

UMA LEI “PARA INGLÊS VER” OU “PARA INGLÊS NENHUM BOTAR O BEDELHO”? A LEI ANTITRÁFICO DE 1831 E SUAS IMPLICAÇÕES NA POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA NOS TEMPOS DA REGÊNCIA*

GILBERTO DA SILVA GUIZELIN**

CONSIDERAÇÕES INICIAIS:

Segundo Tamis Peixoto Parron (2007), em razão da extrema dependência sentida na sociedade brasileira da primeira metade do Oitocentos pelo sistema escravista atlântico, tomado como inevitavelmente desejado por uma ampla parcela dos atores sociais dominantes, são poucos os trabalhos que ligam a questão do contrabando transatlântico de escravos à macropolítica do Parlamento imperial. Isso, mesmo na historiografia devotada ao estudo da expansão do escravismo em meio ao processo de formação do Estado e dos espaços institucionais liberais brasileiros. Haja vista que, nestas análises:

[...] Às vezes, a historiografia sublinha a dimensão liberal desse processo; outras, sua face escravista. Na primeira abordagem, a elite política brasileira aparece como simplesmente contrária à instituição; [e] na segunda, totalmente a seu favor. Nesse modelo consensual, nem cativo, nem tráfico negreiro entram como componentes fundamentais de formação partidária, prática legislativa e articulação social na macropolítica do Império brasileiro (PARRON, 2007:94).

Nesse sentido, conforme sustenta Parron, a relação do contrabando negreiro a uma política maior do Parlamento ainda não foi exaustivamente estudada (Idem, *ibidem*). Todavia, como a mesma também ressalva há alguns estudos que já apontaram formas de superação dessa visão conceitual. Dois exemplos bastante conhecidos são os trabalhos de Paula Beiguelman (1967) e de Beatriz Gallotti Mamigonian (2006). Ambas as autoras reconhecem no trabalho legislativo impetrado durante a Regência, acerca da regulamentação da extinção e da proibição do comércio negreiro sobre os princípios de leis nacionais, uma tentativa do legislativo de (re)afirmar a sua soberania sobre o Estado

* O presente trabalho corresponde a uma pequena parcela de minha dissertação de mestrado intitulada “Comércio de Almas & Política Externa: A Diretriz Atlântico-Africana da Diplomacia Imperial Brasileira, 1822-1856”, desenvolvida com apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoas de Nível Superior (CAPES).

** Mestrando em História pelo Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Estadual de Londrina. Membro do GT de Estudos Políticos e Militares Contemporâneos da mesma instituição.

brasileiro e, por conseguinte, sobre as comissões mistas anglo-brasileiras criadas, com base nas estipulações acertadas na convenção de 1826, para julgar as pressas realizadas a partir de 13 de março de 1830.

Fato é que, como exposto particularmente por Beiguelman, antes mesmo do começo da Regência causara profundo mal estar entre os parlamentares o fato de o governo imperial ter se omitido no tratado de 1826 de confeccionar uma única linha que fosse a respeito do estancamento do tráfico atlântico, uma vez que, desde a abertura do Legislativo naquele mesmo ano este havia se apresentado como um dos temas mais profícuos ali debatidos (BEIGUELMAN, 1967: 53). Desta feita, todas as deliberações que estipulavam o fim daquele “infame comércio” entre a África e o Brasil recorriam a compromissos, instruções e regulamentações anteriormente acertadas pelos governos da Grã-Bretanha com o de Portugal. Logo, com o encerramento do velho regime e o restabelecimento da ordem sob a liderança do regime regencial, os parlamentares brasileiros saem em busca de recuperar aquilo que o governo de D. Pedro I tinha aberto mão de aplicar: o papel de deliberador e de repressor do tráfico atlântico em seu próprio território.

É nesta perspectiva que a lei de 7 de novembro de 1831 deve ser interpretada, como um esforço do Parlamento, ainda que limitado aos anos iniciais da Regência, de tomar para si o destino do tráfico ilegal de africanos (MAMIGONIAN, 2006: 131). Da mesma forma, devem ser apreendidas as manobras políticas levadas a cabo pelos encarregados diplomáticos brasileiros à frente do Ministério dos Negócios Estrangeiros e da Legação de Londres: como uma busca obstinada do Parlamento, em ter a sua primazia sobre aquela questão reconhecida pelo governo britânico (PARRON, 2007: 95).

O texto que agora se apresenta procura, pois, explorar estas implicações. Com base nos *Relatórios da Repartição dos Negócios Estrangeiros* apresentados durante o período regencial, buscar-se-á evidenciar que mais que uma lei “para inglês ver”, a lei de 1831 compôs uma das iniciativas pensadas pelo Legislativo brasileiro a fim de barrar a ingerência britânica na matéria relativa ao tráfico atlântico de novos braços de trabalho escravo.

A RESISTÊNCIA DO GOVERNO BRASILEIRO À PRESSÃO BRITÂNICA NA DÉCADA DE 1830:

São ainda nos primeiros meses de 1830, pouco depois de o tráfico lícito ter sido extinto (a 13 de março), que a Grã-Bretanha passa a pressionar o governo imperial pela assinatura de artigos adicionais à convenção de 1826 que tratassem das cláusulas de equipamentos da comercialização de africanos. Objetivava o gabinete londrino assegurar do gabinete carioca a legitimidade da apreensão em alto mar de navios que, mesmo sem escravos a bordo, apresentassem indícios de que pudessem estar ou, então, vir ser usados no tráfico de escravos da África para o Brasil. Todavia, o governo já enfraquecido de D. Pedro I não mostrava a menor disposição de tratar deste assunto. Postura que foi mantida pelo governo regencial provisório instaurado a 7 de abril de 1831 e, posteriormente, confirmada pela lei de 14 de junho daquele mesmo ano que instituiu as bases da administração regencial permanente.

Ocorre que, pelo artigo 20, desta lei, ficava a Regência proibida de assinar e ratificar tratados e convenções com outros governos sem antes contar com a aprovação dos mesmos pela Assembleia Geral Legislativa. Como enfatizado por Beiguelman, tal medida tinha por finalidade “corrigir a maior vulnerabilidade do Executivo à ampliação de compromissos internacionais no concernente ao comércio negreiro” (BEIGUELMAN, 1967: 56). Não por acaso, conforme apresentado por Leslie Bethell, no decorrer dos anos trinta, pôde a diplomacia imperial ater-se a esta justificativa para responder aos sucessivos pedidos britânicos relativos á questão dos artigos adicionais (BETHELL, 1976: 120).

Afora a lei de 14 de julho, uma outra lei, daquele mesmo ano, à qual os diplomatas brasileiros muito se apegaram a fim de resistir às investidas britânicas foi a de 7 de novembro. Projetada pelo senador Felisberto Caldeira Brant, marquês de Barbacena, a lei estipulava em seu primeiro artigo que todos os africanos introduzidos no território brasileiro a partir da data de sua promulgação seriam declarados livres. Logo no artigo seguinte, ela ainda determinava que os africanos uma vez resgatados fossem reexportados à custa dos seus próprios importadores. Assim considerados, segundo o

parecer do seu terceiro artigo, como sendo os transportadores, os vendedores e os compradores finais dos cativos.

Com base em tal legislação, a diplomacia imperial procurou defender junto à diplomacia britânica que, a reforma nos termos da convenção anglo-brasileira de 1826 no sentido por esta última pretendida era desnecessária, sendo, no entanto, bem vinda uma reformulação que pesasse sobre a organização dos trabalhos das comissões mistas criadas no intuito de julgar as embarcações apreendidas. Aliás, como o *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros do Império*¹ apresentado em 1832, por Francisco Carneiro de Campos, nos permite observar, começou cedo a peregrinação brasileira em Londres por uma nova convenção bilateral sobre o tráfico atlântico de escravos:

As duas comissões mistas brasileira e inglesa, colocadas nesta Corte, e em Serra Leoa, continuam a julgar os casos do tráfico proibido da escravatura. O gabinete inglês, que não assentira à proposição, que se lhe fez para a abolição destas comissões, não duvida entrar em alguma conversação à cerca de reformas ou melhoramentos, de que elas precisem: para este fim tenho já pedido às ditas comissões as competentes informações sobre os objetos, que pela prática e experiência se tenham demonstrado defeituosos, e dignos de reforma; e logo que se obtenham todos os dados necessários, encetar-se-á alguma convenção a este respeito (...) [De qualquer forma] o nosso enviado na Corte de Londres [Eustáquio Adolfo de Mello Mattos] continua as encetadas reclamações contra as injustas sentenças proferidas pela comissão mista de Serra Leoa, na qual se declaram boas presas a favor dos cruzadores britânicos, embarcações brasileiras detidas sem escravos a bordo, ou outra circunstância indicada pelos tratados e convenções subsistentes. Infrutíferas [no entanto] tem sido até agora estas diligências: O governo inglês invocando os artigos das instruções, que autorizam as comissões mistas a julgar definitivamente sem apelação, insiste na execução das sentenças (...) [Ainda assim reafirmo que] o governo imperial fará ainda os últimos esforços, e para obter justiça, recorrerá a todos os expedientes que as circunstâncias permitirem e estiverem em uso entre as nações (RRNE, 1932: 2).

Como se vê as comissões mistas anglo-brasileiras representavam um grande obstáculo para o sucesso da empreitada brasileira de restringir a ingerência britânica nos assuntos relativos ao tráfico. Isto porque, regulamentadas com base em instruções e em regulamentos anteriores à lei de 1831, elas acabavam servindo de entrave a qualquer tentativa brasileira de deliberar unilateralmente sobre a clandestinidade dos tripulantes e dos africanos apreendidos em alto-mar. Limá-las, tornou-se, assim, um objetivo comum partilhado pelos subsequentes Ministros dos Estrangeiros que sucederam a Carneiro de

¹ Daqui por diante citados tão somente pelas siglas RRNE.

Campos ao longo da Regência². Paralelamente a isto, no entanto, diante da dificuldade encontrada pelo governo britânico em extrair do Brasil a ampliação dos compromissos internacionais acerca da questão do tráfico atlântico, no sentido da assinatura da cláusula de equipamentos, encontraram, estes uma obstinada recusa nas suas tentativas de extinguir os trabalhos daquelas comissões.

Ademais, como chega a ser explicitado no *Relatório* de 1833, de Bento da Silva Lisboa, era a comissão de Serra Leoa a que mais causava empecilhos aos interesses brasileiros, tendo em vista as dificuldades do próprio governo imperial de manter ali o quadro completo de seus juízes:

A comissão mista brasileira e inglesa, residente na Serra Leoa, não tem ainda o número completo das vozes brasileiras [que ali lhe cabem], [pois] apesar de se ter nomeado desde o ano passado o comissário arbitro [Mateus Egídio da Silveira], que faltava, depois de procederem [os] anúncios mandados fazer pela junta do comércio. Este comissário talvez receando as tristes consequências de ir para um clima tão doentio, ou embaraçado pelos seus negócios domésticos, ainda não partiu (RRNE, 1833: 5).

Em face dessa situação, continuava Silva Lisboa:

A falta, que constantemente se tem experimentado de uma ou mais vozes brasileiras em Serra Leoa, tem sido a causa principal de haverem [ali] sido julgadas boas presas a maior parte das embarcações brasileiras, que se empregavam no tráfico então permitido de escravos; embora contra elas não se apresentassem [as] provas, que exigem as Instruções, de que trata a Convenção de 28 de julho de 1817. E que ainda quando algumas daquelas embarcações fossem mandadas relaxar, não obtiveram as devidas indenizações (Idem, ibidem)³.

² Cabe ressaltar, ainda, em relação às tentativas brasileiras de pôr fim às comissões mistas anglo-brasileiras, o trabalho desenvolvido por Eustáquio Adolfo de Mello Mattos, agente brasileiro credenciado junto a Corte de St. James por boa parte da década de 1830. De acordo com os apontamentos de Livia Beatriz da Conceição, que reuniu as correspondências trocadas entre este e os Ministros dos Estrangeiros, foram consideráveis os esforços de Mello Mattos em encetar novas negociações com o governo britânico. O que, por sua vez, conclui a autora, atesta a ativa participação dos diplomatas brasileiros nas questões relacionadas ao tráfico de africanos (CONCEIÇÃO, 2004: 136-211).

³ Realmente, a representação brasileira em Freetown, Serra Leoa, durante o tempo em que a comissão mista anglo-brasileira existiu, de 1830 a 1845, esteve longe de ter sido constante. Na época relatada pelo Ministro Bento Lisboa, era seu comissário juiz José de Paiva, que ali permanecera sozinho até 1834, ano em que, finalmente, Mateus Egídio da Silveira ali chegou para completar a parte brasileira que cabia na comissão. Em 1835, Egídio da Silveira passou a comissário juiz, sendo o novo comissário árbitro Manoel de Oliveira Santos. Em 1836, não contou a comissão com nenhum comissário brasileiro, pois, tanto Egídio da Silveira como Oliveira Santos encontravam-se licenciados por motivos de saúde. Somente em 1837, Oliveira Santos regressa à Freetown, agora, para assumir o posto antes pertencente a Egídio da Silveira, e contando com o apóio de Joaquim Feliciano Gomes, seu comissário árbitro. Em 1838, mais uma vez, o cargo de comissário juiz torna-se vago, o mesmo

As constantes reclamações levantadas pelos subsequentes Ministros dos Estrangeiros do Brasil acerca das apreensões nem sempre justificadas muito menos julgadas segundo as instruções que regulamentavam os trabalhos daquela comissão, constituem, de forma costumeira e repetitiva, informações significativas da massa de *Relatórios Ministeriais*.

Pelas *Instruções*, prevista na Convenção Adicional de 1817, renovadas, *palavra por palavra*, pelo tratado de 1826, que, por sua vez, fixara desde o procedimento das visitas até o julgamento da embarcação apreendida e entregues sob o julgo das comissões, só deveriam ser capturados e julgados boas presas, prosseguindo com o leiloamento dos seus cascos e outros acessórios, a embarcação na qual fosse encontrados escravos destinados ao tráfico. Como frisado por Guilherme de Paula Costa Santos, “mesmo que a embarcação estivesse preparada com ferragens, algemas e demais acessórios para o comércio de africanos, (...), sob nenhum pretexto os navio poderiam ser detidos, caso constatada a ausência de cativos a bordo” (SANTOS, 2007: 67-68). Ainda segundo o *Regulamento* que estipulava os limites da comissão, em caso da vacância de um dos postos, deveriam os demais comissários aguardar a nomeação e a chegada do(s) novo(s) titular(es) para, então, dar prosseguimento aos julgamentos das embarcações apresadas (Idem: 69).

Contudo, como se verifica nas palavras de Silva Lisboa, nem sempre eram estes procedimentos adotados pelos comissários do lado britânico locados em Serra Leoa. Fato este, que resultava em constantes atritos entre as Legações brasileiras e britânicas. Outra fonte de atrito entre os agentes brasileiros e britânicos, que também remetia à comissão de Serra Leoa, decorria do artigo 2º da legislação brasileira antitráfico de 1831, que cominava, como já antecipado neste texto, o reenvio dos africanos de volta aos portos da África.

Discorrendo acerca da cláusula da reexportação dos africanos, Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, Ministro dos Estrangeiros entre 1833 e 1834, colocava a Assembleia Legislativa Geral a par de que:

acontecendo, em 1839, com o cargo de comissário árbitro. Em 1840, assumem os respectivos cargos Hermenegildo Frederico Niterói e Joaquim Tomás do Amaral. Até, que, no último ano de trabalho, em 1844, representaram o Brasil, Orlando Magno de Melo Matos e Manoel de Oliveira Santos. (COSTA E SILVA, 2003: p. 29).

[...] Tendo o governo encontrado grandíssima dificuldade no cumprimento do artigo 2º da lei de 7 de novembro de 1831 para a pronta reexportação dos africanos importados ilicitamente no Império, por serem inexequíveis quaisquer ajustes [sobre os mesmos] com as autoridades africanas, propôs ao governo inglês o serem recebidos na sua colônia de Serra Leoa; porém o [seu] Ministro dos Negócios Estrangeiros, lord Palmerston, declarou ao nosso enviado em Londres, que tais africanos só podiam ser ali recebidos, pagando o governo brasileiro a sua manutenção. E sendo necessário para esta despesa fundos, que não estão à disposição do governo imperial, a vós compete, Augustos [e] Digníssimos Senhores Representantes da Nação, determinar a este respeito o que julgardes mais conveniente [...] (RRNE, 1834: 7-8)

Até por volta do segundo quarto do século XIX, a África, de acordo com Alberto da Costa e Silva, “só tinha aberto um pouco a sua casca” (COSTA E SILVA, 2003: 53). Naquele tempo, com exceção de algumas poucas áreas litorâneas, a presença política europeia no continente era muito limitada. E, de certo modo, discreta (Idem: 57). Repleta de povos extremamente fechados, principalmente no interior, era de se esperar que a negociação direta com os nativos africanos fosse um empreendimento difícil e tortuoso. Além do mais, outro agravante emperrava este tipo de negociação: o temor de serem os “africanos livres”, logo que desembarcados, reconduzidos à qualidade de escravos, e, novamente colocados no mercado. Consideradas estas vicissitudes, as iniciativas brasileiras de entender-se diretamente com as autoridades africanas não deveriam ser, como aliás não o foram, perpetuadas.

A negociação com as autoridades estrangeiras da África era, pois, a melhor solução. E, sendo limitado o número de colônias, àquela altura, ali existentes, a escolha por Serra Leoa parecia uma das mais acertadas⁴. Afinal, era para lá que se enviavam os africanos resgatados das embarcações de bandeira brasileira apresadas ainda nas proximidades da costa africana. Contudo, Serra Leoa esteve longe de constituir na única opção vislumbrada por Oliveira Coutinho para receber os “africanos livres” reexportados pelo

⁴ Segundo o levantamento de Costa e Silva, até o fim da primeira metade do Oitocentos, as colônias e/ou possessões estrangeiras na África limitavam-se ao Cabo da Boa Esperança, Serra Leoa, Libéria e às possessões portuguesas, que “não tinham (...) as dimensões territoriais com que figurariam depois nos mapas”, constituindo, então, nada além de “coleções de pequenas cidades, vilas, vilarejos, fazendas e entrepostos comerciais, com restrito acesso às terras que as circundavam e ainda menor controle efetivo sobre elas”. Fora estas, no mais eram feitorias mercantis “quase que dedicadas primordialmente ao tráfico negreiro, como Saint-Louis, Goréa, Cacheu, Mina e Cape Coast” formada por populações de mulatos, “também visíveis nas comunidades fundadas por ex-escravos retornados do Brasil e de Cuba, como Atouetá, e nos bairros brasileiros de Acra, Anexo, Ágüe, Ajudá, Porto Novo, Badagry e Lagos” (COSTA E SILVA, 2003: 55).

Império. Na continuação de suas explicações são reveladas outras duas interessantes opções para a apreciação da Assembleia:

[...] Parecendo que, a exemplo do que praticaram algumas Associações de homens filantropos nos Estados Unidos da América, as quais autorizadas pelo Congresso Nacional estabeleceram na costa da África junto ao Cabo de Monserrado, uma colônia de gente de cor, que denominaram Libéria, conviria comprar-se algum terreno nas possessões portuguesas daquela costa, e negociar-se com o respectivo governo, em ordem a poder ter execução a parte mais saudável, a política da mencionada lei (RRNE, 1834: 8).

Ainda que o artigo 2º da lei de 1831, segundo Mamigonian, configure como uma das tantas hábeis manobras senhoriais pensadas a fim de sustentar o direito dos senhores sobre a sua propriedade, ao pretender manter longe das fronteiras do Império aqueles que poderiam ostentar além da sua liberdade a ilegalidade das demais propriedades adquiridas depois daquela data (MAMIGONIAN, 2006: 136), as proposições levantadas por Oliveira Coutinho nesse segundo fragmento de seu *Relatório* deixam uma dúvida no ar: teria o governo brasileiro, ao instituir semelhante medida e ao discutir sobre a possibilidade de aquisição de algum território na África algum interesse implícito maior sobre aquele continente o qual também considerasse execrado pela convenção de 1826?

Deparando-se com a mesma questão, Demétrio Magnoli desenvolveu uma resposta muito interessante e sustentável. Uma vez retomado, contemporizado e redesenhado os laços diretos que ligavam a África lusitana à América portuguesa, em virtude principalmente do papel desempenhado pelo tráfico atlântico de escravos ao longo de pouco mais de 300 anos, Magnoli sugere que era praticamente impossível um elo histórico, geográfico e psicológico como o existente entre as margens de lá e cá do Atlântico fosse, de uma hora para a outra, rompido por acordos conflituosos e mal obedecidos, como os de 1825 e 1826, que previam o abandono de toda e qualquer pretensão brasileira sobre a África e um prazo curtíssimo para que se cessassem o intenso “comércio de almas” de um ao outro respectivamente (MAGNOLI, 1997: 116-131). Desta forma, os crescentes obstáculos, impetrados por traficantes, senhores e mesmo por autoridades governamentais do Estado brasileiro, até a ruptura definitiva dos laços negreiros entre o Brasil e África, em 1850, comprovariam, ainda segundo Magnoli, a existência de uma *circunstância supracontinental*, baseada em uma

percepção de identidade imperial e continuísta herdada do destino português, que fazia da África um reduto catalisador de múltiplos interesses brasileiros (Idem: 217).

Estivesse ou não Oliveira Coutinho alimentando algum destes “interesses maiores” a que fala Magnoli sobre a África, o fato é que o chanceler brasileiro não encontrou apoio de nenhum dos países que lá mantinham algum pedaço de chão para sanar a questão da reexportação dos africanos libertados pela lei de 1831.

A Grã-Bretanha, disposta a criar dificuldades que obrigassem o Brasil a ceder na assinatura dos artigos adicionais que versavam sobre os indícios de equipamento utilizados para o tráfico atlântico, respondeu como descrito no primeiro fragmento do *Relatório* de 1834, que só aceitaria os africanos resgatados se o governo brasileiro concordasse em arcar com a manutenção dos mesmos. Os Estados Unidos, alegando que “pertencendo aquele estabelecimento à uma sociedade particular, o governo [estadunidense] nada lhe podia ordenar [pois] só lhe prestava a sua proteção” (RRNE, 1836: 6), deixou a decisão para o entendimento direto entre o governo brasileiro e os administradores da Libéria, “os quais disseram que os negros seriam recebidos, uma vez que se pagasse por cada um a quantia de cinquenta pesos espanhóis” (Idem: *ibidem*). Quanto a Portugal? Tomado pelo medo de ver suas possessões africanas serem anexadas ao Brasil, este nem sequer dignou-se a responder. Parte a apreensão portuguesa deve-se, pois, ao ambiente conflituoso das relações luso-brasileiras de meados da década de 1830. Afinal, depois da Grã-Bretanha, foi com Portugal que o Brasil mais se ateu na discussão da supressão do tráfico negreiro através do Atlântico. A razão disto dizia respeito, quase que essencialmente, à participação da bandeira portuguesa no contrabando para o Brasil⁵, evento este corriqueiramente chamado à atenção nos *Relatórios Ministeriais* de todo o período regencial. Mas isso é assunto para um outro trabalho, no momento o que nos interessa é o quadro das relações anglo-brasileiras, portanto, voltemos a ele.

⁵ As relações bilaterais de Brasil e Portugal eram, na realidade, mais complexas, envolvendo interesses divergentes de ambos os lados. Do lado brasileiro, demonstrava-se ainda o interesse pelos seguintes temas: fabricação e contrabando de moeda falsa, e, a liquidação dos prejuízos reclamados por Portugal quando da Guerra de Independência. Já do lado português constavam como principal ponto de pauta: a coibição da emigração clandestina de portugueses para o Brasil, e, a proteção dos bens e dos súditos portugueses que se encontravam e que residiam no Brasil. Apesar desta agenda variada, naqueles anos de 1830, foi a coibição do tráfico atlântico feito debaixo da bandeira portuguesa que servira como ponto catalisador das relações entre ambos os países (CERVO & MAGALHÃES, 2000: 129-168).

Foi somente com muito custo, como informado por José Ignácio Borges, Ministro dos Estrangeiros entre 1835 e 1836, que as Legações britânica e brasileira conseguiram chegar a um bom termo sobre este assunto, dispondo a Grã-Bretanha a receber os “africanos livres” em Trinidad, uma de suas colônias americanas (RRNE, 1836: 6). Duas foram as razões que contribuíram para estes entendimentos: o gesto de boa vontade manifestado pelo governo imperial, em 1835, para com as pretensões britânicas e a necessidade de mão de obra sentida nas colônias britânicas do caribe⁶. Para os fins deste texto, no entanto, vamos nos ater a primeira razão.

Desde a passagem de Oliveira Coutinho pela pasta dos Estrangeiros, em 1834, que o governo imperial parecia inclinado à conceder ao requerimento britânico com relação aos artigos adicionais em troca da garantia de que os africanos resgatados pudessem ser recebidos nas em uma ou outra possessão britânica. Manuel Alves Branco, substituto de Oliveira Coutinho, seguiu neste mesmo intento, chegando a assinar a 27 de julho de 1835, com o então encarregado de negócios da Grã-Bretanha no Rio, Henry Fox, um acordo sobre os equipamentos que deveriam servir de prova da intenção de realizar o tráfico atlântico de escravos. Todavia, o acordo Fox-Alves Branco não chegou nem sequer a ser discutido pela Comissão de Diplomacia e Constituição da Câmara dos Deputados. Nessa altura o Parlamento brasileiro já começava a demonstrar estar dominado por políticos extremamente identificados com os interesses agrícolas da oligarquia fluminense e, por conseguinte, inclinados à continuação do tráfico negreiro, o que por sua vez colaborou para que o acordo permanecesse arquivado na Câmara entre o período legislativo de 1835 a 1837.

De fato, foi apenas com o recrudescimento expressivo do tráfico atlântico passível de comprovação na segunda metade da década de 1830⁷, e com a intensificação da pressão

⁶ No segundo quarto do século XIX, as colônias britânicas no caribe passavam por uma grave crise de mão de obra. Reflexo direto da supressão do tráfico para as mesmas operado ainda no primeiro quarto do Oitocentos. Nesse sentido, surgiu entre os estadistas britânicos intrinsecamente vinculados aos interesses coloniais o intento de dar aqueles homens o mesmo destino dado pelo governo imperial brasileiro que, a fim de ressarcir os gastos contraídos pelo Estado quando do resgate e da tutela dos africanos, cedia-os por um prazo de 14 anos a trabalhos compulsórios em instituições públicas e à particulares (COSTA, 1998).

⁷ Segundo as estimativas, o ano de 1838 marca o recrudescimento definitivo do tráfico atlântico. Neste ano, os números de africanos desembarcados no Brasil fica em torno de 40 a 50 mil (BETHELL, 1976: 368 – ELTIS, 1999: 138).

britânica desenvolvida por Hamilton-Hamilton sobre Francisco Gê Acaiaba de Montezuma, responsável pelos Negócios Estrangeiros em 1837, que o acordo veio a ser retomado no plenário da Câmara (BETHELL, 1976: 122). Ainda assim, por mais que os deputados reconhecessem a necessidade da inclusão das cláusulas de equipamentos nas instruções e no regulamento que regiam os trabalhos das comissões mistas anglo-brasileiras, estes também eram unânimes em reconhecer a impopularidade de se ampliar os poderes repressivos da esquadra britânica sobre às embarcações brasileiras (Idem: ibidem). Para estes, parecia mais conveniente uma reforma fosse ela plena ou parcial da lei de 1831 do que uma reforma dos termos acertados entre o Brasil e a Grã-Bretanha lá em 1826.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Como procurou-se evidenciar nas páginas que compõem este texto, mais do que uma lei “para inglês ver” a diplomacia imperial, ao longo da Regência, tentou usar da lei de 1831 não só como um instrumento de freio da ingerência britânica sobre um assunto estritamente relacionado ao foro da política doméstica do Império, mas também como um instrumento de revés à pressão britânica, buscando com isso extirpar entraves, a exemplo das comissões mistas anglo brasileiras, que respondiam pelos maiores conflitos das relações anglo-brasileiras.

FONTES:

Relatórios da Repartição dos Negócios Estrangeiros do Império do Brasil, entre 1830 e 1839. Disponíveis em: www.crl.edu/content.asp

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

BEIGUELMAN, Paula. *Formação política do Brasil. Volume I: Teoria e ação no pensamento abolicionista*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1967.

BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil. A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Tradução de Vera Neves Pedroso – Rio de Janeiro/São Paulo: Expressão e Cultura/Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

CERVO, Amado Luiz & MAGALHÃES, José Calvet de. *Depois das caravelas: As relações entre Portugal e Brasil, 1808-2000*. Brasília: Editora da UnB, 2000.

CONCEIÇÃO, Livia Beatriz da. *Soberania no mundo atlântico: Tráfico de escravos e a construção do Estado nacional no Brasil monárquico (1831-1850)*. Dissertação de mestrado apresentada a UFF, 2004.

COSTA, Emília Viotti da. *Coroas de glória, lágrimas de sangue: A rebelião dos escravos de Demarara em 1823*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

COSTA E SILVA, Alberto da. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2003.

ELTIS, David. *The nineteenth-century transatlantic slave trade*. Cambridge University Press, 1999.

MAGNOLI, Demétrio. *O corpo da pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Editora Moderna/EdUnesp, 1997.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. “O direito de ser africano livre: Os escravos e as interpretações da Lei de 1831”. In: LARA, Silvia Hunold & MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. (Orgs.). *Direitos e justiça no Brasil: Ensaio de história social*. Campinas: Editora Unicamp, 2006, pp. 129-169.

PARRON, Tamis Peixoto. “Política do tráfico negreiro: O parlamento imperial e a reabertura do comércio de escravos na década de 1830”. In: *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos da Universidade Cândido Mendes, ano 29, n.º. 1/2/3, pp. 91-121, jan. – dez. de 2007.

SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A Convenção de 1817: Debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. Dissertação apresentada à USP, 2007.