de grosso trato na cidade do Rio de Janeiro².

A chegada da Corte no Rio de Janeiro acentuou mais ainda o crescimento da região do centro-sul brasileiro³. A escolha do local para se estabelecer não foi por acaso, pois o Rio de Janeiro, no período, era a Praça Comercial mais rica do Império, e a capitania já era a sede do Vice-reinado do Estado do Brasil, além de se constituir na mais rendosa das capitanias do Império Português⁴. Além disso, representa o fortalecimento dos laços com os negociantes de grossa aventura residentes desta praça com a Coroa o que possibilitou fundar no Rio de Janeiro um Império baseado no livre comércio, na escravidão e na proteção do tráfico⁵.

Contudo, a Inglaterra, principal aliada europeia do Império português, começara sua cruzada contra o tráfico de escravos em 1807, com a abolição do tráfico de escravos para todo o seu império⁶. Assim, uma das bases do novo centro político do Império português estava em conflito com os interesses britânicos⁷.

Nesse sentido, a segunda década do século XIX foi marcada pela negociação entre Inglaterra e Portugal em relação às questões do comércio de escravos. Em 1815 foi assinada uma convenção que tornava ilegal o tráfico de escravos ao norte da linha do Equador em troca da indenização de 300.000 libras a Portugal. E, dois anos depois, firmaram uma Convenção Adicional ao tratado anterior, que definia que ambas as nações poderiam abordar e fazer buscas em navios ingleses ou portugueses que efetuassem o embarque de escravos na área anteriormente proibida⁸.

Todavia, a emancipação do império brasileiro frente a antiga metrópole se mostrou uma oportunidade para os grandes negociantes de cativos reinterpretarem e questionarem acerca dos tratados firmados anteriormente à 1822. Assim, entre a necessidade de proteção aos

1 PARRON, Tâmis. *A Política da escravidão no Império Brasileiro, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p.45-47.

2 FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p.153-294.

3 MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987, p.76-97.

4 GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O rendimento da Capitania do Ouro, *Revista do Arquivo Público Mineiro*. Ensaio. Minas Gerais, v. 45, n. 1, 2009, p.119-129.

5 GORESTEIN, Riva. Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830) In: GORESTEIN, Riva e MARTINHO, Lenira Menezes. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Sec. Municipal de Cultura, 1993; FRAGOSO, op. cit., p.210-220.

6 PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Poder e a Lei: O jogo político no processo de elaboração da lei para inglês ver (1826-1831)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013, p.29.

7 Para entender os interesses ingleses na abolição do tráfico Atlântico: Cf. WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: Editora Americana, 1975; BLACKBURN, Robin. *A queda do Escravismo Colonial, 1776-1848*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

8 BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002, p.21-38.

interesses negreiros e a sustentação econômica da nação recém independente, se entendeu que a Convenção de 1815 e o ato adicional de 1817 não eram de responsabilidades brasileiras, portanto, seria necessário que fossem negociados acordos entre a Coroa britânica e a brasileira, o que, de certa forma, prolongava o tempo de vida do comércio atlântico de africanos⁹.

O governo inglês não perdeu tempo e enviou, em 1825, o embaixador *Sir Charles Stuart* para acertar as pontas do reconhecimento da independência e, também, resolver a questão dos acordos firmados antes de 1822. Porém, essa segunda questão se tornou um ponto de inflexão nas negociações travadas por Stuart, que via o prazo de quatro anos para a abolição do comércio – determinado pelo Ministro britânico Canning –, como ilusório para a realidade brasileira¹⁰.

Com o fracasso de parte dos objetivos do embaixador Stuart, o governo britânico o substituiu por Robert Gordon, que desembarcou no Rio de Janeiro ainda em 1825 e tinha como único objetivo resolver a questão do comércio de africanos para o Brasil. Em poucos meses, Gordon acertou uma nova convenção com o senador, conselheiro de Estado e Ministro dos Estrangeiros marquês de Inhambupe, que, após ratificação das autoridades brasileiras e inglesas, estaria fixado o prazo de três anos para a abolição do comércio de africanos e o tipificou como crime de pirataria, o que significava que o julgamento dos contrabandistas por tribunais ingleses¹¹. A ratificação da Convenção Anglo Brasileiro ocorreu em 13 de março de 1827, assim o Império do Brasil tinha até março de 1830 para extinguir o comércio de cativos africanos¹².

A grande problemática deste tratado é que ele foi assinado e ratificado quando as sessões da Câmara e do Senado de 1826 já haviam sido encerradas e as de 1827 ainda não tinham sido inauguradas. Desse modo, entendia-se que D. Pedro I ao aceitar tal prerrogativa estava desrespeitando a divisão dos poderes estabelecida pela Constituição de 1824 e, sobretudo, a soberania do império brasileiro, ao ceder uma questão nacional aos interesses de estrangeiros¹³. Portanto, o clima de tensão já existente nas casas parlamentares se multiplicou, levando ao crescimento político da oposição.

Apesar da confirmação da convenção, o tratado foi levado à apreciação dos deputados após a reabertura das sessões. Primeiramente, foi submetido à Comissão de Diplomacia e Estatística da Câmara dos Deputados, que determinou seu juízo no dia 16 de junho de 1827. A Comissão foi composta por cinco deputados: Luiz Augusto May (MG), Raimundo José da Cunha Mattos (GO), Luís Paulo Araújo Bastos (BA), Marcos Antônio de Souza (BA) e Romualdo Antônio de Seixas (PA)¹⁴.

O colegiado acolheu a Convenção Anglo-Brasileiro, fazendo unicamente a recomendação do estabelecimento uma nova norma que regulasse a execução da pena de pirataria, pois compreendiam a necessidade de que os súditos brasileiros fossem submetidos a tribunais formados por comissões mistas e não por um tribunal estrangeiro. O que parece ser interessante de destacar nessa comissão, além de ter sido o primeiro espaço de discussão do tratado pela Câmara dos deputados, é que ela marca a forte divisão dessa Casa, já que o parecer saiu vitorioso pela margem mínima, ou seja, por três votos a dois. Outro detalhe a ser destacado é de que os dois votos contrários são de Raimundo José da Cunha Matos e Luiz Augusto May¹⁵.

9 ALEXANDRE, Valentin. A desagregação do Império: Portugal e o reconhecimento do Estado brasileiro (1824-1826). *Análise Social*, vol. XXVIII (121), 1993 (2º), p.309-341.

10 BETHELL, *op. cit.*, p.78.

11 Anais da Câmara dos Deputados, 22 de maio de 1827, p.155. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>. Acessado em 05/07/2018.

12 PEIXOTO, *op. cit.*, p.35.

13 BRASIL. *Constituição (1824). Constituição política do império do Brasil*. Rio de Janeiro, 25 de mar. de 1824. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao24.htm. Acessado em: 10/07/2018.

14 PARRON, *op. cit.*, p.64-65.

15 *Idem*.

Cunha Matos se apresentava totalmente contrário à abolição do comércio atlântico de cativos e seus argumentos se basearam em três vertentes, resgatando o debate no contexto da Independência: Recursos Aduaneiros; *Barbárie Vs. Civilização*; e o *paternalismo liberal* do sistema escravista brasileiro¹⁶. Provável que sua argumentação seja reflexo de suas experiências, pois participou das discussões no período do Vintismo, além de ter servido na África entre 1797 e 1816, período anterior a sua chegada ao Brasil¹⁷.

O primeiro ponto de sua argumentação se dava em razão da quebra dos negociantes brasileiros, que já estavam em disputa desigual com os concorrentes estrangeiros, devido ao tratado tarifário de 1810. Além disso, o tráfico era a principal meio em que se formavam as tripulações o que, por conseguinte, geraria uma desestruturação do mercado lícito entre o Brasil e a África, pois já não teriam mais tripulações experientes para realizar a travessia. Soma-se a esses dois fatores a questão da arrecadação do Império brasileiro que seria afetada gravemente, pois grande parte delas provinham do desembarque e revenda dos escravos – sendo no ano de 1823 responsável por quase 70% das arrecadações tributárias do Império¹⁸.

Se por uns o trabalho escravo era visto como uma exploração injusta que deveria ser abolida, para outros, como Cunha Matos, em sua segunda linha de argumentação, o tráfico e essa forma de trabalho garantia o crescimento econômico do Império e, acima de tudo, era uma prática de benevolência dos civilizados que levavam o conhecimento, a civilidade e a ilustração aos povos “bárbaros”. Dessa maneira, entendia que a moral de um povo estaria ligada diretamente ao governo público, portanto, a natureza do Estado que corrompia a sociedade e não a instituição da escravidão¹⁹.

Destarte, acreditava que o tráfico e o cativo civilizavam os africanos e, ainda, esses poderiam conquistar a alforria, garantindo com que seus filhos portassem os direitos dos cidadãos brasileiros e seus netos poderem exercer a cidadania plena – civil e política – caso detivessem as condições censitárias necessárias. Nesse contexto se articulava o terceiro argumento do parlamentar, que afirmava as perspectivas de ascensão social previstos pela Constituição de 1824 e pela dinâmica de alforrias – que detinham taxas elevadas para um sistema baseado no trabalho forçado²⁰.

Nesse sentido, a argumentação seguida por Raimundo Cunha Matos se desenvolvia nas questões práticas, a partir de sua perspectiva religiosa, como destacado no segundo ponto. Por outro lado, Luiz Augusto May, o outro parlamentar que votou contra o Tratado Anglo-Brasileiro na Comissão de Estatística e Diplomacia, tendia suas exposições na forma em que o tratado fora articulado pelo Imperador.

Contudo, sua justificativa se pautava a partir do 8º parágrafo do artigo 102 da Constituição de 1824, o qual se refere ao papel do governo nas convenções e tratados internacionais. Dessa forma, segundo o diploma, cabia ao Poder Executivo:

fazer tratados de aliança ofensiva e defensiva, de subsídio e comércio, levando-os depois de concluídos ao conhecimento da Assembleia Geral, quando o interesse e segurança do Estado o permitirem. Se os tratados concluídos em tempos de paz [...] envolverem cessão ou troca de território do Império, ou de possessões a que o Império tenha direito, não serão ratificados sem terem

16 *Ibidem*, p.64-72.

17 BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Dicionário bibliográfico brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, v. VII, 1902, p.112-114.

18 PARRON, *op. cit.*, p.66.

19 Anais da Câmara dos Deputados, 2 de julho de 1827, p.17. Disponível em : <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>. Acessado em 08/07/2018.

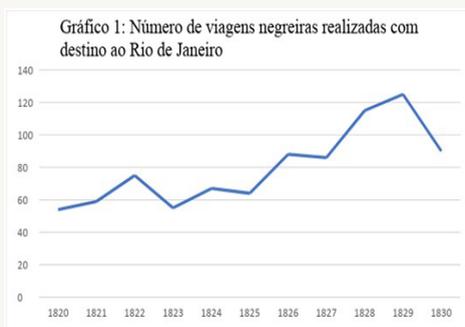
20 PARRON, *op. cit.*, p.66-69.

entanto, tal proximidade não o impediu de criar uma nova alternativa a opção de D. Pedro ¹²⁶.

A proposta de Clemente Pereira foi à Comissão de Legislação e de Justiça Civil, composta por dois tribunos da Bahia e um do Rio de Janeiro, respectivamente, Antônio da Silva Telles, Antônio Augusto da Silva e José da Cruz Ferreira. No entanto, não foi autorizada a seguir, pois o prazo de quatorze anos foi considerado muito dilatado²⁷. Com esse parecer, uma emenda foi feita ao projeto, orientando que o prazo fosse reduzido para seis anos, sendo assim, com esse tempo seria uma solução rápida e possível de uma futura negociação com o governo britânico. Todavia, não houve sequência nas discussões sobre o projeto, mesmo com a emenda, devido a instabilidade política, econômica e social que o império brasileiro passou²⁸.

Apesar das grandes disputas acerca do mercado atlântico de escravos no parlamento, é interessante avaliar como essa tensão afetou os grandes negociantes da praça comercial do Rio de Janeiro e comércio de cativos. Se por um lado o tráfico parecia estar caminhando para seus últimos anos de legalidade, por outro, o tal mercado não havia passado por um momento de alta nas demandas como esse. Em resposta a isso, os negociantes, em busca de garantir os maiores lucros possíveis e com a iminência da abolição do tráfico, intensificaram, de forma devastadora, suas expedições negreiras. Para além da cultura escravista da sociedade brasileira, em que os cativos eram difundidos pelas diversas camadas da sociedade, tal movimento pode ser explicado pela necessidade produtiva das *plantations* do centro-sul brasileiro, além dos primeiros sinais positivos do plantio cafeeiro no Vale do Paraíba²⁹.

Para se ter ideia do crescimento da entrada de negreiros no porto do Rio de Janeiro ao longo dos últimos onze anos da legalidade do tráfico, segundo as estimativas da base de dados *slave voyages*, foram 310 embarcações vindas dos portos africanos que aportaram no Rio de Janeiro entre 1820 e 1824. Já entre os anos de 1825 e 1830 foram 568 navios que desembarcaram africanos escravizados na mesma região³⁰.



Fonte: ELTIS, David et al. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acessado em: 19/07/2018.

26 PEIXOTO, *op. cit.*, p.82.

27 *Idem*.

28 BETHELL, *op. cit.*, p.79-80.

29 MARQUESE, Rafael e TOMICH, Dale. "O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX". In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II: 1831-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p.341-374.

30 ELTIS, David et al. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acessado em 19/07/2018.

É válido mencionar que para todo o império foram realizadas 1503 viagens para o período de 1820 a 1830, sendo 878 delas com destino para o Rio de Janeiro, o que representa 58,5% dessas expedições. Nesse sentido, justifica-se o Rio de Janeiro como lócus para esta análise, todavia, não podemos esquecer da relevância deste negócio para outras áreas do país, como Bahia e Pernambuco, onde – é bom lembrar – o tráfico já estava proibido desde 1815³¹.

Fruto desse crescimento na demanda por africanos escravizados, Manoel Florentino aponta para o ingresso de outros comerciantes, que não os tradicionais, no mercado negreiro após 1825, ou seja, a possibilidade de lucros elevados fomentou a entrada de novos investidores no ramo do comércio atlântico de negros, tornando o tráfico uma atividade com mercadores flutuantes que atuam em tempos de ascensão e se retiram em tempos de crise. Entretanto, ressalta-se que estes novos investidores, dificilmente, eram aventureiros sem nenhum conhecimento no ramo, pois era uma atividade altamente especializada, profissionalmente e geograficamente, envolvendo uma grande rede de pessoas, que iam desde a captação dos africanos no interior do território africano até a venda deles na praça comercial do Rio de Janeiro, além da necessidade de relações enraizadas com os mercadores dos portos africanos³².

Retomando ao gráfico, conseguimos demonstrar que o número de viagens negreiras realizadas com destino a costa da Província do Rio de Janeiro começa a crescer em 1825 e chega ao seu ápice em 1829, com 125 expedições, e a partir do ano seguinte este número começa a cair. Nesse sentido, é relevante lembrar que não é por acaso o aumento significativo da chegada de navios com cativos, principalmente no derradeiro ano da década de 1820, já que junto ao fim da década, se aproximava a abolição legal do tráfico de escravos.

Outro fator que precisa ser destacado acerca da assinatura da Convenção Anglo-Brasileira de 1826 é que ele não foi bem recebido por grande parte da classe dominante imperial, que tinham interesses extremamente ligados ao tráfico de escravos, fosse em relação aos lucros provenientes do comércio atlântico ou do uso da mão-de-obra cativa. Não obstante, se construiu uma ideia equivocada de que, nos últimos anos da década de 1820, no império brasileiro não existia defensores do tráfico, mas sim partidários de propostas de abolição, que fosse gradativa e com prazos dilatados³³. Dessa forma se forjou a ideia de que as críticas veementes feitas pela classe dominante ao imperador se dava somente pelo fato de que ele não havia respeitado os trâmites legais previstos na Constituição.

Essa, também, não era a única questão que abalava a imagem do imperador, já que o império do Brasil passava por uma série de crises políticas, monetárias e sociais, que agravavam a situação. A instabilidade da paz, em função da Guerra da Independência (1822 – 1823), da Conferência do Equador (1824) e da Guerra da Cisplatina (1824 – 1828) gerou custosas expedições militares, que exigia do Estado um grande equilíbrio financeiro, o que se tornou quase impossível para um país que ainda formava seu aparelho fiscal³⁴.

Ao mesmo tempo, a conjuntura econômica internacional determinava a queda acentuada dos preços dos artigos agrícolas, que era a principal fonte de renda do Estado brasileiro, com o equilíbrio da demanda e da oferta com o reestabelecimento da paz na Europa. Soma-se a isso a adoção de uma política monetária frouxa pelo governo e pelo Banco do Brasil, gerando uma inflação de até 250% entre 1821 e 1830, enquanto na Europa e nos

31 *Idem*.

32 FLORENTINO, Manoel. *Em costas negras. Uma História do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora Unesp, 2014, p.160-162.

33 PARRON, *op. cit.*, p.89.

34 *Ibidem*, p.80.

Estados Unidos adotavam-se medidas deflacionárias³⁵.

Nesse período de forte instabilidade do governo de D. Pedro I, a Convenção assinada em 1826 entrou em vigor, mais precisamente no dia 13 de março de 1830, portanto, a partir desta data o comércio atlântico de escravos para o império do Brasil estava proibido. Todavia, a queda não foi tão grande quanto era esperada pelos ingleses e, talvez, pelo imperador brasileiro, que cada vez mais se via deslocado dos grupos que o haviam posto no trono. Foram 136 expedições negreiras realizadas em direção às terras tupiniquins, sendo 90 delas para o Rio de Janeiro, como demonstra o gráfico 1. Desse total, desembarcaram no Brasil cerca de 48 mil africanos escravizados³⁶.

Foi essa conjuntura efervescente que o imperador D. Pedro I, no dia 07 de abril de 1831, abdicou do trono brasileiro, levando os grupos de oposição, *liberais moderados* ou *liberais exaltados*, a saírem vitoriosos. No entanto, a euforia se deu por pouco tempo, já que logo depois as diferenças entre os grupos vieram à tona, extinguindo a frágil aliança que formaram, e, além deles mesmos, os grupos mais conservadores (*caramurus*) almejavam retomar a direção do Estado Imperial³⁷.

A diferença que se estabeleceu entre os dois grupos que lideraram a oposição é possível de ser sintetizada através do significado que cada grupo tomou da abdicação do primeiro Imperador brasileiro. Os opositores de D. Pedro I encararam o 07 de abril com uma revolução que, em razão do sentimento da liberdade e independência, expulsou os rastros portugueses que se mantinham no Brasil, que, a partir de então, esperava pela maioria do seu futuro monarca, Pedro de Alcântara³⁸. Pelo lado dos *exaltados*, acreditava-se que esse período marcaria o início de mudanças significativas na estrutura política e social do país³⁹. Já os *moderados* enxergaram no acontecimento de abril o ponto de chegada das disputas que foram travadas entre os partidários e opositores do antigo Imperador. Sendo assim, após a abdicação, era momento de consolidar as reformas que tanto haviam almejado nas discussões e oposições ao modo de governo de D. Pedro I. Assim, respeitando o regime monárquico constitucional, essas mudanças deveriam ser feitas de forma legal, sem profundas mudanças na hierarquia social ou sem desestabilizar a ordem⁴⁰.

A partir de então, as ideias que delinearão a oposição começariam a convergir para uma lógica de menor centralização do Poder, que, embora não tivesse um programa unificado, buscavam reformar a alguns pontos da Constituição, como: o Poder Moderador, o Conselho de Estado e o mandato vitalício do Senado; criar assembleias legislativas provinciais para governar as questões financeiras locais; e tornar elegíveis em nível provincial os magistrados locais e os presidentes de província. Tais pretensões culminaram na Lei da Regência de 14 de julho de 1831, determinando que qualquer acordo internacional deveria passar por apreciação prévia na Assembleia – fato que resolvia a grande questão imposta sobre o tratado com a Inglaterra de 1826. Além disso, definiria, juridicamente, que o tráfico de escravos era matéria *interna corporis* do Legislativo⁴¹.

Essa definição abriu precedente para a continuação das discussões no parlamento

35 *Idem*.

36 ELTIS, David *et alii*. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acessado em 19/07/2018.

37 BASILE, Marcello. O Laboratório da Nação: A Era Regencial (1831-1840) IN: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II: 1831-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p.59-61.

38 MATTOS, Ilmar Rohloff de. "O gigante e o espelho." In: GRINBERG & SALLES, *op. cit.*, p.16.

39 *Ibidem*, p.20.

40 BASILE, *op. cit.*, p.72-84.

41 PARRON, *op. cit.*, p.79-81.

sobre outra proposta de lei que previa a abolição do comércio de escravos para o império do Brasil. O projeto foi apresentado ao Senado no dia 31 de maio de 1831, menos de dois meses após a abdicação do imperador D. Pedro I e pouco antes da promulgação da Lei da Regência. Dessa vez o texto foi elaborado pelo marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta. Português, filho de coronel e neto de contratador de diamantes, teve suas primeiras instruções em Mariana e fez estudos complementares no Colégio dos Nobres, em Lisboa, e, ainda, frequentou a Academia de Marinha, em Portugal. Foi nomeado major do Estado-Maior e ajudante de ordens do governador de Angola e posteriormente foi para Salvador, onde casou com a filha de um comerciante local de grosso trato. Uniu-se a causa da Independência do Brasil e firmou no núcleo próximo de D. Pedro I, sendo um dos responsáveis por negociar com o *Foreign Office* enquanto esteve na Europa. A partir de sua trajetória, entendia-se que o marquês de Barbacena era um dos políticos mais capacitados para discutir o assunto⁴².

O projeto abolição do tráfico de escravos para o Brasil elaborado por Caldeira Brant deteve forte apelo de seus companheiros do Senado, mesmo que com algumas oposições, como a do *caramuru* visconde de Alcântara, João Inácio da Cunha, que tentavam associar a proposta como uma continuação do projeto estabelecido pelo ex-imperador na Convenção de 1826⁴³. No entanto, com certa rapidez, o texto foi enviado à Câmara baixa. Na Assembleia, a lei ficou conhecida como Lei Feijó, devido à conjuntura política do momento⁴⁴. Ainda, é preciso destacar que o marquês de Barbacena buscou afastar qualquer relação de tal projeto com o Tratado Anglo-Brasileiro de 1826, justificando sua proposta como assunto de interesse nacional e que deve ser legislado pelos aparelhos do Estado brasileiro⁴⁵.

Nesse aspecto, muitas vezes o marquês de Barbacena em seus discursos, recorreu aos temas de *humanidade e filantropia* para embasar a necessidade de acabar com o comércio de escravos para o Brasil, como havia sido feito pelos defensores do acordo de 1826 na Comissão de Diplomacia e Estatística da Câmara dos Deputados de 1827, e, mais do que isso, afirmou que o combate ao infame comércio seria resultado da postura combativa da nação brasileira e não de pressões estrangeiras⁴⁶. Com tal atitude, o Senador conseguia impor ao seu projeto a defesa das ideias do “novo tempo” e assegurar a *soberania* do Estado Imperial brasileiro no tocante às questões que lhes eram próprias. Nessa perspectiva, respondendo aos anseios de opositores e partidários do antigo Imperador, no dia 07 de novembro de 1831, o texto foi aprovado e se estabeleceu como a primeira lei nacional que suprimia o trato negroiro.

A Lei Feijó em seu primeiro artigo mostra a sua pretensão de ser acabar de vez com o tráfico de escravos ao afirmar que “todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres”⁴⁷. Além disso, todos os envolvidos no comércio atlântico de africanos, desde o comerciante até o marinheiro, sofreriam com processo criminal, o que previa penas mais severas do que as atribuições das comissões mistas, estabelecidas pela Convenção Anglo-Brasileira de 1826⁴⁸.

Outro ponto interessante a destacar da Lei de 1831 é a tentativa de associar a

42 *Ibidem*, p.85-86.

43 PEIXOTO, *op. cit.*, p.223.

44 BETHELL, *op. cit.*, p.92.

45 PEIXOTO, *op. cit.*, p.92.

46 *Ibidem*, p.217-218.

47 Lei de 7 de novembro de 1831. IN: *Coleção de Leis do Império do Brasil de 1831*. Parte I. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875, p.182. A lei também se encontra disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html. Acessado em: 23/07/2018.

48 PARRON, *op. cit.*, p.87.

população contra o tráfico de escravos. Para tal, no artigo 5º determinava que

todo aquele que der notícia, fornecer os meios de se apreender qualquer número de pessoas importadas como escravos [...] receberá da Fazenda Pública a quantia de trinta mil réis por pessoa apreendida⁴⁹.

Assim, através do pagamento, a Lei buscava aumentar o número de simpatizantes da causa contra o comércio de cativos, principalmente nas classes mais baixas.

Dessa maneira, com a Lei de 1831, o império brasileiro se coloca no plano internacional como um Estado colaborador dos anseios ingleses e dos interesses de *humanidade* e *filantropia*. Contudo, com o gráfico 2 pode-se ver que a partir de 1835 o comércio atlântico de escravos voltou a crescer e sobreviveu, mesmo sob a forma de contrabando, até meados da década de 1850 – quando uma nova lei foi imposta para coibir tal negócio. Para entrarmos na discussão sobre a reabertura do tráfico de escravos para o império brasileiro seria preciso uma longa discussão estrutural e conjuntural – nacional e internacional –, o que é tema para outro trabalho.



Fonte: Fonte: ELTIS, David et al. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acessado em: 22/07/2018.

Portanto, é preciso apontar para o fato de que se a lei de 1831 não conseguiu alcançar seus objetivos explícitos, ou seja, abolir o comércio atlântico de africanos para o império brasileiro, por outro lado, a mesma foi capaz de abrir precedente para a conquista de objetivos velados, de complacência com o governo inglês, o que levaria, ao menos por algum tempo, a redução da pressão externa. Nesse sentido, a classe dominante imperial, com necessidade da mão de obra escrava nas plantações de açúcar e, sobretudo, café, ganhou tempo para a reestruturação do tráfico de escravos sob a forma de contrabando. E, ainda, assim se colocou num ponto de ambiguidade, entre a modernização das leis e a conservação de seus interesses mercantis.

Recebido em: 03/08/2018

Aprovado em: 09/01/2019

49 Lei de 7 de novembro de 1831, *op. cit.* [ortografia atualizada]