

## Os africanos livres e a defesa dos interesses internacionais.

Gustavo Pinto de Sousa<sup>1</sup>

*É doloroso informar-vos que os cruzadores ingleses, pretextando ter recebido instruções de seu governo, continuam a infringir a Convenção de 1817, [...] O Governo Imperial tem protestado e representado energicamente contra esses abusos, esperando que o Governo Britannico fará coibir o procedimento de seus Officiaes de Marinha, que offendem tão directamente os Tratados em vigor<sup>2</sup>.*

*Ernesto Ferreira França  
Ministro dos Negócios dos Estrangeiros.*

O comunicado do ministro Ernesto Ferreira França para a Assembléia Nacional no ano de 1844 descrevia a dificuldade em respeitar os tratados internacionais. França denunciava as ordens “oficiosas” realizadas pelos oficiais britânicos e reconhecia que o contrabando ainda era praticado pelos brasileiros. O assunto da diplomacia sobre o tráfico de escravos não era um tema restrito ao Ministério dos Estrangeiros, pelo contrário, com muita frequência os ministros da justiça se debruçavam sobre a questão jurídica do “infame comércio”. Os episódios de desrespeito as resoluções e tratados internacionais propiciaram diferentes querelas políticas entre as autoridades das colônias africanas, e das nações européia e brasileira. Pode-se dizer, que acordos internacionais sobre a escravidão estavam em voga no século XIX. E como se sabe, na década de 1830 houve no cenário político brasileiro um intenso debate sobre o tema. Manter ou não os instrumentos legais de 07 de novembro de 1831 foi o “carro chefe” nos debates internos sobre a extinção do tráfico de escravos. Contudo, é preciso entender os quadros internacionais, que contribuíram para o prolongamento do tráfico de escravos para o Brasil. Porque o desembarque ilegal de africanos no Brasil só deu

---

<sup>1</sup>Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da UERJ. Pesquisador do Laboratório de Estudo das Diferenças e Desigualdades Sociais – LEDDES/UERJ. Professor auxiliar na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais do Instituto Isabel (FCHS)

<sup>2</sup>Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1844. p.4.

certo devido às grandes redes de comerciantes, que transitavam pelos importantes portos comerciais. E nesse período, como lembrou Luiz Felipe de Alencastro (ALENCASTRO, 2000), o comércio atlântico de africanos para o Brasil se dava diretamente com Angola. Assim, como no Brasil, Angola no período de 1831 a 1850 promoveu algumas medidas políticas para o comércio de escravos.

A economia angolana no século XIX tinha como produtos azeite de palma, genguba, cera e o apresamento de escravos. Em Benguela, por exemplo, se concentrava o mais importante porto de Angola de onde partia para o Brasil os navios com os escravos. Essa próspera praça comercial também sofreu com os tratados internacionais que colocava o comércio de escravos na ilegalidade. Com a validade dos tratados internacionais, em Angola foi gerado um medo de crise econômica, semelhante à preocupação dos agricultores brasileiros com a possível ausência de negros para trabalharem nas lavouras. No ambiente internacional de luta contra o comércio de escravos, Angola precisava construir normas para conviver com a ilegalidade do tráfico. Roquinaldo do Amaral observou:

“Com os navios negreiros desaparecendo do porto da cidade no início da ilegalidade, em 1830, logo sentiram-se os efeitos de uma grave crise de abastecimento. Isso porque era através de tais navios que Luanda conseguia parte dos gêneros de primeira necessidade consumidos por sua população.” (AMARAL, 1999: 147)

Angola passou a sofrer com a falta de insumos importantes para a população. Basta lembrar, que a pólvora, cachaça e o fumo eram símbolos de troca entre comerciantes brasileiros e angolanos. No entanto, mesmo com a proibição do tráfico de escravos, africanos e africanas (KARASCH, 2000: 51) continuavam a desembarcar no país. Como os comerciantes angolanos planejaram continuar suas ilícitas atividades? O porto de Benguela, assim como o Valongo, estava fechado. E na América continuavam a ser introduzidos os africanos ilegais para trabalhar em suas lavouras. O deslocamento dos portos e a saída dos navios em lastro foram os fatores que possibilitaram a perpetuação dos embarques ilegais de africanos para América. Pela costa norte do litoral angolano, especificamente Ambriz, Ambrizete e o Rio Zaire (AMARAL, 1999), as embarcações se dirigiam para a América, driblando o policiamento marítimo das nações

européias. Esse deslocamento geográfico dos portos dificultava a fiscalização dos oficiais da Marinha dos países envolvidos na repressão ao tráfico de escravos. Os números de navios de guerra no porto de Luanda aumentaram na década de 1845 e 1860, com o objetivo de combater as ações de comerciantes brasileiros e angolanos. Para uma breve noção da distribuição das nacionalidades com movimentação no litoral de Angola, especialmente em Luanda, Amaral preparou uma tabela a partir dos boletins do Governo-Geral da Província de Angola, a saber:

Períodos	1845 e 1860
Inglaterra	51%
Portugal	25%
França	14%
Estados Unidos	10%

Fonte: AMARAL, Roquinaldo do. Brasil e Angola no Tráfico Ilegal de Escravos, 1830-1860. In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.p150.

Os números calculados por Amaral, possibilitaram a construção do debate sobre a defesa dos interesses internacionais, na questão do tráfico de escravos. Em relação à Grã-Bretanha, essa nação, já vinha desenvolvendo medidas contra a escravidão, ou pelo menos, para sufocar o comércio de escravos. Em 1807, o Parlamento britânico aboliu o tráfico de escravos para suas colônias. Indo além, os abolicionistas ingleses não tardaram para criar um grupo de oposição à escravidão, o chamado *Anti-Slavery Society* (BETHELL E CARVALHO, 2009). Seu objetivo era promover uma abolição gradual e ampliar os debates sobre o fim da escravidão. Além de promoverem medidas políticas internas contra a escravidão, os britânicos no plano internacional firmaram e mediarão uma série de tratados para condenar o escravismo. No caso brasileiro, por exemplo, assinaram os acordos de 1810, 1815 e 1817, quando o Brasil constituía parte do Império Português e mais tarde com a independência ratificou sua atuação com o tratado de 1826, que *a posteriori* abriu caminho para a lei de 07 de novembro de 1831. Como se não bastasse em 17 de abril de 1839, um grupo abolicionista britânico criou a *Foreign*

*Anti-Slavery Society* com o intuito de intensificar a internacionalização da luta contra a escravidão.

Nos primeiros anos foram organizadas convenções com outros países abolicionistas para discutir e traçar estratégias para desarticular o tráfico de escravos. Segundo José Murilo de Carvalho e Leslie Bethell a presença da Marinha era uma das soluções para combater o “infame comércio”. Para eles, além da Marinha, os países abolicionistas deveriam produzir uma “regeneração econômica, social e moral da África pela agricultura, pelo comércio e pelo cristianismo.” (BETHELL E CARVALHO, 2009: 216)

A Grã-Bretanha articulava os instrumentos jurídicos para policiar as embarcações suspeitas e isso em alguns casos feria o princípio de soberania nacional de determinados países, como o Brasil. Não foi à toa, que o ministro dos Negócios Estrangeiros reclamava da atuação dos oficiais de Marinha da Grã-Bretanha. Além do *Foreign Office*, os ministros dos assuntos Exteriores eram enérgicos no cumprimento dos tratados internacionais. Carvalho e Bethel discorrem o exemplo de Lord Palmerston, que ia além da cordialidade da *Anti-Slavery Society*. Lord Palmerston acreditava que o tráfico de escravos só seria desmantelado através da força naval, por isso reconhecia as atividades de policiamento dos marinheiros britânicos. Nesse sentido, a postura de Palmerston gerava conflitos com o Governo brasileiro em relação ao princípio de soberania, que deveria ser respeitado nas águas brasileiras pelos oficiais britânicos. Na opinião de Leslie Bethell, o Governo Britânico via com desconfiança as ações brasileiras no combate ao tráfico. Para ele integrantes da elite política britânica, como Robert Gordon “já expressavam a opinião de que o tráfico de escravos seria com dez vezes mais força durante os três anos até 1830 e que depois continuaria ilicitamente, com a conveniência do governo brasileiro.” (BETHELL, 1976: 75)

A partir do percentual calculado por Amaral, a presença portuguesa em ações a repressão no porto de Luanda tem um aspecto peculiar para o Brasil. No balanço anual do ministro da justiça Antonio Paulino Limpo de Abreu relatou que o Brigue Orion<sup>3</sup> foi apreendido pela Marinha Brasileira portando a bandeira portuguesa. Para Kátia Mattoso

---

<sup>3</sup> O Brigue Orion foi apreendido no ano de 1835 pela Marinha brasileira. Em sua carga constavam 243 africanos. Após seu julgamento, pelos comissionários brasileiros e ingleses os africanos foram emancipados e distribuídos pelas obras públicas do Império. E os quatro marinheiros oriundos da embarcação foram reenviados para a Costa d'África por ordem da polícia.

as trocas de bandeiras em alto mar eram conhecidas como prática de “pavilhão falso”. (MATTOSE, 2003: 60) De acordo com o ministro, a continuação do tráfico ilegal para o Brasil acontecia por responsabilidade de alguns comerciantes portugueses que insistiam em manter vivos seus negócios na África. Dessa maneira, não poderia ser diferente a importância da Marinha Brasileira nos conflitos do ilícito comércio. Manoel Alves Branco na apresentação de seu relatório a Assembléia descrevia a necessidade da Marinha combater os especuladores da escravidão. Dizia o ministro:

“Se huma ideia ha neste negocio a todos os amigos do Brasil, e He que a Marinha Brasileira não so tem rivalisado, mas até excedido á Estrangeira na actividade e empenho, que tem mostrado de combater o crime desse trafico deshumano. Das apprehensões de 1834 duas são Brasileiras, e duas Inglezas; das deste anno de 1835 duas são Brasileiras, e huma so Ingleza: he neste facto, Senhores, que eu espero, mais ver hum dia extirpada pela raiz a tendência viciosa, e horrivel de ávidos especuladores: e daqui se mostra a conveniencia da continuação do cruzeiro em toda a Costa do Brasil.” (ARQUIVO NACIONAL, IJ7-1)

Alves Branco celebrava o sucesso da Marinha na apreensão de uma embarcação a mais do que a Marinha Britânica. O esforço da Marinha Brasileira em fiscalizar as costas do litoral do país tinha como objetivo mostrar para os britânicos a eficiência dos brasileiros em proteger o território nacional. A ideia de rivalidade marítima potencializava as discussões entre as nações brasileiras e britânicas. As disputas marítimas encenadas pela Marinha Brasileira e Britânica acirravam os debates nas Comissões Mistas estabelecidas entre os dois países, desde a aprovação do Ato Adicional em 1817. De acordo com Jaime Rodrigues “logo depois da promulgação da lei de novembro de 1831, o poder legislativo passou a discutir diversos pontos dela, tais como a atuação das comissões mistas anglo-brasileiras e a própria ineficiência da lei.” (RODRIGUES, 2000: 109)

Outro problema político, que se apresentava em relação à Marinha Brasileira contra os conflitos do ilícito comércio era a questão das bandeiras dos navios apreendidos. As bandeiras das embarcações serviam como um mecanismo de identidade dos navios e dentro do caloroso debate da lei de novembro de 1831 o Governo Brasileiro problematizava o internacionalismo do tráfico negreiro. O ministro Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho expressava a cultura política brasileira na questão ao combate ao tráfico. Ele enfatizava:

“como o julgamento summario pela Comissão mixta Brasileira, e Ingleza residente nesta Côrte em virtude da Convenção de 23 de Novembro de 1826, só pode ter lugar a respeito dos Subditos das duas Potencias Contractantes, tem acontecido, que tão deshumano trafico he quase sempre protegido pela Bandeira Portugueza. Navios cobertos com a referida Bandeira partem continuamente de nossos Portos para as Costas d’Africa, a pretexto de irem ali carregar marfim, cera, azeite, e outros gêneros de comercio; porem so com o fim de importarem os infelizes negros, que lhes affianção hum melhor lucro.” (ARQUIVO NACIONAL – IJ7-1)

Ao culpar os portugueses pelas ações ilícitas do tráfico de escravos, Oliveira Coutinho trazia à tona a necessidade de associar o comércio ilícito aos portugueses “pés de chumbo”, que atrasavam os ideais brasileiros. Para Lúcia Bastos Pereira das Neves (NEVES, 2003) a carga pejorativa de “corcundas” ou “pés de chumbo” estava associada ao elemento português, que remetia ao atraso do período colonial. Assim, a “pungente” nacionalidade brasileira precisava eleger uma forma de negação das estruturas coloniais. A bandeira portuguesa vinculada aos interesses especuladores foi um mote encontrado pelo segmento político para responsabilizar a perpetuação do tráfico negreiro. Os políticos brasileiros destacando as mercadorias do comércio português – marfim, azeite e óleo- denunciavam que tais produtos eram a forma de troca por escravos na Costa da África, pois os africanos representavam maior lucro, do que os produtos portugueses. Em suma, a apropriação negativa denominada aos portugueses na época da Independência foi retomada no período regencial como uma forma de legitimar as ações brasileiras e condenar os portugueses pela manutenção do “vil e desumano” tráfico negreiro. (SOUSA, 2010) E nesse sentido, os ministros da justiça do período apenas mencionam que as atividades ilícitas continuam pelas costas litorâneas do Império e que o Governo continua incessantemente reprimindo tal atividade. Assim, na tabela pode-se visualizar:

Navios Apreendidos	Ano	Informação
Escuna Destemida	1831	
Escuna Camilla	1832	
Barca Maria da Gloria	1833	Navio Português
Brigue Paquete do Sul	1834	
Escuna Duqueza de Bragança	1834	
Patacho Dois de Março	1834	
Patacho Santo Antonio	1834	
Bergantim Rio da Prata	1835	
Brigue Amizade Feliz	1835	
Escuna Angélica	1835	
Brigue Orion	1835	Bandeira Portuguesa e Inglesa
Brigue Ganges	1838	
Patacho Providencia	1839	Apreendido em Pernambuco
Brigue Carolina	1839	
Patacho Especulador	1839	
Brigue Ganges	1839	
Patacho Leal	1839	
Pilot Boat ou Hiate Africano Atrevido	1839	Apreendido em Santa Catarina
Galiota Brasileira Alexandre	1840	
Patacho Paquete de Benguella	1840	
Brigue Portuguez Assiceira	1840	
Brigue Brasileiro Nova Aurora	1840	
Escuna Brasileira Primeiro de Abril	1840	
Patacho ( <i>sem nome</i> )	1844	
Catão	1850	Apreendido em Santa Catarina
Edelmonda	1850	Apreendido em Cananéa
Trenton	1850	Apreendido em Cananéa
Rolha	1850	
Urania	1850	
Hiate Jovem Maria	1850	
Hiate Theresa Maria ou Theresa	1850	Apreendido no porto de Ilhéos
Encantador	1850	Apreendido na Bahia
Cupido	1850	Apreendido em Marambaia
Hiate ( <i>sem nome</i> )	1850	Apreendido em Itapemirim
Escuna Inocente	1850	Apreendido em Alagoas
Patacho Natividade	1850	
Garopeira	1850	
Barca Tourville	1850	
Barca Tentativa	1850	Apreendido em Quissamã

Fonte: Foi possível organizar a listagem com base na seguinte documentação: Arquivo Nacional – IJ7-1 –Série Justiça - *Relatórios dos ministros da Justiça*, ano 1831-1850. Encontra-se também disponível para download em <http://www.crl.edu/brazil/ministerial>

No debate internacional sobre os africanos livres, os ministros da justiça reconheciam a frouxidão na fiscalização da lei e tinham consciência de que o reenvio para África não era executado pelo Governo. O ministro da justiça Manoel Alves Branco propunha a criação de asilos internacionais no território africano para instalação dos africanos beneficiados com a lei de 07 de novembro de 1831. Alves Branco tentava perante os senadores e deputados angariar um crédito especial para construir na África um lugar para abrigar os africanos livres. Em suas palavras:

“O Governo pois espera do patriotismo, liberalidade, e espirito religioso dos Membros desta Augusta Assembléa, que nesta Sessão lhe seja facultado hum credito especial para a criação na Africa de hum estabelecimento semelhante á Liberia dos Americanos do Norte, que me parece o mais útil por outros muitos destinos, que se lhe pode dar.” (ARQUIVO NACIONAL – IJ7-1)

Alves Branco queria com a criação de um território para os africanos livres desonerar o Governo de pagar as despesas de comida, vestuário, guarda e transporte dos africanos livres no país. Para ele os gastos com o sustento dos africanos livres seriam equivalentes ao crédito solicitado a Assembléa para a construção de um território na África. Sua inspiração para uma Libéria decorreu da iniciativa tomada no século XIX pelos norte-americanos, que construíram na Costa Ocidental da África um território constituído por escravos libertos nos EUA. Sua formação foi oriunda da iniciativa da Sociedade Americana de Colonização, que levou para África negros livres ou alforriados da escravidão. O incentivo para a construção desse território foi motivado pelo fato dos africanos, que gozavam de liberdade não serem integrados a sociedade norte-americana e a fim de evitar a ociosidade e a marginalidade era mais vantajoso construir um lugar na África. No entanto, a comunicação do ministro Manoel Alves Branco em 1834, não passou de uma suposição, pois o Governo brasileiro não tinha interesse em atender seu pedido, por três razões: primeiro, porque a ausência da mão-de-obra africana no país geraria um colapso na produção; segundo, o Governo não tinha receitas disponíveis para tamanho empreendimento; e depois, o Governo brasileiro já contava com a utilização da mão-de-obra dos africanos livres para garantir os “serviços pesados” – *labor* – das e nas instituições públicas.

Como o projeto de adquirir um território na África não vingou, o debate de dar outro destino aos africanos livres foi retomado em 1837 por Bernardo Pereira de Vasconcelos. No seu relatório para a Assembléa, Vasconcelos propunha que o Governo brasileiro fizesse contato com as autoridades africanas para a construção de um asilo para os africanos introduzidos no país após 07 de novembro de 1831. Sua proposta também não teve efeito e os africanos livres e os africanos ilegalmente escravizados continuavam a desembarcar ilicitamente no Brasil.

No debate em defesa dos interesses internacionais sobre os africanos livres, em 18 de novembro de 1845, o governo brasileiro e britânico encenou uma calorosa discussão relacionada à execução dos tratados internacionais e ao destino dos africanos livres. O episódio entre os comissionários britânicos e o curador Mascarenhas foi um



bom exemplo para mostrar a produção de enunciações num mesmo contexto, mas com sentidos diferentes.

O curador dos africanos livres Luis Alves de Mascarenhas apresentou em carta para o ministro da justiça Paulino Limpo de Abreu, um ofício produzido pelos comissionários britânicos ao Conde de Aberdeen, no qual continha informações inexatas sobre os africanos livres. Conforme expõe Beatriz Gallotti Mamigonian (MAMIGONIAN, 2009), os Comissionários Britânicos John Samo e Frederick Grigg redigiram um relatório sobre as precárias condições dos africanos livres no Brasil, em dezembro de 1843. Samo e Grigg escreveram o relatório baseado em denúncias sobre o estado de pauperização que viviam os africanos livres nas obras da Casa de Correção. No ofício redigido pelos Comissionários Britânicos foi afirmado que os africanos livres que trabalhavam nas obras da prisão correcional eram forçados ao trabalho cruel, no qual muitas vezes era pior do que um simples condenado. Além disso, a alimentação e a vestimenta eram de qualidades inferiores a roupa de um escravo. Em relação à habitação os Comissionários Britânicos descreviam que os africanos livres residiam num pequeno quarto próximo ao pátio das obras. E concluíram “seus sofrimentos e privações podem ser facilmente conjecturados. Ninguém se informa do estado d'esses seres infelizes, que vivem assim ocupados ate que a morte, ou a sua incapacidade para o trabalho, lhes altere a sorte.” (ARQUIVO NACIONAL, IIIJ7-138) E essa denúncia não tinha sido a única feita por Frederick Grigg. Em novembro de 1833, ele escreveu para as autoridades britânicas que “apesar da lei de 1831, que o declarava ilegal, o tráfico de escravos no Brasil começara a crescer num ritmo alarmante.” (BETHELL, 1976: 83) E, em 1845, Samo e Grigg se embasavam na resolução do Bill Aberdeen, que proibia o comércio de escravos da África para América.

A aprovação do Bill Aberdeen complicaria as relações com os países dependentes dos “braços africanos”, e como o próprio *Lord* Aberdeen escreveu: “as relações entre a Grã-Bretanha e o Brasil em breve se tornariam “desagradáveis” e “complicadas.” (BETHELL, 1976: 84) Já a resposta de Mascarenhas sobre tal documento, era que o texto o colocava em situação muito embaraçosa e que o seu trabalho era garantir o bem-estar dos africanos livres. A denúncia feita pelos Comissionários britânicos ao Conde de Aberdeen relatava que internamente o Governo brasileiro infringia os acordos internacionais e que os africanos livres eram tratados como

escravos. E, na Casa de Correção, por exemplo, desempenhavam serviços grosseiros e pesados, lembrando muito mais a escravidão do que a concepção de trabalho livre. E Mascarenhas em sua defesa relatava que além da linguagem ríspida dos Comissionários de Sua Majestade Britânica, o Governo Brasileiro era empenhado em respeitar o “espírito” dos tratados internacionais.

Ele dizia em seu ofício que os africanos livres trabalhavam no Brasil confiados a cidadãos brasileiros e aos estabelecimentos públicos e que tinham liberdade de circular pelas ruas da cidade como qualquer trabalhador livre. Seu texto tinha como sentindo político rivalizar com os britânicos, que se os africanos livres eram desrespeitos no Brasil, a classe trabalhadora britânica era tratada muito pior que os africanos livres. O curador afirmava com muita segurança, que “muitos trabalhadores na Europa, se julgariam felizes, se tivessem igual sorte a dos Africanos livres existentes no Brazil.” (ARQUIVO NACIONAL, IJ6-523) Dessa maneira, ele apontava que simples denúncias não podiam ser alimentadas como querelas diplomáticas entre seus países, pois o operariado inglês, assalariado e livre, não gozava de tanta liberdade como os africanos livres. Para o curador, o salário, do operariado não era garantia de bem-estar social. Até mesmo nos debates internacionais, a experiência de trabalho era referenciada como forma de disciplinarização dos indivíduos. Nos centros industriais da Grã-Bretanha, o operariado era instruído a uma rotina de trabalho controlada pelo desempenho da máquina, não foi à toa que o movimento operário contra a exploração do trabalhador tinha como inimigos os proprietários e a máquinas. (HOBBSAWM, 1998) Nesse período de elaboração de dispositivos disciplinares pelo trabalho, E. P. Thompson observou que o operariado britânico sofreu com a intensificação da exploração das atividades fabris (THOMPSON, 2002: 38) e os novos padrões do *laissez faire* projetaram na vida do operariado britânico a busca de novos modos de vida, onde além do trabalhador disciplinado era preciso constituir um grupo de trabalhadores com “consciência de classe”.<sup>4</sup> Amparado nessa comparação, Mascarenhas observava que os

---

<sup>4</sup> Para Thompson o termo “consciência de classe” está vinculado à formação da classe operária na Grã-Bretanha. Seu efeito está voltado à percepção do trabalhador, enquanto, sujeito e sujeitado das condições históricas. Apesar de Thompson não trabalhar diretamente os instrumentos disciplinares, o sentido de um grupo de trabalhadores como autores históricos (produtores da História) pode ser compreendido na medida, que esses sujeitos se tornaram senhores da sua condição, rompendo, ou melhor, tentando romper com os instrumentos disciplinares na tentativa de encenar um novo devir para sua História.

africanos livres, quando enfermos eram medicados no Hospital da Santa Casa de Misericórdia, onde recebiam medicamentos em prol da sua saúde. E ainda tinham a Enfermaria na Casa de Correção, criada em 1838, para dar tratamento aos africanos doentes. Além de garantias médicas, os africanos livres contavam com o serviço do curador de africanos livres, que os servia como advogado perante os Tribunais brasileiros, benefício esse que muitos estrangeiros e “nacionais desvalidos” não podiam gozar por falta de fundos. Dessa maneira, Mascarenhas respondia ao ministro Paulino Limpo de Abreu que as informações relatadas ao Conde Aberdeen não procediam, pois a denúncia feita pelos Comissionários britânicos estava repleta de inexatidões. E ele aproveitava para responder ao ministro, que o argumento dos britânicos sobre os estratégias da política brasileira estavam equivocados. Ao elevar os méritos brasileiros em respeitar os acordos internacionais, o curador logo procurou apontar para o demérito dos Comissionários britânicos. Segundo Mascarenhas:

“para concluir que os Commissionarios Ingleses não se dão ao trabalho de fazer quaesquer pesquisas, e que lanção sobre as Authoridades Brasileiras sua culpa, que ellas não terá, pois se elles se dissem ao trabalho de que alias fazem na ostentação ou rectificarão o seo falso juiso á respeito do tratamento dos mesmos Africanos Livres, ou poderia facilmente habilitar-se para indicar os nomes dos que não fossem tratados segundo o espirito das Instrucções do Governo Imperial.” (ARQUIVO NACIONAL: II6-523)

Mascarenhas, como empregado do Governo, cumpria seu dever em responder ao ministro Paulino Limpo de Abreu sobre a situação dos africanos livres. Ele defendia o interesse brasileiro na contra argumentação de que os africanos livres eram bem tratados em terras brasileiras. E que a Inglaterra não podia cobrar a “humanidade” que os Comissionários britânicos diziam que o Império do Brasil não praticava, uma vez que, sua classe trabalhadora era oprimida nas atividades das fábricas. Como lembrou Mamigonian, Mascarenhas iluminou o debate sobre a situação do cotidiano do operariado na Inglaterra. Da querela política produzida pelos Comissionários britânicos, Mascarenhas dizia sentir-se traído pela postura desses estrangeiros, que recebiam no Brasil “bom tratamento” e que a atitude dos estrangeiros era produzir uma desconfiança do Governo brasileiro em relação aos “empregados públicos”, que merecem a confiança do Governo. Por fim, Mascarenhas ratifica que no Brasil, os africanos livres tinham

muito mais sorte se comparado aos “desgraçados” que vivem na Europa sem alimentos básicos para seu sustento.

Não apenas a Grã Bretanha possuía ações de combate ao comércio ilegal de escravos nas costas da África, a França também dedicou sua força marítima para desarticular as ações dos traficantes de escravos. O Ministério dos Assuntos Externos Francês – *Quai d’ Orsay* – reconhecia que o embarque de africanos para o Brasil, e especialmente, para o Rio de Janeiro era contínuo mesmo com as leis proibitivas. No entanto, a atuação do governo francês nas apreensões de tumbeiros brasileiros tinha um papel especial. De acordo com Cláudio Monteiro a atuação repressora da Marinha francesa acontecia em menor escala comparada a Grã Bretanha, pois a França “não poderia intervir em um domínio, onde a falta de fundamentos legais a proibia de exercer, sobre os navios e equipagens brasileiras, as mesmas pressões exercidas pela Inglaterra.” (MONTEIRO, 2009) Mesmo com um percentual de 14% como calculou Amaral, nos anos de 1845 e 1860, a França era limitada de tratados internacionais com o Brasil em relação à questão escravista.

Com a atuação restrita, o Governo francês investia uma boa cifra para manutenção dos marinheiros pelas costa d’África para evitar o embarque clandestino de africanos. Apesar do investimento francês e britânico, o representante francês Charles His de Butenval avaliava que a perpetuação do tráfico de escravos, tanto por comerciantes na África e no Brasil era legalizada porque tal atividade tinha características institucionais. Entre a disciplina e a escravidão Bunteval tinha a opinião de que “o governo brasileiro obedecia, antes aos costumes da nação, e não ao texto da lei.” (MONTEIRO, 2009) Antes de um desrespeito as leis brasileiras, o problema da sua eficiência não se deu somente aos costumes, o problema maior era o conflito de interesses encenado na lógica estatal, que retardava as políticas de combate a escravidão. Entre a lei de 1831 e 1850, as atuações de repressão foram distintas, a primeira concedia a polícia o papel de fiscalizar e abriu um amplo debate entre os legisladores para sua reforma, enquanto a segunda foi estratégia, desarticulando as redes negreiras tanto aqui e África.

Em suma, para Cláudio Monteiro a falta de resultados e o dispêndio econômico para repressão ao ilícito comércio levaram o Ministério de Assuntos Externos Francês a diminuir sua atuação naval nas costas d’África. Na avaliação do ministro

plenipotenciário Butenval, o tráfico de escravos não era uma necessidade do governo brasileiro, pelo contrário, era um ramo de negócios. (MONTEIRO, 2009) E, nesse sentido, o ministério dos Assuntos Externos Francês resolveu em 31 de janeiro de 1849 diminuir sua força naval no combate ao tráfico na costa africana, pois a França não possuía com os países beneficiados com os africanos ilegalmente escravizados instrumentos jurídicos para atuar na repressão. Por fim, a posição dos franceses era não encerrar sua atuação no combate ao comércio de africanos “ilegalizados”, ao invés disso, combatiam os possíveis navios franceses que atuassem no tráfico reduzindo com essa medida, os custos aos cofres do Governo Francês.

Por fim, no trato internacional, a presença dos africanos livres na América era recorrente nos países onde existiam comissões mistas, pois essa tinha a função de cobrar a execução dos tratados internacionais. Houve registro de africanos livres na América em localidades como: Cuba, Trinidad, Bahamas, Estados Unidos e Brasil. Nesses lugares os africanos livres apresentavam como semelhança, o aproveitamento da sua mão-de-obra para o trabalho. Segundo Enidelce Bertin (BERTIN, 2008) a utilização da mão-de-obra africana era empregada nas atividades agrícolas e urbanas dessas localidades. Nas Bahamas era comum o emprego dos africanos livres como aprendizes na cidade ou empregados na agricultura local; já em Cuba o uso da mão-de-obra foi direcionado para as plantações de cana-de-açúcar; Trinidad os africanos livres eram aproveitados em atividades semelhantes a Cuba.

### **Referências Bibliográficas**

ALENCASTRO, Luiz Felipe de, *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

AMARAL, Roquinaldo do. Brasil e Angola no Tráfico Ilegal de Escravos, 1830-1860. In: PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Flávio Sombra (org.) *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

\_\_\_\_\_, Roquinaldo Amaral “Escravidão e revoltas de escravos em Angola (1830-1860)”, em *Afro-Ásia* (Bahia) 1998-1999.

\_\_\_\_\_, Roquinaldo Amaral. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de Mestrado, UFRJ, Rio de Janeiro, 1996.

BERTIN, Enidelce. *Da África para a América, a frágil condição dos africanos livres*. In: XIX Encontro Regional Anpuh-Poder, violência e exclusão, 2008, São Paulo. Anais do XIX Encontro Regional de História da Anpuh- São Paulo, 2008.

BETHELL, Leslie & CARVALHO, José Murilo de. Joaquim Nabuco e os abolicionistas britânicos: correspondência, 1880-1905. *Estud. av.* [online]. 2009, vol.23, n.65.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: EDUSP/Expressão e Cultura, 1976.

ELTIS, David *Economic growth and the endind of the transatlantic slave trade* (New York: Oxford university Press). 1987.

HOBBSAWM, E. *Pessoas extraordinárias: resistência, rebelião e jazz*. São Paulo: Paz e Terra, 1998. Os destruidores de máquina. p.15-33

KARASH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Rio de Janeiro, 2000.

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *A Grã-Bretanha, o Brasil e as “complicações no estado atual da nossa população”*: revistando a abolição do tráfico atlântico de escravos (1848-1851). In: Anais Eletrônicos do 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional.p.2. De 13 a 15 de maio de 2009, Curitiba. Disponível em <<http://www.labhstc.ufsc.br/ivencontro.htm>> Acessado em 15 de junho de 2009.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. Trad James Amado. São Paulo: Brasiliense, 2003.

MONTEIRO, Cláudio. Alguns elementos sobre a questão do tráfico de escravos para o Brasil e as conveniências diplomáticas francesas. p.2. Disponível em <[http://www.uss.br/web/arquivos/livro\\_mhitoria/16claudio.pdf](http://www.uss.br/web/arquivos/livro_mhitoria/16claudio.pdf)> Acessado em 12 de julho de 2010.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. *Corcundas e Constitucionais: cultura e política (1820-1823)*. Rio de Janeiro: Revan: FAPERJ, 2003.

RODRUIGES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico dos africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000.

SOUSA, G.P. . Os conflitos do ilícito comércio e a marinha brasileira. *Histórica* (São Paulo. Online), v. 42, p. 1-10, 2010

THOMPSON, E.P. *A formação da classe operária inglesa*. Tradução Renato Busatto Neto, Cláudia Rocha de Almeida. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.