

**A QUESTÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS NAS RELAÇÕES
INTERNACIONAIS BRASILEIRA
Um debate entre Cervo e Klein**

Leonardo Bruno da Silva
Universidade Estácio de Sá
Doutorando: UNESP
leo.bruno13@gmail.com

Nos colocamos, neste pequeno artigo, o desafio de promover um debate entre dois historiadores que atuam com temáticas diferentes, que, no entanto, tem um ponto de interseção importante para nossa pesquisa, o tráfico de escravos no contexto das relações internacionais.

Sendo Amado Cervo especialista em história das relações internacionais e Herbert Klein em tráfico de escravos, promover um debate em torno de suas abordagens pode parecer inconsistente, mas, com efeito, assim como Cervo aborda o tema tráfico de escravos em um dos capítulos do seu livro Clodoaldo Bueno¹ sobre a história da política externa brasileira, Klein analisa pontos da política externa brasileira em torno do tráfico de escravos. Os dois autores, por vezes, defendem pontos divergentes, que procuraremos analisar pautado em um conjunto de documentos e em outras referências bibliográficas.

A principal divergência entre os autores, que nos motivou a abordar a temática, é questão da soberania brasileira na decisão sobre abolir ou não tráfico de escravos em seus domínios. Klein estabelece em sua análise um determinismo inglês no processo de eliminação do tráfico no Brasil. Idéia que predominou inclusive na historiografia e no senso comum brasileiro. Podemos afirmar, sem medo de errar, que ainda hoje no ensino de história para o nível fundamental prevalece esta tese.

Klein afirma que “durante essa campanha [de combate ao tráfico de escravos] o Brasil seria contrário até o fim, discordando das concessões feitas por Portugal e exigindo a manutenção do tráfico negreiro ao sul da linha do Equador”. (KLEIN: 2004, 187) No entanto, o autor ignora, para fazer tal afirmativa, o tratado de 1826 ratificado

¹ O livro é dividido em duas partes: a primeira versando sobre a política externa brasileira no período do império, de responsabilidade de Amado Cervo e a segunda sobre a política externa brasileira na República, atribuição do professor Clodoaldo Bueno. Por isso nos referimos a Amado Cervo ao longo do texto sem fazer referências ao prof. Bueno.

no ano seguinte, que estabeleceu a criação de uma comissão mista de brasileiros e ingleses e apreendeu diversos navios.

Amado Cervo, por sua vez, entende que havia um conflito dentro das estruturas políticas brasileiras sobre o tema e que a pressão inglesa pode ter impellido setores desta sociedade dividida a assumir uma posição antitráfico, mas o autor não aceita a imposição inglesa como algo definitivo para o fim do tráfico de escravos no Brasil.

“A decisão brasileira de extinguir o tráfico em 1850 explica-se por razões internas e por cálculos de política externa. A repressão inglesa, após o deslocamento da esquadra que viera do Prata e a autorização para penetrar em águas territoriais e portos brasileiros, atingia o seu paroxismo. Paulino José Soares, ministro de Estrangeiros, foi o principal responsável pela decisão que Eusébio de Queirós, ministro da Justiça, executou. Nos cálculos de Paulino, convinha extinguir o tráfico por razões sociais e humanitárias, mas igualmente por razões estratégicas.” (CERVO e BUENO: 2008, 82)

Pode-se argumentar que a posição de Cervo vem sendo dominante na historiografia brasileira mais recente. O aumento da importância do país no cenário internacional nos últimos anos gerou uma historiografia menos depreciativa das ações políticas brasileiras.

Mas é certo afirmar também, que a posição de Klein carece de uma maior estrutura comprobatória. Os documentos referentes às relações políticas entre Inglaterra e Brasil reforçam a tese da autonomia política brasileira e expõem o difícil jogo político interno em torno do tema.

Com efeito, a questão das relações internacionais referentes a este comércio de almas da África para o Brasil, tinha outro ator, Portugal. Não é possível analisar este processo sem ponderar as condicionantes históricas do sistema político e dos interesses econômicos portugueses. Pois, as colônias de onde proviam os escravos que abasteciam o Brasil estavam sob controle lusitano e os primeiros tratados no qual se basearam os ingleses, para fazer exigências ao Brasil, foram aqueles assinados por D. João em 1815 e 1817.

Mas, por que apesar das pressões do maior parceiro comercial brasileiro naquele momento, o comércio transatlântico de escravos continuou acontecendo e de forma

crecente? Que forças políticas e econômicas atuaram no sentido oposto às pressões inglesas a ponto de, senão neutralizá-las, torná-las menos efetivas do que se propunham ser? Estes são questionamentos importantes quando discutimos o fim do tráfico de escravos no Brasil.

A revolução do Porto de 1820 marcou o início do processo de independência do Brasil. Embora, em seu pleito original os revolucionários quisessem a unidade dos dois reinos formando apenas um², o que conseguiram foi a união da elite brasileira em torno do rompimento político do Brasil em relação a Portugal.

A inabilidade política dos vintistas e o perceptível desejo de manter as conquistas do período joanino da elite econômica brasileira, precipitou o movimento de independência do Brasil. Mas algumas questões geravam inquietações nesta mesma elite econômica. Na nossa análise, dois elementos que afetavam diretamente o potencial econômico desta elite eram os que mais preocupavam-na: 1- as propriedades que alguns de seus membros tinham em Portugal ou nas possessões africanas; 2- a manutenção do fluxo de escravos das colônias portuguesas na África para o Brasil.

Esta segunda questão tinha um peso ainda maior, pois, afetava mais pessoas e, com um adendo importante, desde que Inglaterra, Dinamarca, França e Espanha proibiram seus cidadãos de realizar o tráfico de escravos, as colônias portuguesas na África, ao sul do equador desde 1815, eram as únicas fornecedoras regulares de escravos para a economia do nascente país americano.

Calvet de Magalhães, destaca em seu texto, a tese de que latifundiários e traficantes de escravos brasileiros se aproximaram de fornecedores de escravos angolanos com o intuito de promover a união de Angola ao Brasil no processo de independência.

“Como é sabido, a economia do Brasil dependia então grandemente da importação de escravos das colônias africanas de Portugal, especialmente de Angola. Eram profundas as ligações entre fazendeiros do Brasil e os fornecedores de escravos de Angola, que com a independência do Brasil receram ter prejudicado o tráfico.”
(MAGALHÃES: 1999, 33)

² Posição defendida por Neves e Machado em *O Império do Brasil*.

Com efeito, o primeiro artigo do *Tratado de Amizade* de 1825, com o qual Portugal reconhecia a independência do Brasil, instava especificamente da relação do Brasil com as colônias portuguesas da África. Outorgava: “1º O Brasil comprometia-se a não aceitar nenhuma proposta de colônias portuguesas para se unirem ao Império brasileiro.” (Tratado de Amizade 1825 *apud* MAGALHÃES: 1999,35)

Fazendo valer este tratado, a Coroa portuguesa se beneficiava duplamente, pois, garantia a soberania do território que lhe restava e certificava-se da manutenção do lucrativo comércio de almas entre a África e o Brasil. Ousamos defender a tese de que antes de garantir o território, os portugueses queriam garantir o comércio do mais rentável e lucrativo produto da pauta exportação para o Brasil, o escravo, e manter com isso os vínculos comerciais com a antiga colônia.

Os documentos que constam no CDROM *Tráfico de Escravos no Brasil*³ e os dados e análises apresentados por Calvet de Magalhães e Amado Cervo⁴ e, também, por Valentim Alexandre⁵, nos mostram que a pauta de exportação de gêneros produzidos em Portugal era pequena, composto de produtos de baixo consumo e de valor relativamente baixo como o vinho e o azeite. O que legitima a ação portuguesa em defesa do tráfico, conflitando com seu principal aliado na Europa, a Inglaterra, que tendo grandes interesses comerciais no Brasil e na África insistiam no cessamento do tráfico de escravos.

Os dados relativos ao tráfico de escravos para o Brasil entre os anos de 1822 e 1828 são sintomáticos para demonstrar este conflito de interesses triangular – Brasil, Portugal, Inglaterra.

Tomando como referência uma tabela com o número de escravos importados para Corte, podemos traçar o comportamento do comércio de almas relacionado ao momento político vivido no Corte nos anos subseqüentes a independência.

³ *Tráfico de Escravos no Brasil*, Cdrom com acervo sobre escravismo e cultura negra que consta na Biblioteca Nacional. Produzido pela Biblioteca Nacional e UNESCO. Neste Cdrom constam mais de 600 documentos digitalizados disponíveis a visualização.

⁴ Ver: CERVO, Amado e CALVET DE MAGALHÃES, José; ALVES, Dario M. C.(org e apres.). *Depois das Caravelas – As relações entre Portugal e Brasil (1808 -2000)*. Brasília: EdUNB, 2000.

⁵ Os dados apresentados por Valentim Alexandre são relativos ao período anterior a independência do Brasil, mas nos servem como parâmetros. Constam no texto: ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do Império – Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime*.

Número de escravos importados por ano para Corte⁶

1820	15020
1821	24134
1822	27303
1823	20349
1824	29503
1825	26254
1826	33999
1827	29787
1828	43555

Podemos observar, que mesmo sendo a Corte o centro do poder, o processo de independência em 1822 não impactou o tráfico, os contratos firmados foram cumpridos. Com efeito, como o rompimento político de fato só se efetivou em fins daquele ano, não houve tempo para que aquele mercado fosse abalado.

Mas o ano de 1823 registrou uma queda importante na entrada de escravos na Corte. Decerto, é preciso aprofundar ainda mais as pesquisas para afirmar que a independência gerou impacto sobre este comércio, mas uma queda de 25,5% em um setor da economia de um ano para o outro não acontece apenas por fatores sazonais. Houve um conservadorismo nos investimentos e talvez um temor quanto as consequências do processo de independência.

Para nós este elemento fica ainda mais claro quando levamos em conta o crescimento vertiginoso registrado no ano seguinte, 1824, quando houve o reconhecimento da independência do Brasil por Portugal e iniciou-se as tratativas para o acordo assinado no ano seguinte.

Outra mudança significativa de rumos no comércio aconteceu somente em 1828, quando houve um crescimento na ordem de 28% se tomarmos como referência o ano de maior volume de comércio anterior a este, 1826. Além das variações que podemos considerar normais do mercado de escravos na Corte, houve um incremento de pelo menos 10%, que podemos atribuir a assinatura do Tratado entre Brasil e Inglaterra em fins de 1826 e ratificado em 1827, no qual o império brasileiro assumia o compromisso de por fim ao tráfico de escravos no prazo de três anos. Considerando, que por conta da

⁶ O documento original encontra-se arquivado na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, sob o título: *Tabela de escravos importados para Corte entre os anos 1820 e 1829.*

tramitação, o tráfico de escravos para o Brasil estaria proibido a partir de março de 1830, muitos escravocratas anteciparam-se em suas aquisições.

Neste ponto observamos novamente o conflito de idéias, ou concepções, entre Cervo e Klein. Enquanto o primeiro afirma que “o tráfico prosseguia, tendo contra si as leis, as lideranças nacionais e a repressão inglesa; e, a seu favor, os lucros da operação e o apoio das lideranças locais e dos fazendeiros” (Cervo e Bueno: 2008, 80), o que reforça a tese de divisão interna; Klein, por sua vez, afirma que, “até mesmo essa nova legislação foi ignorada e o tráfico negreiro foi realizado abertamente até que houvesse uma intervenção britânica direta em 1850”(Klein: 2004, 189), trabalhando possivelmente com a tese de que a civilidade só pode ser alcançada se países civilizados a impuserem aos incivilizados.

O que Klein não observa é que para além da decisão de comprar ou não comprar escravos, existia por outro lado, uma preocupação por parte da sociedade com as conseqüências do fim do trafico de escravos para a economia do Brasil. Era uma preocupação com estrutura da economia.

Os que defendiam a manutenção do tráfico de escravos alegavam que o fim daquele comércio transatlântico provocaria uma fuga de capitais dos grandes comerciantes de escravos. Sendo muitos deles portugueses, entendiam que com o fim da atividade pegariam seu capital e voltariam para Portugal.

E mesmo aqueles que se posicionavam contrario ao tráfico demonstravam preocupação com esta questão. O *Jornal do Commercio*, que identificava com a causa do fim do tráfico, publicou no dia 27 de Janeiro de 1830 um artigo que defendia o fim daquele comércio, afirmando sua confiança no caráter empreendedor dos negociantes, que encontrariam outra atividade onde investir capital proveniente desta atividade.

“...porque sempre fizemos grande conceito do caráter empreendedor dos nossos negociantes, cuja a classe de cidadão he certamente muito instruída e muito patriótica, para, per hum mal motivo, deixarem de continuar a promover seus interesses particulares dando ao mesmo tempo maior expansão ao commercio.” (*Jornal do Commercio*, 27 de janeiro de 1830, p. 1)

Este fato remete a uma discussão historiográfica. Pois, Milza em seu texto no livro de Rene Remond, *Por uma história política*, defende claramente a posição de

hierarquia entre as políticas interna e externa de um país, estando, em sua opinião, a segunda determinada pela primeira. Mas a situação peculiar do Império do Brasil nos seus anos iniciais de independência, necessitando do reconhecimento político para fazer parte da comunidade internacional e a busca por distanciamento da sua antiga metrópole, constituiu uma política externa que não provinha de uma concepção hegemônica da política interna.

No campo internacional, pressionado pelos dois fatores citados acima, o Império assinou o tratado que colocava fim ao tráfico de escravos, mas internamente, apesar de posições como a do *Jornal do Commercio* citada acima, a elite escravista brasileira defendia o tráfico e comprava escravos de traficantes, transformando o tratado com os ingleses em mera peça diplomática sem valor.

Este fato não tira, em específico, a razão de Milza na sua hierarquização entre as políticas internas e externas dos países ou dos Estados, mas pontua uma situação, no mínimo, idiossincrática da política brasileira do século XIX. A expressão “para inglês ver”, talvez, seja um dos símbolos desta situação histórica peculiar. O Brasil tinha um tratado que proibia o tráfico, mas a entrada de escravos importados de África aumentava ano após ano.

Sem embargo, os ingleses não ficaram somente “*vendo*”, pressionaram o governo brasileiro de diversas formas, exigiam o cumprimento do tratado. Uma das formas foi estabelecer, através também de tratado internacional, o destino dos navios aprisionados pelas marinhas das duas Coroas.

No documento intitulado *Acordo entre a Grã-Bretanha e Irlanda e o Império do Brasil sobre o Comercio de Escravos*⁷, os Estados definem que os navios apreendidos no tráfico ilegal de escravos seriam transformados em navios para comércio legal entre as duas nações. Os artigos do tratado revelam aspectos técnicos desta transformação. Determina, por exemplo, a retirada dos grilhões e a abertura de escotilhas.

As pressões inglesas se contrapunham com os interesses escravistas dos latifundiários e dos traficantes de escravos portugueses e brasileiros, como já vimos. Concomitantemente, abre uma fenda nas relações com o Estado português.

⁷ Documento catalogado no setor de manuscritos da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, sob o localizador: I-28,18,10 n° 12 Col. Wallestein.

Mas o império brasileiro contrabalanceava estas pressões externas e internas e dava ritmo às suas ações para demonstrar ao mundo “civilizado” que se esforçava para acabar com aquele hediondo comércio.

“...conforme os ajustes resultantes entre a Gran-Bretanha e o Brazil, seria legalmente continuado pelos súbditos deste Império na Costa d’África até 13 de março de 1830, e que conseqüentemente seria permitido às embarcações brasileiras empregadas naquele dicto tráfico, que provarem haverem afinal saído da Costa d’África naquele período, ou nesta data, a continuarem e concluírem suas viagens.”⁸

Outro exemplo que poderíamos citar, da necessidade de ser visto externamente como defensor de uma visão humanista, é a deportação do português Anastacio José Ribeiro, que teve um dos seus navios aprisionado pelo cruzeiro *Inglez*, “transportando 426 africanos, em flagrante desrespeito ao tratado de 1827”.⁹ Estas ações, sejam as que determinam o limite para o tráfico ou aprisionamentos e deportações de traficantes tinham a função de dar legitimidade aos esforços do Brasil na luta contra o tráfico.

Com efeito, é preciso ponderar que a luta contra o tráfico não enfrentava resistências somente no Brasil. A própria Inglaterra tinha dificuldades de convencer os colonos de seus domínios na América do caráter humanitário do fim do tráfico de escravos e da própria escravidão, o que tirava dos ingleses a legitimidade plena de pressionar outras nações.

Senão vejamos: em 1823 o governo britânico determinou uma nova política relativa a escravidão para as suas colônias, iniciou a implantação desta medida por Trinidad e Guiana Inglesa, pois, eram duas colônias sob controle direto da metrópole, não tinham governos próprios. Desta forma, acreditavam que conseguindo impor ali as leis, as outras colônias seguiriam.

“As reformas compreendiam: abolição do chicote; abolição do mercado de domingo do negro, dando aos escravos outro dia de folga... proibição de surrar as escravas; alforria compulsória das

⁸ Documento catalogado no setor de manuscritos da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, sob o título *Aviso régio da secretaria de Estado dos Negócios estrangeiros para a Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegações*. Localizador II-31,1,27 n° 5

⁹ *Rio de Janeiro in Aurora Fluminense*, 18 de abril de 1834. p.1.

escravas do campo e domésticas; liberdade das meninas nascidas depois de 1823; possibilidade do depoimento de escravos nos tribunais de justiça; criação de caixas econômicas para os escravos; jornada de trabalho de nove horas; e a nomeação de um protetor de escravos, cuja função, entre outras coisas, era manter um registro oficial dos castigos infligidos aos escravos.” (WILLIAMS, 1975, 220-221)

Segundo Eric Williams as resistências às lei de 1823 foram significativas tornando-as inaplicáveis na realidade do modelo colonial e mercantil ainda presente nas Américas na terceira década do século XIX. Neste sentido, cabe o questionamento: Se os ingleses não conseguem fazer seus súditos obedecerem leis antiescravistas, como poderiam exigir de outros Estados políticas similares impondo sanções e fazendo ameaças?

Este questionamento faziam escravistas franceses, brasileiros e portugueses. Mas havia os que apoiavam as ações inglesas, mas exigiam coerência da Coroa Britânica e, principalmente, o respeito a soberania dos Estados.

Entre os documentos com quais nos deparamos na pesquisa, existe um que é recorte de jornal com texto em francês cobrando coerência dos ingleses. Decerto, não é possível identificar o autor, o periódico, nem mesmo a data, mas o artigo trata da contradição entre a pressão exercida pela Inglaterra sobre outras nações, fazendo inclusive apreensão de navios, e a forma como os colonos ingleses burlavam a fiscalização.

O articulista afirmava que os colonos ingleses das Ilhas Mauricio estavam usando uma prerrogativa presente nos tratados bilaterais assinados pela Inglaterra sobre o tráfico para burlá-lo. Segundo o texto, estes plantadores alegavam contratar africanos para trabalhar em suas lavouras e que, desta forma, eles mantinham o tráfico de negros da África às Américas e mantinham a escravidão. O artigo diz que a Inglaterra empreende uma luta justa contra o tráfico, mas deve combater práticas abusivas dos seus súditos. O texto é finalizado da seguinte forma:

“C’est donc ici une nouvelle phase de la question d’affranchissement. L’Angleterre qui s’est donne en exemple aux autres nations, commence une difficile eprouve dont la prudence la

plus vulgaire veut qui nous attendions lês resultats, mais dont la prevooyance la plus comune avait d'avance indiqué tout lês perils.”¹⁰

A questão humanitária relativa ao tráfico de escravos foi um dos pontos que constituíram, nos dois lados do Atlântico, um elevado apoio à empresa dos ingleses em eliminar aquele comércio. Mas as questões políticas, relativas a soberania dos Estados e a própria idéia de superioridade dos europeus sobre os outros povos do mundo, as questões econômicas, que se relacionam à dependência da mão-de-obra escrava nas áreas de monocultura latifundiária na América, e também a questão cultural, um certo *habitus* escravista, pressionavam na direção oposta ao fim da escravidão.

Para Portugal era ainda mais emblemática a defesa da escravidão. Dos países europeus que atuaram na expansão marítima, os lusitanos eram os únicos que ainda permitiam o tráfico de escravos de forma legal e sistemática. O tráfico era, para suas colônias africanas, a maior atividade econômica e, como já apontamos aqui era o elo mais importante na ligação com sua antiga colônia na América.

Por isso a relação entre Brasil e Portugal foi tão marcada por controvérsias diplomáticas no período entre 1825 e 1836. Desde o reconhecimento da independência brasileira, os portugueses procuraram estabelecer um tratado de *Nação mais favorecida* com o Brasil. Nunca houve acordo quanto a isso. Com efeito, a relações entre os dois países se estabeleceu por temáticas pontuais, como o reconhecimento da independência, as questões relacionadas às propriedades de portugueses no Brasil e brasileiros em Portugal e a questão do tráfico.

Durante todo este período demarcado a Coroa portuguesa atuou em defesa da sua soberania e do seu direito de fazer ou não o tráfico de escravos para o Brasil. Quando o acordo assinado entre Brasil e Inglaterra começou a valer, em 13 de março de 1830, a diplomacia portuguesa comunicou aos governos brasileiro e inglês que se negava a aceitar o apresamento de navios portugueses que fizessem tráfico para o Brasil, pois, o único tratado que reconheciam quanto a questão do tráfico de escravos era aquele de 1815, que proibia o tráfico acima da linha do Equador.

¹⁰ Documento catalogado no setor de manuscritos da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, sob o título: *Recortes de jornais brasileiros e franceses sobre os acordos internacionais para o fim do tráfico*. Localizador: II-32,10,004 n° 14 Col. Elemento Servil.

Por sua vez o Brasil insistia em obter uma autorização do governo português para nomear um cônsul para Angola, com objetivo de cuidar do comércio brasileiro com aquela sua colônia e obstar o tráfico de escravos. “As autoridades portuguesas recusaram-se, durante décadas, a atender tal reclamo, considerando a iniciativa brasileira “um fato bem desagradável”.” (CERVO e CALVET DE MAGALHÃES, 2000, 136)

Naquele tempo Portugal e Inglaterra negociavam um tratado sobre a questão do tráfico, mas as reviravoltas que aconteceram na política portuguesa e a pressão dos negociantes de escravos nas colônias africanas retardaram a assinatura de um acordo entre as duas nações. As negociações foram demoradas e culminaram com a assinatura, “em 3 de julho de 1842, do tratado luso-britânico para a completa abolição do tráfico”.(CALVET DE MAGALHÃES, 1999, 50)

No entanto, segundo o entendimento do Visconde do Abaeté, Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro dos Negócios Estrangeiro, em 1845 o compromisso assumido, por tratado, do Brasil com a Inglaterra se extinguia e deveria ser renovado. Mas, segundo o dito Visconde, apesar das gestões do Império brasileiro para a extensão do tratado, as circunstâncias históricas da negociação não avançaram e, portanto, ficavam abolidas as tratativas do acordo de 1826, ratificado em 1830. Mas, mesmo assim, o autor reafirmava o empenho do Brasil em dar fim ao dito tráfico.

Com efeito, extinguia-se com o fim do tratado com a Inglaterra o compromisso do Estado brasileiro de permitir a “visita” em navios suspeitos de tráfico e o direito dos navios ingleses de aprisionarem traficantes em águas brasileiras.

“...e sendo um dos artigo explicativos também adoptados e renovados pela dita Convenção de 1826 o artigo separado de 11 de setembro do mesmo anno, conforme o qual aquellas medidas devião cessar depois de 15 annos contados desde o dia que o tráfico de escravos fosse totalmente abolido...”¹¹

Sendo assim, apesar da definição portuguesa, que na verdade corroborava um tratado de 1836 entre Portugal e Inglaterra, a partir de 1845 os traficantes voltavam a ter

¹¹ ABAETÉ, Visconde (Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro dos Negócios Estrangeiros do Império do Brasil) *Protesto contra o acto do Parlamento Britanico*, Imprensa del comercio del Plata, 1845.

uma certa liberdade, pois, na teoria os cruzadores ingleses não teriam mais o direito de visita e apreensão de embarcações.

O parlamento inglês, por sua vez, tratou de, unilateralmente, determinar o direito dos navios de guerra ingleses de apreender navios suspeitos para serem julgados nos tribunais de almirantados e vice-almirantados, através da *Bill* Aberdeen.

O documento citado acima, proclamado pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, foi apenas uma das muitas manifestações feitas pelo governo brasileiro contra a medida de 1845. O próprio Visconde de Abaeté narra neste documento a ida do representante diplomático brasileiro em Londres ao parlamento inglês no intuito de fazer um protesto formal contra a medida.

No Brasil, mesmo periódicos que apoiavam o fim do tráfico, como o já citado *Jornal do Commercio*, se colocaram contrários a *bill* inglesa. Ao noticiar a lei o periódico afirma se tratar de uma legislação que fere os princípios de autonomia das nações e que dá o direito ao governo brasileiro de agir de forma recíproca.

O dado constatado é que, seja pela necessidade de afirmar a soberania brasileira, ou pelo temor do fim próximo do tráfico de escravos, o número de entrada de escravos no Brasil só cresceu nos anos de 1845 a 1850. O aumento da ação repressiva inglesa acabou por ter efeito contrário ao desejado, pois, a entrada de escravos no Brasil chegou a atingir o volume de 51 mil indivíduos anuais neste período.

A ineficiência da lei inglesa em impedir o tráfico de escravos para o Brasil era vislumbrada pelo próprio governo inglês, que além de radicalizar na ação, autorizando seus navios de guerra entrarem em águas territoriais brasileiras sem autorização do governo local, em uma verdadeira declaração de guerra, ainda “estavam financiando jornais abolicionistas brasileiros e tinham o capitão do porto do Rio de Janeiro em sua folha de pagamento”.(Klein: 2004, 190)

Ou seja, ação do governo inglês avançava em duas frentes, fazendo uma intervenção imperialista usando de força militar e uma ação de propaganda e estímulo a ações antitráfico no Brasil.

Mas documentos oficiais como o Protesto de Ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil e diversas cartas enviadas aos periódicos brasileiro demonstram que as ações criaram foi um sentimento de brasilidade na parte letrada da sociedade. Mas aos poucos

com a diminuição das tensões começou a haver uma posição mais pragmática, entendendo que as perdas econômicas poderiam ser grandes se o Brasil rompesse em definitivo com a Inglaterra.

Como afirma Amado Cervo, na primeira citação que utilizamos, pesou-se os prós e os contras e decidiu-se pelo fim do tráfico. Mas em uma ação soberana, a partir das dinâmicas da política interna brasileira e de seus interesses políticos e comerciais.

Bibliografia

ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do Império – Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime.* ??

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

COSTA E SILVA, Alberto. *Um rio chamado Atlântico- A África no Brasil e o Brasil na África.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, EDUFRJ, 2003.

FLORENTINO, Manolo (org). *Tráfico, Cativo e Liberdade – Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FLORENTINO, Manolo & GÓES, José R. *A paz nas senzalas – Famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c.1790 – c.1850.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

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

OLIVEIRA, L. V. e RICUPERO, R. (orgs). *A Abertura dos Portos.* São Paulo: Ed. Senac SP, 2007.

RÉMOND, René (org). *Por uma história política.* (trad. Dora Rocha). Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, Ed. FGV, 1996.

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

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

Material de Apoio

ZAHER, Celia R. (Coord. de Projeto) *Trafico de Escravos no Brasil.* CDROM. (Pesquisa Histórica: Leonardo B. Silva e Ana Maria Figueira). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, UNESCO, 2004.