

OS NEGOCIANTES DE ESCRAVOS E A PRESSÃO INGLESA PELA ABOLIÇÃO DO TRÁFICO TRANSATLÂNTICO (1830-1850)

Flávia Campany do Amaral¹

É sabido que na cidade do Rio de Janeiro, desde o século XVIII, existia um forte e pequeno grupo de negociantes que controlava o comércio de escravos africanos.²

O controle do comércio de escravos foi uma forma de grande concentração de riqueza e de poder dos negociantes situados na cidade do Rio de Janeiro. Riqueza porque os lucros advindos desse comércio permitiram a formação de grandes fortunas, que foram rapidamente empregadas em várias atividades. Dentre elas sobressai a aquisição de imóveis urbanos e de unidades produtivas rurais. Ao lado da riqueza, foi cada vez mais se somando prestígio e poder. Especialmente porque controlavam uma atividade fundamental na reprodução da economia brasileira – a oferta de escravos – o que permitiu que dispusessem de um forte elemento de pressão.³

Por *Negociante*, entende-se o proprietário de capital que, além da esfera da circulação, atua no abastecimento, no financiamento, investe no tráfico de escravos, o que permite que controle setores chaves da economia, inclusive na produção escravista, face ao papel que desempenha no crédito e no fornecimento de mão-de-obra. Uma de suas características é a multiplicidade e diversidade de suas atividades, o que permite que ele detenha uma posição privilegiada na sociedade brasileira e seja capaz de influir decisivamente tanto nos rumos da economia como na política do país. Atua tanto na atividade comercial, como também pode ser encontrado na manufatura, nas casas bancárias, companhias de seguro, bancos, etc. Por outro lado, é fundamental que se entenda que ele trabalha com a atividade principal do agente, não importando se, ao longo de sua trajetória, ele investiu na produção escravista, para exportação ou para abastecimento de gêneros, uma vez que o capital do *Negociante* segue a lógica do capital mercantil.⁴

Manolo Florentino afirma que entre os homens mais ricos da praça carioca, sete das maiores fortunas eram de negociantes de escravos. Para o autor, esta elite econômica impulsionava uma economia profundamente marcada por formas mercantis de acumulação, as quais configuravam os eixos da reprodução econômica, razão pela qual e devido à importância política e econômica da Corte, é possível que estivéssemos à frente da mais importante fração dominante do país. Para Manolo, a rede de atuação dos negociantes não se limitava ao Rio de

Janeiro e enquanto empresária, controlava grande parte dos mecanismos de acumulação do Sudeste com redes que se estendiam desde os confins do Mato Grosso até o Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Santos e Minas Gerais.⁵

Não havia nação mais envolvida na exportação, no transporte e na importação de africanos do que Portugal. Segundo afirma Bethel, o tráfico tornara-se também a única atividade comercial da colônia, sendo o Brasil um dos maiores importadores de escravos negros do mundo. A autora prossegue constatando que com toda a vida econômica do império ultramarino português na África e na América organizada com base no tráfico de escravos, o sentimento abolicionista era muito fraco em todo o mundo luso-brasileiro.⁶ Manolo segue esta linha de pensamento afirmando que o tráfico para o porto do Rio de Janeiro era altamente concentrado, e seu crescimento médio anual foi enorme, principalmente depois da abertura dos portos. Ainda segundo ele, o comércio de escravos era, ao lado dos investimentos em prédios urbanos, da usura e das operações de importação/exportação, um dos mais importantes negócios para a vida econômica do Brasil.⁷

Desde 1810, afirma Bethel, D.João VI, pressionado pela Inglaterra, havia assinado tratados para, em um período gradual, colocar fim ao tráfico de escravos.⁸ Mas, segundo afirma Riva Gorenstein, três séculos de escravidão contribuíram para cimentar a ideologia escravista na sociedade brasileira, de tal forma que nem o movimento que se desenvolveu na Europa a favor da extinção da escravidão, nem a pressão do governo inglês junto a D.João VI, encontraram apoio por parte dos brasileiros e portugueses aqui radicados. Os setores dominantes da colônia, afirma Gorenstein, se opuseram veementemente às tentativas inglesas de obterem a extinção gradativa deste comércio, não só por ele se constituir uma atividade extremamente lucrativa, como também e principalmente, pelo fato de a mão-de-obra escrava ser imprescindível para a manutenção do sistema produtivo brasileiro.⁹ Manolo Florentino, no tocante a esse assunto, afirma que o tráfico atlântico constituía-se em variável fundamental para a reprodução física da mão-de-obra cativa.¹⁰

A discussão sobre a abolição do tráfico de escravos chegou ao Brasil independente, na câmara dos deputados, e foi debatida exaustivamente, afirma Bethel. Mas em novembro de 1826, após intensa pressão inglesa (que atrelou o reconhecimento da independência do Brasil à assinatura do tratado pelo fim do tráfico de escravos), foi enfim assinado o tratado entre Brasil e Inglaterra regulamentando o fim do tráfico de escravos africanos, desde que essas estipulações dessem um prazo fixo de três anos para abolição total do tráfico.¹¹ Segundo relata o autor Denio Nogueira em seu livro “Raízes de uma nação”, em janeiro de 1824, enquanto as negociações

brasileiras se estendiam sem resultado, as primeiras nações latino-americanas comprometiam-se abolir o tráfico negreiro e tinham sua emancipação reconhecida pela Inglaterra.¹²

D.Pedro I e José Bonifácio tinham um grande temor que os proprietários de terras brasileiros e os donos de escravos retirassem o apoio que tinham dado ao governo do imperador. Os proprietários de escravos achavam que esse apoio resultaria em um meio de escapar à pressão britânica sobre Portugal que desejava a completa e imediata abolição do tráfico de escravos. Apesar desse temor, em maio de 1830, D.Pedro I anunciou que o tráfico de escravos era ilegal. No ano seguinte, o imperador que sofria forte pressão política, abdicou do trono em favor de seu filho, que na época era menor de idade. Segundo afirma Leslie Bethel, entre os fatores que tinham contribuído para o abismo entre D.Pedro I e a maioria de seus súditos, estava o preço, que ele não relutara em pagar pelo reconhecimento da independência do Brasil e, principalmente, o tratado de abolição com a Inglaterra, que só fizera confirmar a opinião geral de que o imperador colocava os interesses dinásticos acima dos interesses nacionais.¹³ Nessa linha de pensamento, Denio Nogueira afirma que a ratificação pelo parlamento britânico do convênio anti-tráfico ocorrera em 1827, com a data de 13 de março de 1830 para sua entrada em vigor. Ainda segundo o autor, D.Pedro era acusado pelos latifundiários de ter cedido às imposições britânicas, em razão de seus interesses pessoais na questão dinástica portuguesa. O autor destaca ainda que, quanto aos traficantes, apesar da crise econômica, viram-se forçados a acelerar a importação de escravos, enquanto aquele comércio era tolerado.¹⁴

José Murilo de Carvalho destaca que até 1830, o governo brasileiro apenas resistiu às pressões, convencido da inviabilidade política de qualquer ação efetiva para extinguir o tráfico. Ainda segundo ele, até mesmo um político que era claramente contra à escravidão, como José Bonifácio, recusara a exigência da Inglaterra de abolição imediata do tráfico. Para José Bonifácio, o custo total de uma medida como essa seria um suicídio político.¹⁵

No ano seguinte, o imperador que sofria forte pressão política, abdicou do trono em favor de seu filho, que na época era menor de idade. Segundo afirma Leslie Bethel, entre os fatores que tinham contribuído para o abismo entre D.Pedro I e a maioria de seus súditos, estava o preço, que ele não relutara em pagar pelo reconhecimento da independência do Brasil e, principalmente, o tratado de abolição com a Inglaterra, que só fizera confirmar a opinião geral de que o imperador colocava os interesses dinásticos acima dos interesses nacionais.¹⁶

Após a abdicação de D.Pedro I, começava o período regencial e junto com ele um crescente aumento do tráfico de escravos para o Brasil. Bethel afirma que em 31 de maio de 1831, Felisberto Caldeira Brant, então já Marques de Barbacena, apresentou ao Senado um

projeto de lei antitráfico de escravos que logo foi aprovado e imediatamente enviado a Câmara, onde vários deputados já haviam falado a favor de alguma espécie de legislação preventiva e onde Honório Hermeto Carneiro Leão, jovem político mineiro que mais tarde seria Marquês de Paraná e líder do Partido Conservador, chegara a propor a formação de uma comissão para examinar a questão, que foi aprovada(embora com algumas emendas) por Diogo Antonio Feijó, padre liberal e deputado, tornado-se lei a 7 de novembro de 1831.¹⁷

A partir de 1831, o setor de plantação da economia brasileira foi consideravelmente aumentado e reforçado. Bethel afirma que, o responsável por isso foi o aumento da produção açucareira e a expansão da produção cafeeira. Desde o início, as fazendas de café eram trabalhadas por mão-de-obra africana e a mortalidade dos escravos era muito alta devido a um regime de trabalho exaustivo, castigo e doenças. Por isso, segundo o mesmo autor, o tráfico transatlântico poderia fornecer aos fazendeiros os suprimentos regulares de escravos de que tanto necessitavam.¹⁸

Em 1833, o tráfico de escravos africanos para o Brasil começava a crescer em ritmo alarmante e o agravante era que o Brasil passava por um período regencial liberal controlado pelos interesses dos proprietários de terras. Diante disso, a câmara recebia cada vez mais pedidos para que a legislação antitráfico fosse revogada. Como o pedido abaixo de um deputado em uma sessão do parlamento no dia 9 de julho de 1833:

O Sr. Montezuma pede a palavra para apresentar um requerimento dos negociantes da Bahia sobre as presas brasileiras feitas pelo governo inglês na Costa da África; diz que não sabe se acaso a comissão sabe sobre este objeto, tem ou não trabalhado a tal respeito; que o requerimento, porém, diz que não. Pede o ilustre deputado, que a comissão, a que foi apresentado este requerimento, dê o seu parecer com urgência; que é necessário, que ele, deputado, diga, que o governo tem grande obrigação de promover interesses tamanhos; e pede afinal, que se leia o requerimento.¹⁹

Outro pedido do mesmo deputado em sessão de 13 de julho de 1833:

O Sr Montezuma pede urgência para apresentar um requerimento, e sendo apoiada a urgência, e entrando em discussão, diz o mesmo Sr. Deputado, que o seu fim é apresentar à câmara o requerimento que ele vai ler, sobre a liquidação das presas inglesas feitas pelo bloqueio do Rio do Prata: (lê) e continuando, diz que ele não sabe como a câmara deixava de tomar em grande consideração a nação com a despesa anual de perto, ou talvez mais de 500 contos de reis. Aproveito, senhores, esta ocasião, para lastimar perante esta câmara o haver ela decidido outro dia que não lesse os requerimentos de negociantes da província da Bahia, que reclamam o pagamento das presas feitas pelo cruzeiro inglês na costa da África; e lastimo, senhores, tal decisão, não porque entenda ou possa nunca entender, que os representantes do povo brasileiro tratam com indiferença, interesses tamanhos de concidadãos seus, mas sim, porque tal decisão produzira, em as nações estrangeiras uma má impressão, visto que elas julgarão pelo regimento porque se regulam os seus corpos legislativos, e não pelo do nosso.²⁰

Segundo Riva Gorenstein, as autoridades brasileiras de todos os níveis cooperaram com estes negociantes, facilitando-lhe tudo o que fosse possível, pois as autoridades brasileiras além

de considerarem o tráfico negreiro uma operação mercantil respeitável, temiam desagradar pessoas cuja fortuna e posição na sociedade era conhecida por todos.²¹ Isso fica claro em um discurso proferido por Bernardo Pereira de Vasconcelos, contra os tratados de abolição do tráfico no jornal do comércio do dia 19 de agosto de 1837:

Os ingleses que tratem de pôr em execução esse tratado, que nos impuseram pela sua superioridade, mas esperar que cooperemos com eles nessas especulações, mascaradas sob o nome de humanidade, é insensatez.²²

Para ser ter uma idéia do poder desses negociantes, os navios apreendidos que, por lei, deveriam ser leiloados, ou eram arrematados pelos próprios donos ou prepostos por uma fração de seu valor real. Ou então desapareciam para tornar a aparecer no transporte de escravos, sob outro nome.²³

Em 1845, entrava em cena a lei Bill Aberdeen, lei britânica que autorizava as comissões mistas anglo-brasileiras a julgarem os navios negreiros brasileiros capturados e os navios condenados seriam colocados ao serviço da Grã-Bretanha ou demolidos. Segundo afirma Leslie Bethel, cada vez estava mais claro para os partidários do sistema preventivo britânico, que, se quisesse reduzir e eventualmente, acabar com o tráfico ilegal de escravos, em vez de simplesmente cercá-lo, seria preciso inventar novas medidas para reforçar as já existentes.²⁴

Embora firmemente da opinião de que nenhum governo brasileiro que se respeitasse poderia aceitar a Lei Aberdeen ou assinar um novo tratado anti-tráfico com a Inglaterra, Eusébio de Queiroz Coutinho Matoso da Câmara, ministro da Justiça no Gabinete de 28 de setembro de 1848, achava que o próprio governo brasileiro devia e podia tomar medidas para pôr fim ao tráfico e que era preciso não só melhorar os métodos de detectar o crime, como também criar tribunais especiais para lidar exclusivamente com os crimes de traficância.²⁵

Bethel segue afirmando que, segundo Eusébio de Queiroz, para acalmar os ânimos dos fazendeiros e também dos abolicionistas brasileiros e britânicos, era preciso ignorar as compras de escravos que já haviam sido feitas até aquela data, evitando porém novas importações de mais escravos para o Brasil. Ainda segundo ele, somente os negociantes de escravos poderiam se opor ao projeto, mas para Queiroz, eles não tinham qualquer importância e nem mereciam atenção.²⁶

Diante de toda situação, o governo brasileiro estava convencido de que somente a aprovação de uma lei anti-tráfico acabaria com as reações dos britânicos em águas brasileiras, como a destruição de navios negreiros brasileiros capturados pela marinha britânica. Os deputados brasileiros começaram a perceber que somente uma lei severa que punisse realmente os traficantes de escravos africanos, acalmaria os ânimos dos ingleses, já que para eles seria impossível parar com as operações navais a fim de obstruir o tráfico negreiro do lado brasileiro e

do lado africano, enquanto o governo brasileiro não adotasse medidas mais severas contrárias ao tráfico. Em uma sessão no Parlamento brasileiro no dia 5 de agosto de 1848 mais reclamações diante dos abusos cometidos pelo governo britânico:

Não nos achamos em paz com o gênero humano, mas nem por isto deixam de ser os nossos direitos constantemente violados, e torna-se a nossa situação cada vez mais grave. Terminou o tratado com a Inglaterra. Talvez fosse mais conveniente que ele continuasse, do que ser substituído por esse Bill de 8, de agosto de 1845, pelo qual o governo inglês se arrogou o direito de visitar e aprisionar os nossos navios suspeitos de se empregarem no tráfico. Protestou-se, é verdade, contra esse Bill, porém, os nossos gritos têm sido até o presente infrutíferos, servem somente de apontar ao mundo que por parte da Inglaterra tem havido acerca desta matéria a mais extensa proscricção dos nossos direitos. Sejamos francos(exclama o orador), o tráfico da escravatura se faz entre nós de uma maneira patente e escandalosa das quais talvez se não possam lucrar da plecha de coniventes. E se assim é, o que cumpre ao governo brasileiro fazer? Cumpre envidar todas as suas forças para a repressão do tráfico por todos os meios possíveis(apoiado), afim de tirar esse pretexto a Inglaterra, bem ou mal fundado, de que da parte do governo brasileiro há como tolerância a respeito do tráfico.²⁷

Em meados de 1850, segundo analisa Bethel, o tráfico brasileiro, havia quase uma década, já vinha sendo feito com menor intensidade. A repetida declaração do governo brasileiro de afirmar sua intenção de introduzir novas medidas para combater o tráfico, as atividades dos navios de guerra britânicos ao longo da costa brasileira durante os doze anos anteriores e o aumento do preço dos escravos, tudo isso se combinara para reduzir o tráfico negreiro brasileiro. Tudo isso culminou na aprovação pela câmara do projeto de lei anti-tráfico de Eusébio de Queiroz no dia 17 de julho de 1850. No Senado ela foi aprovada no dia 13 de agosto. No dia 4 de setembro de 1850, o projeto tornava-se lei.²⁸

Dali em diante, os navios brasileiros que estivessem transportando escravos, cuja importação para o Brasil era proibida pela lei de 1831, ou que tivessem desembarcado escravos, ou ainda que estivessem aparelhados para o tráfico negreiro, eram passíveis de captura pelas autoridades e navios brasileiros; a importação para o Brasil era declarada pirataria e os principais envolvidos no crime eram passíveis de punição; todos os navios capturados seriam vendidos; os escravos capturados seriam eventualmente reexportados a expensas do Estado e, no ínterim, empregados em trabalhos supervisionados pelo governo; não seriam concedidos passaporte a navios que demandassem a costa africana, enquanto os proprietários não tivessem uma declaração de que não se dedicariam ao tráfico negreiro e pagassem uma fiança igual ao valor do navio e seu carregamento, que só seria cancelado após um período de dezoito meses; todos os casos relacionados com navios capturados suspeitos de traficarem escravos seriam julgados em primeira instância por juízes nomeados especialmente para esses casos.²⁹

A supressão final do tráfico negreiro brasileiro, segundo afirma Bethel, durante os anos 1850-1851- vinte anos após ter sido declarado ilegal por tratado com a Grã-Bretanha e mais de

quarenta anos após a Inglaterra ter abolido o seu próprio tráfico transatlântico e feito as suas primeiras tentativas oficiais em prol da abolição em Lisboa e no Rio de Janeiro- não removeu imediatamente a questão do tráfico negreiro das relações anglo-brasileiras. Pelo contrário, afirma Bethel, tanto a memória como um legado de conflito tão demorado e, por vezes, tão acirrado, iriam envenenar as relações entre os dois países, ainda por muitos anos. E contribuindo para isso, segundo Bethel, efetivamente para manter viva a controvérsia do tráfico de escravos, havia a Lei Aberdeen, que continuou em vigor por muito tempo após o tráfico ter sido abolido.³⁰

Considerações finais

O objetivo desse trabalho é propor uma nova leitura que considero desafiadora porque, em se tratando de um grupo de forte pressão que atuava tanto na esfera política como econômica, é interessante perceber de que forma os negociantes trabalharam tentando impedir a aprovação das leis de abolição do tráfico de escravos africanos. Embora existam muitos trabalhos que fazem referência a vida política dos negociantes de escravos, a atuação desses homens nas leis de abolição do tráfico é um assunto relativamente inexplorado.

Mesmo diante da pressão dos negociantes e da pressão inglesa pela abolição do tráfico de escravos, o governo brasileiro conseguiu aprovar as leis e colocar a de 1850 em prática, apesar do tráfico ainda persistir durante algum tempo mesmo depois da lei Eusébio de Queiroz.

¹-Mestranda do programa de Pós-graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense.

² PIÑERO, Theo Lobarinhas. *Os simples comissários: negociantes e política no Brasil império*. Tese de doutorado. Niterói, UFF/ICHF, 2003. p.17.

³ Id.Ibid., p.31.

⁴ Id.Ibid., pp.17/18.

⁵ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro(séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995. p.199.

⁶ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos*. Rio de Janeiro/São Paulo, Expressão e Cultura/EDUSP, 1976. pp.15 a 18.

⁷ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras...*, Ob. cit., p.201.

⁸ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil...*, Ob. cit. p. 21.

⁹ GORENSTAIN, Riva. "Comércio e política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro(1808-1830)." In: Lenira Menezes Martinho e Riva Gorenstein. *Negociantes e caixeiros na sociedade da independência*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação, Divisão de Editoriação, 1993, pp.178/179.

¹⁰ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras...*, Ob. cit., p.206.

¹¹ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil...*, Ob. cit., p. 69.

¹² NOGUEIRA, Denio. *Raízes de uma nação: um ensaio de história sócio-econômica comparada*. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1988. p. 306.

¹³ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil...*, Ob. cit. p.76.

-
- ¹⁴ NOGUEIRA, Denio. *Raízes de uma nação...*, Ob. cit., pp. 311/329.
- ¹⁵ CARVALHO, José Murilo. *A Construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p.294.
- ¹⁶ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil...*, Ob. cit. p.76
- ¹⁷ Id.Ibid., pp.77.
- ¹⁸ Id.Ibid., pp. 80 a 82.
- ¹⁹ *Anais do Parlamento Brasileiro-Câmara dos Deputados*. Sessão de 9 de julho de 1833.
- ²⁰ *Anais do Parlamento Brasileiro- Câmara dos Deputados*. Sessão de 13 de julho de 1833.
- ²¹ GORENSTAIN, Riva. *Comércio e política...*, Ob. cit., p.18
- ²² *Jornal do comércio*, 19 de agosto de 1837.
- ²³ GORENSTAIN, Riva. *Comércio e política*. Ob. cit., p.186.
- ²⁴ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil...*, Ob. cit., p. 240.
- ²⁵ Id.Ibid., p. 298
- ²⁶ Id.Ibid., pp. 298/299.
- ²⁷ *Anais do Parlamento Brasileiro- Câmara dos Deputados*. Sessão de 5 de agosto de 1848.
- ²⁸ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil...*, Ob. cit. pp. 309 e 321.
- ²⁹ Id.Ibid., p. 32
- ³⁰ Id.Ibid., pp.322/323.