



A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro

Guilherme de Paula Costa Santos

Série: Produção Acadêmica Premiada

A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro

Guilherme de Paula Costa Santos

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas

São Paulo, Maio de 2009

Série: Produção Acadêmica Premiada

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

REITORA: Profa. Dra. Suely Vilela

VICE-REITOR: Prof. Dr. Franco Maria Lajolo

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

DIRETOR: Profa. Dra. Sandra Margarida Nitrini

VICE-DIRETOR: Prof. Modesto Florenzano

SERVIÇO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

Eliana Bento da Silva Amatuzzi Barros – MTb 35.814

Projeto Gráfico: Dorli Hiroko Yamaoka – MTb 35.815

Diagramação: Erbert A. Silva – MTb 35.870

COMISSÃO DE PUBLICAÇÃO ON-LINE

Presidente - Profa. Dra. Sandra Margarida Nitrini

Membros

DA - Profa. Dra. Rose Satiko Gitirana Hikiji

DCP - Prof. Dr. Bernado Ricupero

DF - Prof. Dr. Vladimir Safatle

DH - Profa. Mary Anne Junqueira (titular)

DH - Prof. Rafael de Bivar Marquese (suplente)

DL - Prof. Dr. Marcos Lopes (titular)

DL - Profa. Dra. Luciana Raccanello Storto (suplente)

DLCV - Prof. Dr. Waldemar Ferreira Netto

DLM - Profa. Dra. Roberta Barni

DLO - Prof. Dr. Paulo Daniel Elias Farah

DS - Profa. Dra. Márcia Lima

DTLLC - Prof. Dr. Marcus Mazzari

SCS - Dorli Hiroko Yamaoka

STI - Augusto Cesar Freire Santiago

Serviço de Biblioteca e Documentação da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
da Universidade de São Paulo
PCD

S237 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 / Guilherme de Paula Costa Santos. -- São Paulo :
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo, 2009.
155 p. – (Produção acadêmica premiada).

Originalmente apresentado como dissertação de mestrado
na FFLCH/USP em 2007.
ISBN 978-85-7506-168-8

1. Escravidão – Brasil – História. 2. Relações diplomáticas –
Brasil – Inglaterra. 3. Negros – Brasil – Aspectos políticos –
Século 19. I. Título. II. S

Introdução	09
Capítulo 01	
A Convenção de 1817: temas e interpretações	17
A dinâmica do tráfico	18
A Convenção de 1817 e a pressão Inglesa	27
A Convenção de 1817 no contexto do Império português.....	43
Capítulo 02	
A elaboração da Convenção de 1817: princípios e circunstâncias	51
Os termos da Convenção de 1817	51
O artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810 e as apreensões dos negreiros portugueses	56
Os acordos de 1815	74
A ação de Cipriano Freire na embaixada portuguesa em Londres	79
A ação do Conde de Palmela na embaixada portuguesa em Londres	90
Capítulo 03	
As repercussões da Convenção de 1817: os ajustes diplomáticos e o delineamento da política no Império português	107
A repercussão da Convenção de 1817 nos periódicos o <i>Correio Braziliense</i> e o <i>Investigador Portuguez em Inglaterra</i>	107
A repercussão da Convenção de 1817 nos debates diplomáticos	119
A repercussão da Convenção de 1817 na Corte do Rio de Janeiro	132
Considerações finais	145
Bibliografia	149

“...Com que critério um historiador fala das lutas e agentes de uma época que não é sua? A interrogação ganha amplitude quando lembramos que essa época ainda projeta sua força, suas categorias sobre o presente e sobre quem a historia...”

Carlos Alberto Vesentini, *A Teia do Fato*

Resumo

Este estudo analisa a elaboração e a repercussão da Convenção de 1817, assinada pelo governo inglês e português. Adicionando artigos ao Tratado de 1815, que proibiu o tráfico de escravos ao norte do Equador, o ajuste bilateral de 1817 previa o direito de visita recíproco da marinha de guerra de ambas as nações e a formação de tribunais mistos (comissões) para julgar os traficantes que ignorassem a determinação do Tratado de 1815. A partir da Convenção, este trabalho pretende reavaliar o papel dos embaixadores lusitanos diante do corpo diplomático britânico; compreender as decisões elaboradas por D. João em relação ao tráfico de escravos; e indicar algumas das linhas do debate político em torno do futuro da Monarquia portuguesa no final da década de 1810.

Palavras-chave: História Política; Tráfico de Escravos; Convenção de 1817; Governo de D. João VI; Diplomacia

Abstract

This study analyzes the arranging and the impact of the Convention of 1817, signed by the English and Portuguese governments. Adding articles to the Treaty of 1815, which forbade the slave trade north of the Equator, the bilateral arrangement of 1817 established the reciprocal Right of Search of warships and Mixed Courts (Commissions) in order to judge Slavers who had ignored the commitment of Treaty of 1815. From the time of the Convention, this work intends to reevaluate the deal between Portuguese ambassadors and British diplomacy; to better understand the decisions decreed by D. João in respects to the slave trade; and to point out some of the aspects of political debates concerning the future of the Portuguese Monarchy, during the sojourn of the Real Court in Rio de Janeiro at the end of the decade of 1810.

Key-words: Political History; Slave trade; Convention of 1817; Government of D. João VI; Diplomacy

INTRODUÇÃO

O tema deste trabalho nasceu da pesquisa realizada durante a Iniciação Científica, entre os anos de 2002 e 2003¹. Neste biênio, o trabalho pôde delinear, em linhas gerais, a conduta política da Corte lusitana, instalada no Rio de Janeiro, em relação aos interesses de negociantes que atuavam na rede mercantil do Atlântico-Sul, identificando as pressões de “portugueses” estabelecidos na América; de “portugueses” estabelecidos em Portugal, mas com empreendimentos na América; e de estrangeiros, especialmente ingleses.

Ao reconhecer a teia de interesses imersa às rotas do Atlântico-Sul, particularmente entre 1808 e 1817, a pesquisa levou à configuração de um aparente paradoxo na linha política adotada pelo gabinete do Rio de Janeiro. Ao longo da segunda década do século XIX, o governo de D. João assumia acordos internacionais com a Grã-Bretanha comprometendo-se a abolir o tráfico de escravos, porém, foi justamente nesse mesmo período que ocorreu considerável aumento no número de africanos que entravam nos portos da América Portuguesa².

Talvez essa postura do governo de D. João, inicialmente, classificada como “dúbia”, encontrasse respaldo nas circunstâncias econômicas vivenciadas pela Corte recém-instalada na América. Desde o final do século XVIII, a produção agrícola, baseada no trabalho escravo, aumentava vertiginosamente. Tanto as lavouras que produziam gêneros destinados para a metrópole, dentre outros produtos, açúcar e o algodão, quanto as plantações e atividades econômicas voltadas para o abastecimento interno da colônia, como a produção de hortaliças, laticínios, mandioca e feijão haviam tomado preeminência na economia da América portuguesa³.

Assim, a partir da constatação de que a chegada da Corte portuguesa dava-se em um momento no qual o desenvolvimento da economia da possessão americana estava em plena expansão, a pesquisa avançou em nível de Mestrado com o objetivo de analisar, inicialmente, a política posta em prática pelo governo joanino frente ao tráfico de escravos.

De imediato, a tarefa apresentava-se de grande envergadura, já que, ao longo da segunda década do século XIX, D. João assinou três acordos diplomáticos com o governo britânico envolvendo o tráfico de escravos. O primeiro deles foi do Tratado de Aliança e Amizade, em 1810, no qual, pelo artigo X, o comércio de africanos ficava restrito às possessões portuguesas no continente africano, na costa da

¹ SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A Reorganização do Estado Português na América (1808-1817): estudo do acervo do Museu Paulista/USP*, Relatório Final de Pesquisa em Iniciação Científica PIBIC/CNPq, Museu Paulista/USP, 2003.

² No primeiro capítulo de *Tumbeiros O tráfico de escravos no Brasil*, CONRAD exibe várias estatísticas e discute o número de africanos que entraram nos portos brasileiros no período. Seja qual for a ordem de grandeza, todas as cifras denotam uma curva de crescimento na importação de escravos nos anos em que a América foi a sede da Monarquia Lusitana. Cap 1, pp. 34-43. CONRAD, Robert. *Tumbeiros (O tráfico de escravos no Brasil)*. Ver também: FLORENTINO, *Em Costas Negras*, Gráfico 4, p. 46; Tabela 3, p. 51; e, por fim, Tabela 5, p. 61.

³ No primeiro capítulo de *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Valentim ALEXANDRE exibe, com grandes detalhes, a pujança da economia colonial portuguesa do final do século XVIII até 1807. Dentre as exportações, pela análise das tabelas da balança comercial da América portuguesa, identifica-se o notável crescimento das áreas em torno do Rio de Janeiro, igualando-se, entre 1804-1807, ao volume de exportações registrados nas áreas tradicionais da colônia como Pernambuco e Bahia. Ver: ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, cap 1. Para consultar a tabela que registra o forte crescimento de exportação do porto do Rio de Janeiro ver p. 43. Tratando-se especificamente do caso do Rio de Janeiro ver: OLIVEIRA, Cecília H. Salles. *A Astúcia Liberal – relações de mercado e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*, cap 2.

África denominada pelos portugueses como Costa da Mina e nos territórios de Cabinda e Molembo. O segundo acordo diplomático foi o Tratado de 22 de janeiro de 1815, elaborado durante o Congresso de Viena, proibindo o tráfico ao norte da linha do Equador. E por fim, em julho de 1817, o governo português ratificava uma Convenção, estipulando o direito de visita recíproco entre as embarcações da marinha de guerra de ambas as nações e a formação de comissões (tribunais) mistas, nas quais juízes lusitanos e britânicos julgariam as apreensões realizadas pelos navios de guerra responsáveis pelo patrulhamento nas costas da África e em alto-mar.

Devido a abrangência da discussão sobre o tráfico de escravos, praticamente, em toda a segunda década do século XIX, o tema da pesquisa foi se restringindo ao estudo da negociação referente a ratificação da Convenção Adicional ao Tratado de 1815, assinada em 28 de julho de 1817. Obviamente, a justificativa da escolha do objeto de análise não ocorreu de forma aleatória, embora tenha ganhado fortes argumentos ao longo do desenvolvimento da própria pesquisa.

Com base nos acordos diplomáticos elaborados entre a Coroa portuguesa e a Coroa Britânica, a Convenção de 1817 destaca-se pelo fato de, em primeiro lugar, estipular o direito de visita recíproco aos navios lusitanos e britânicos suspeitos de praticarem comércio de escravos ao norte da linha do Equador. E em segundo lugar, por estabelecer comissões mistas (tribunais compostos por juízes e árbitros de ambas as nações) instaladas em Serra Leoa, localidade inglesa na África, e no Rio de Janeiro para realizarem julgamentos dos navios apresados, acusados de praticarem tráfico ao norte da linha equinocial. Tais estipulações, até então, não eram admitidas em período de paz e representavam uma novidade no direito público europeu.

O exame inicial da bibliografia referente à Convenção de 1817 também forneceu subsídios para concentrar os esforços de análise na elaboração do diploma. Grande parte das obras, as quais serão analisadas a seguir, interpretaram não só os artigos da Convenção em evidência, mas também todos os acordos diplomáticos celebrados entre o governo português e o britânico como sucessivas “vitórias” da diplomacia britânica rumo à abolição total do tráfico de escravos. Dessa perspectiva, as obras superestimaram a “pressão inglesa” sobre o governo joanino. Não obstante, as mesmas obras ressaltaram, ora diretamente ora indiretamente, que depois da assinatura da Convenção, a Corte nada mais negociou sobre o tráfico de escravos, enquanto permaneceu no Rio de Janeiro. Na verdade, algumas obras, contraditoriamente ao que pretendiam imprimir, evidenciaram ou a vitória da diplomacia portuguesa ou, pelo menos, a grande resistência da Coroa lusitana frente à pressão britânica. O paradoxo apresentado pelas obras residia no fato de que a ratificação do ajuste de 1817, antes de “conceder passivamente” o direito de visita e as comissões mistas aos ingleses, tinha legitimado e protegido o tráfico português de escravos ao sul do Equador⁴.

A observação de que a Convenção acabava permitindo a continuidade do tráfico fez com que a pesquisa se ampliasse e passasse a englobar outras questões de natureza política. Se os interesses, tanto de traficantes como de círculos da própria Corte, eram satisfeitos pelo diploma, então, foi possível formular a hipótese que sua ratificação relacionava-se a projetos políticos formulados no interior do

⁴ A questão foi indicada, inicialmente, em dois momentos: O primeiro pela comunicação intitulada “A escravidão e as experiências constitucionais ibéricas, 1810-1824” de Márcia Regina BERBEL e de Rafael de Bivar MARQUESE apresentada no *Seminário Internacional Brasil: de um Império a outro (1750-1850)* Departamento de História – USP de 5 a 9 de setembro de 2005. O segundo momento foi a ponderação feita pelos mesmos professores durante o curso “Política e Escravidão na Época das Revoluções Atlânticas: c. 1776-1830” do Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História/USP.

Império português que privilegiariam a parte americana da Monarquia portuguesa, entendendo-se por essa afirmação os interesses de negociantes e traficantes radicados, especialmente, no centro-sul da América portuguesa.

À vista disso, se a elaboração e a ratificação da Convenção de 1817 permeavam a discussão mais ampla na qual a continuidade do tráfico de escravos apresentava-se como uma questão nodal que definiria a conduta política da Corte do Rio de Janeiro em relação ao próprio Império português, seu estudo se justifica no que concerne a tentativa de analisar as negociações diplomáticas protagonizadas por diplomatas portugueses e por representantes do governo britânico imersas às proposições e às ações que corresponderiam a projetos políticos opostos formulados em ambas as nações. Não se trata de estudar a elaboração da Convenção apenas como um resultado da disputa fechada às argumentações dos plenipotenciários, mas analisá-la relacionando a tentativa da Coroa britânica de construir um Império inglês à tentativa da Coroa lusitana de consolidar o Império português. O tráfico português de escravos passava, assim, a ser o fiel da balança. Ou seja, o ramo mercantil capaz de unir os vários domínios da Monarquia portuguesa, na visão, principalmente dos americanos, e a barreira que impediria o domínio das rotas comerciais do Atlântico-Sul pelos britânicos. Não é sem razão que Ilmar R. Mattos afirma que “... a diplomacia britânica expulsaria o novo império das terras africanas, por meio do tratado firmado entre D. Pedro I e seu pai, D. João VI, que reconhecia a independência do Brasil, e do qual ela aparecia como fiadora. Punha-se um freio, assim, à crescente presença do Reino do Brasil no continente negro desde 1816, e frustrava-se o plano de tornar Angola independente, incorporando-a ao Império do Brasil”⁵. O tráfico, antes de tudo, envolvia disputas de interesses internos a cada Coroa, fazendo com que a negociação fosse complexa e repleta de antinomias e paradoxos. Sob tal perspectiva, o estudo busca relativizar o peso da pressão britânica, tentando dar relevo a própria negociação diplomática, contrariando as versões que subestimaram o papel da diplomacia portuguesa.

Contraditoriamente, ainda que procurasse limitar o tema de pesquisa, a escolha do objeto revelou-se ampla e de difícil execução. Mesmo assim, o trabalho procura evidenciar a negociação diplomática envolvendo a elaboração da Convenção de 1817 e identificar a repercussão da ratificação do documento nos círculos políticos do Império português bem como na conduta da Corte portuguesa no Rio de Janeiro e de seus representantes na Europa.

A estreita delimitação do tema, situado na esfera do governo joanino, deveu-se, sobretudo, à tipologia das fontes analisadas para esta pesquisa, em sua grande maioria originária de instituições governamentais. Na tentativa de reconstituir a elaboração da Convenção de 1817, além de o trabalho pautar-se em Leis, Decretos e Alvarás e nas Decisões de Governo elaboradas por D. João e publicadas sob a denominação de *Coleção de Leis do Brasil e de Decisões de Governo do Império do Brasil*, ambas consultadas na Biblioteca do Instituto de Estudos Brasileiros da USP, em grande medida a pesquisa apoiou-se também na *Coleção de Leis, Decretos e Alvarás, denominada Coleção Alberto Penteado*, pertencente à Biblioteca do Museu Paulista/USP.

Igualmente foram de grande importância a leitura de ofícios e demais documentos elaborados pelos embaixadores portugueses e funcionários da Legação Portuguesa em Londres desde 1816. Coligidos e digitalizados no Arquivo Histórico do Itamaraty, no Rio de Janeiro, foi com deferência que eu,

⁵ MATTOS, Ilmar R. “Construtores e Herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política”. *Revista eletrônica Almanack Braziliense*. São Paulo, maio de 2005.p. 24.

pretensão historiador, manuseei alguns dos ofícios e documentos diplomáticos analisados por Oliveira Lima, ainda em 1908.

Ainda pertencente ao mesmo universo político, fazem parte os documentos recolhidos, por meio de microfiches e fotos digitalizadas na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, entre eles, Despachos de Secretários de Governo, Cartas trocadas entre embaixadores e pareceres de conselheiros ao Príncipe e depois Rei D. João, além da *Gazeta do Rio de Janeiro*.

Quanto ao debate sobre a repercussão do ajuste diplomático, ganham relevo os periódicos portugueses publicados no período. Sublinhou-se neste trabalho a leitura de a *Gazeta do Rio de Janeiro*, de o *Correio Braziliense*, de o *Investigador Portuguez em Inglaterra* e de modo indireto a leitura de fragmentos de a *Idade d'Ouro do Brasil*⁶. Ainda que aparentemente não fossem elaborados por agentes do governo, salvo a *Gazeta do Rio de Janeiro*, que era publicada na Imprensa Régia, as matérias discutidas nos jornais tinham ordenação e objetivo político, agregando-se assim às esferas de discussão do governo.

Diante dessas ponderações, o desenvolvimento do trabalho organiza-se da seguinte forma: no primeiro capítulo, procura-se analisar como a Convenção de 1817 foi estudada pela bibliografia sobre o tráfico de escravos. O objetivo principal é identificar as interpretações sobre o acordo diplomático com o intuito de levantar questionamentos e problematizar as circunstâncias de elaboração e da repercussão da Convenção.

No capítulo seguinte, primeiramente, analisa-se o texto da Convenção de 1817 e, a partir das estipulações, tenta-se estabelecer os nexos do documento diplomático com os demais acordos firmados entre a Corte do Rio de Janeiro e o gabinete de Londres ao longo da década de 1810. Assim fez-se necessário reconstituir todo o contexto da segunda década do século XIX, discutindo o artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810, os acordos de Viena até a elaboração da Convenção de 1817. Vale registrar que é neste capítulo que os ofícios dos embaixadores portugueses mostram-se preponderantes na reconstituição da negociação do ajuste diplomático.

O terceiro capítulo caracteriza-se pela problematização das repercussões da assinatura da Convenção de 1817. Em primeiro lugar, apresenta-se o debate instaurado por periódicos portugueses publicados em Londres, como *O Correio Braziliense* e *O Investigador Portuguez*. Em segundo lugar, pretende-se identificar a posição da diplomacia britânica e portuguesa em meio às discussões internacionais, após a ratificação do acordo de 1817, buscando-se apontar a posição política da Corte do Rio de Janeiro após a ratificação do documento.

Por fim, cabe ressaltar que no presente trabalho procurou-se conservar a grafia da época nas transcrições das fontes.

⁶ Os excertos do periódico *A Idade d'Ouro do Brasil* foram transcritos in: SILVA, Maria Beatriz Nizza. *A Primeira Gazeta do Bahia: A Idade d'Ouro do Brasil*. São Paulo: Editora Cultrix, 1978.

Capítulo 01

A Convenção de 1817: tema e interpretações

“... e a que denominam vocês fatos? Que colocam vocês atrás dessa pequena palavra, “fato”? Pensam acaso que eles são dados à história como realidade substanciais que o tempo escondeu de modo mais ou menos profundo, e que se deve simplesmente desenterrar, limpar, e apresentar à luz do dia aos nossos contemporâneos? Ou então tomam vocês à sua própria conta a palavra de Berthelot, exaltando a química logo após seus primeiros triunfo – a química, sua química, a única ciência entre todas as outras, dizia ele orgulhosamente, aquela que fabrica seu objeto. E nisso ele se enganava. Porque todas as ciências fabricam seu objeto...”

Lucien Febvre

Como foi previamente apresentada, a escolha do tema deste trabalho recaiu, inicialmente, em duas proposições: a primeira, baseada desde manuais escolares, imprimia uma compreensão da diplomacia do governo de D. João como passiva diante das proposições inglesas; a segunda, já fruto de uma incipiente experiência de pesquisa, residia em uma questão: como as sucessivas assinaturas de acordos internacionais, visando o tráfico de escravos eram acompanhadas pelo aumento da entrada de africanos durante a estada da Corte? Em meio ao campo de contradições, a Convenção de 1817 apresentava-se como um diploma internacional, celebrado entre o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves com a Grã-Bretanha, que poderia encaminhar o problema. Isso porque, parte da bibliografia interpretava a Convenção como o exemplo mais evidente da influência diplomática britânica por estipular o direito de visita recíproco às marinhas de guerra de ambas as nações e determinar a instalação de tribunais mistos para o julgamento dos navios negreiros apresados. No entanto, outra parte da bibliografia interpretava o mesmo documento como um ajuste diplomático que promoveria a legalidade do tráfico português de escravos ao sul do Equador e a continuidade desta prática mercantil sem a estipulação de um prazo-limite para o seu fim⁷.

Assim, neste capítulo procurar-se-á discutir como a Convenção de 1817 foi apresentada e interpretada por parte da bibliografia que se dedicou a estudar o tráfico de escravos. Não se trata de fazer um estudo detalhado e contextualizado sobre cada obra, mas de uma tentativa de apontar controvérsias sobre a assinatura desse acordo diplomático e, ao mesmo tempo, formular questionamentos, problematizando a assinatura da Convenção.

Porém, levando em consideração a asserção de Marc Bloch de que “*por trás dos grandes vestígios sensíveis das paisagens (...) por trás dos escritos aparentemente mais insípidos e das instituições aparentemente mais desligadas daqueles que as criaram, são os homens que a história quer capturar...*”⁸, iniciaremos com os espaços, as rotas, e os sujeitos partícipes da rede do tráfico português de escravos do início do século XIX, questões essenciais para a compreensão das circunstâncias históricas que cercaram a formulação do documento de 1817.

⁷ Embora já tenham sido citadas reitero as bases que permitiram o encaminhamento da pesquisa: CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos no Brasil*, Cap 1, pp. 34-43 & FLORENTINO, Em Costas Negras, Gráfico 4, p. 46; Tabela 3, p. 51; e, por fim, Tabela 5, p. 61. E por BERBEL, Márcia Regina e MARQUESE, Rafael de Bivar. “A escravidão e as experiências constitucionais ibéricas, 1810-1824” de apresentada no *Seminário Internacional Brasil: de um Império a outro (1750-1850)* Departamento de História – USP de 5 a 9 de setembro de 2005.

⁸ BLOCH, Marc. *A apologia da História ou o ofício do historiador*, p. 53.

A dinâmica do tráfico

Parte da historiografia que se dedicou ao estudo do Império português entre o final do século XVIII e o início do XIX, concedeu grande atenção às mudanças políticas e econômicas promovidas pela chegada da Corte portuguesa à América, em 1808. Segundo tal perspectiva, a reorganização do Estado português na América proporcionou transformações que variavam desde a evolução política até o aumento da complexidade econômica traduzida no aumento do giro comercial, no aumento da diversidade de mercadorias, e no número de agentes mercantis, desde portugueses metropolitanos recém estabelecidos até a atuação de agentes ingleses na possessão americana da Monarquia portuguesa⁹.

Referenciando-se nas transformações provocadas pela vinda da Corte, Riva Gorenstein procurou identificar o enraizamento dos interesses portugueses metropolitanos, que já atuavam na região centro-sul da América portuguesa no período entre 1808 e 1822¹⁰. Construindo um panorama geral das atitudes econômicas dos comerciantes de *grosso trato* de parte do Império português, a autora apresenta os investimentos realizados por esta camada durante o governo joanino.

Gorenstein considerou que a abertura dos portos decretada por D. João, na Carta Régia de janeiro de 1808, possibilitou o enriquecimento de atacadistas e comerciantes portugueses que se estabeleceram na Praça do Rio de Janeiro ou que passaram a atuar como consignatários em filiais em Londres¹¹. Além disso, a decisão real favorecia as trocas mercantis na América, uma vez que

“...a maciça penetração dos ingleses no comércio brasileiro foi vista com bons olhos pela maioria da população colonial na medida em que puderam adquirir os manufaturados ingleses a preços mais baixos do que até então pagavam...”¹²”

Da mesma forma, a autora destaca que os traficantes de escravos aumentaram, substancialmente, suas fortunas devido ao aumento de serviços com a chegada da Família Real. Para ela, além da necessidade de mão-de-obra na agricultura, o aumento da população urbana contribuiu para o aumento no número de artesãos (geralmente escravos de ganho) e, ainda, para o aumento das trocas comerciais, o que envolvia mais escravos, exercendo a função de marujos nos navios transatlânticos e nos barcos responsáveis pelo comércio de cabotagem¹³.

Embora a chegada da Corte e a abertura dos portos tenham beneficiado a população colonial que passara a adquirir produtos “manufaturados ingleses a preços mais baixos do que pagavam”, a consolidação da presença inglesa nas rotas mercantis entre Europa e América, logo se constituiu em prejuízo não só devido à concorrência com os negociantes portugueses, que atuavam na rota mercantil transoceânica, como também na entrada no comércio a varejo e no de cabotagem entre a América portuguesa e a América espanhola¹⁴. Porém, a adaptação dos ingleses à rede mercantil do Império português,

⁹ Dentre as obras encontram-se, principalmente: PRADO JÚNIOR, Caio. *A Evolução Política do Brasil*. 16ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988. (1ª edição de 1933) e DIAS, Maria Odila da Silva. “A Interiorização da Metrópole”. In: MOTA, Carlos Guilherme. 1822: Dimensões. São Paulo: Editora Perspectiva, 1972. pp. 60-84.

¹⁰ A versão consultada para este trabalho é: GORENSTEIN, Riva. *O enraizamento de interesses mercantis portugueses na região centro-sul do Brasil: 1808-1822. (uma contribuição ao estudo do Processo de estruturação da sociedade da independência)* Dissertação de Mestrado, USP, 1978. A versão impressa é: MARTINHO, Lenira M. & GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e Caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

¹¹ Idem, p.14.

¹² Idem, p.15.

¹³ Idem, p.25.

¹⁴ Idem, p.15.

construindo uma infra-estrutura igual à dos portugueses já instalados na América, levou os negociantes americanos, envolvidos nas trocas mercantis de varejo e de cabotagem, a pressionar o Príncipe Regente para proibir as ações de comerciantes britânicos nesse ramo¹⁵. Gorenstein conclui que a presença inglesa prejudicou os negociantes portugueses que atuavam na colônia, em grande medida pela concorrência em setores como o tráfico negreiro, o seguro de viagens transoceânicas, o abastecimento interno e a produção de gêneros e matérias primas¹⁶.

Diante da concorrência britânica, a autora enfatiza que os negociantes “luso-brasileiros” passaram a procurar outros ramos para atuar. As opções eram variadas e abrangiam investimentos em propriedades rurais para o abastecimento interno; na arrematação dos contratos da Coroa; na formação de agências de seguro para assegurarem viagens transoceânicas; na aproximação em relação à Corte para a ocupação de cargos na esfera burocrática; e na própria associação aos interesses britânicos, servindo de “testa de ferro” para ações em mercados proibidos aos ingleses, isto é, tráfico de escravos, comércio de cabotagem e lojas de varejo¹⁷.

O texto de Riva Gorenstein evidencia uma concorrência nas rotas atlânticas do Império português entre negociantes portugueses, que possuíam agentes residentes na América, e ingleses recém-instalados no Rio de Janeiro. Nesse contexto, vale a pergunta: as negociações diplomáticas, dentre elas, a elaboração da Convenção de 1817 levaria em consideração a presença de inúmeros negociantes na rede traficante? Questão de relevância que procuraremos encaminhar ao longo deste trabalho.

Entretanto, se para Riva Gorenstein os negócios empreendidos na rede atlântica estavam ligados a agentes metropolitanos que enraizaram seus investimentos desviando da concorrência empreendida pelos negociantes britânicos, para Joseph Miller, em *Way of Death*, o processo histórico decorrente da transferência da Corte portuguesa desenvolveu-se de forma diversa¹⁸. Obra de grande envergadura, que procura analisar o capitalismo mercantil e o tráfico de escravos angolano desde 1730 até 1830, o estudo de Miller permite identificar interesses, muitas vezes conflitantes, na rede traficante do Atlântico-Sul.

Para o historiador, as vicissitudes do tráfico de escravos entre Rio de Janeiro e Angola, durante as três primeiras décadas do século XIX, foram decorrentes da conjuntura política europeia, principalmente, depois da invasão do exército napoleônico em Portugal. Isso porque, mercadores metropolitanos empregados no comércio entre América e Lisboa acompanhando a Família Real para América, instalaram-se no Rio de Janeiro e passaram a destinar as manufaturas britânicas para os portos portugueses da África, concorrendo com os traficantes americanos. Assim, para o autor, a chegada dos mercadores “anglo-portugueses” promoveu a entrada de novos sujeitos na rede traficante. Ao contrário de Gorenstein, Miller reconhece a presença de negociantes portugueses sediados na América, dedicados ao tráfico de escravos, que foi prejudicada pela concorrência devido à entrada ou “enraizamento” de setores metropolitanos.

A participação de anglo-portugueses no tráfico ocorreu pelo excesso de mercadorias britânicas destinadas à América Portuguesa, favorecida pela Carta Régia de abertura das Alfândegas e pela assina-

¹⁵ Idem, p.17.

¹⁶ Idem, pp. 19-20.

¹⁷ Idem, p.20.

¹⁸ MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan slave trade. 1730-1830*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1988.

tura do Tratado de Comércio de 1810. O autor nota que o excedente das mercadorias, primeiramente destinado para o domínio americano da Coroa lusitana era desviado para os portos angolanos, uma vez que já estavam habituados a comerciarem escravos por produtos ingleses. Vale dizer, que a entrada de produtos ingleses no mercado de Angola realizava-se através da atuação de traficantes americanos por meio de contrabando¹⁹.

A principal mercadoria britânica utilizada pelos anglo-portugueses no tráfico era os têxteis de Manchester que competiam com tecidos da Índia transportados por traficantes americanos que interligavam, através do comércio, a América, a Ásia e a África²⁰. Mas, pondera o autor, o capital inglês também penetrou nas redes mercantis do Império português por meio da abertura de firmas destinadas ao tráfico no Rio de Janeiro ou por financiamento de créditos para as viagens transoceânicas, dentre elas o tráfico²¹.

A própria saída dos traficantes ingleses do tráfico, pelo menos depois da promulgação da lei britânica antitráfico de 25 de março de 1807, também promoveu a entrada de capital inglês no comércio português de escravos e o aumento da concorrência entre traficantes portugueses originários do Reino europeu e da América. Um exemplo reside no destino da venda das embarcações britânicas, especialmente projetadas para o tráfico, aos portugueses associados ao capital britânico²².

Miller também narra que as medidas sobre o tráfico de escravos, elaboradas pela Corte do Rio de Janeiro, beneficiavam ainda mais as firmas traficantes anglo-portuguesas recém-instaladas do que os traficantes americanos já consolidados. Para o autor, a elaboração do alvará de 24 de novembro de 1813 seria um exemplo dos benefícios dados aos novos traficantes. A referida lei, como será tratado nos próximos capítulos, limitava o número de escravos a bordo de um navio, dependendo da tonelagem da embarcação, e estipulava uma série de medidas sanitárias durante a travessia marítima, dentre as quais: a variedade dos alimentos (*não só feijão e farinha*) e a observação da quantidade e qualidade dos alimentos; a determinação para o físico-mor, cirurgião ou médico não permitir o embarque de escravos enfermos; e a presença de um cirurgião perito no navio, que seria premiado caso diminuísse o número de mortes durante a travessia em 2% dos escravos transportados²³.

Segundo o autor, tal medida correspondia aos interesses diretos de traficantes anglo-portugueses, que eram donos do próprio navio, e viam na manutenção dos escravos transportados maiores lucros na venda nos portos americanos. Por outro lado, os traficantes americanos, especialmente os do Rio de Janeiro, que foram rechaçados, pela competição dos anglo-portugueses, passavam a depender de fretes de carga transportada. Assim, objetivavam realizar a travessia a baixos custos para terem uma margem de proveitos maior do que as dos traficantes recém-instalados²⁴. Entretanto, tal operação dependia do arrocho dos mantimentos destinados aos escravos durante a travessia e do embarque do maior número possível de africanos, condições que o alvará de 1813 impedia.

Se os traficantes do Rio de Janeiro passaram a disputar os embarques de escravos na África com

¹⁹ MILLER, Joseph C. *Way of Death*, p. 507.

²⁰ Idem, p. 510. Para a dinâmica mercantil do Império Português, ver também: FERREIRA, Roquinaldo. "Dinâmica do Comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)", in FRAGOSO, João R.; BICALHO, M. F. e GOUVÊA, M. de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*, pp. 339-378.

²¹ Idem, p. 508.

²² Idem.

²³ O Alvará de 24 de novembro de 1813 está publicado na *Coleção das Leis do Brasil (1811-1815)*.

²⁴ MILLER, Joseph C. *Way of Death*, pp. 511.

os portugueses metropolitanos associados ao capital britânico, não menos prejudicados foram os traficantes baianos. De acordo com o autor, a ratificação do Tratado para a abolição do tráfico ao norte da linha do Equador, em 1815, entre a Coroa portuguesa e a britânica, somada a instalação da patrulha naval inglesa na região africana denominada Costa da Mina, também provocaram perdas para os traficantes consolidados em outras regiões da América. A saída para os traficantes americanos definiu-se pela procura de outros portos capazes de fornecer escravos ou mesmo pelo não cumprimento das determinações régias, no caso dos traficantes baianos. Miller aponta que os traficantes americanos passaram a atuar nas franjas da costa africana, isto é, passaram a utilizar outros portos de embarque, dentre eles os locais utilizados por antigos traficantes ingleses localizados ao norte de Luanda²⁵.

A entrada de novos traficantes na rede atlântica do tráfico também produziu mudanças na rede de distribuição de escravos do interior da África até os portos de embarque para a América. Para Miller, os luso-africanos, agentes intermediários responsáveis pelo recrutamento de escravos das feiras do interior do continente até o litoral, também foram prejudicados pelos traficantes anglo-portugueses. O autor argumenta que sob pressão dos “novos traficantes”, a própria Coroa portuguesa, à medida que se consolidava a dependência do Rio de Janeiro aos britânicos, passava a agir contra os luso-africanos residentes na África. Um exemplo foi a limitação do crédito que o traficante concedia ao agente africano para dirigir-se ao interior do continente e resgatar escravos para o litoral. De acordo com as novas determinações, a entrada e a distribuição dos escravos vindos do interior do continente passavam a ser responsabilidade de uma escolta organizada pela administração portuguesa de Angola²⁶.

Do mesmo modo que os traficantes americanos apelavam para o contrabando em outros portos da África, os luso-africanos também passaram a desviar rotas de escravos do interior para novos portos utilizados pelos americanos. Embora repelidos do porto de Luanda, os traficantes da América portuguesa, bem como os luso-africanos, beneficiaram-se em parte das circunstâncias, uma vez que deixavam de pagar taxas e tributos pelo embarque. Do mesmo modo, o agente intermediário luso-africano via a possibilidade de continuar com o grande crédito financiado pelo traficante, não deixando esfacelar-se o elo econômico africano entre o litoral e o interior²⁷.

O conflito narrado por Miller evidencia a resistência de setores empregados na rede traficante do Império português em aceitar novas condições econômicas impostas, inicialmente, pelas mudanças políticas européias e pela vinda da Corte para o Rio de Janeiro, e projeta indagações sobre a forte base de sustentação dos traficantes americanos. Nesse sentido, a obra de João Fragoso e Manolo Florentino, *O arcaísmo como projeto*²⁸, pode esclarecer alguns aspectos. Para os autores, os agentes atuantes na economia colonial, especificamente na praça do Rio de Janeiro, possuíam negócios enraizados desde, pelo menos, o último quartel do século XVIII. Segundo os historiadores, em contraposição à perspectiva de Gorenstein, o fortalecimento de interesses mercantis na América portuguesa não aconteceu devido à chegada da Corte portuguesa na América; verificou-se, ao contrário, antes de 1808 e foi realizado por negociantes portugueses essencialmente americanos²⁹. Talvez, tenha sido esse movimento econômico de grande pujança que sustentou a resistência dos traficantes americanos diante da concorrência empreendida pelos agentes metropolitanos identificados por Miller.

²⁵ Idem, pp. 507-508.

²⁶ Idem, pp. 515-516.

²⁷ Idem, p. 518.

²⁸ FRAGOSO, João Ribeiro & FLORENTINO, Manolo G. *O Arcaísmo como Projeto. Mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840*. Rio de Janeiro: Diadorim em 1993.

²⁹ Idem, p. 38 e seguintes.

Além da diferença das hipóteses de Gorenstein, Fragoso e Florentino não vinculam a mudança de investimentos ocorrida depois da abertura dos portos diretamente à concorrência britânica, mas sim a uma cultura na qual os agentes da economia, entre o final do século XVIII e a década de 1840, apresentavam postura econômica semelhante ao fidalgo mercador que agia como empreendedor metropolitano no início da colonização, durante os séculos XVI e XVII. Para os autores, o ato de se apropriar das rendas coloniais era um modo dos fidalgos portugueses dos séculos XVI e XVII reproduzirem relações sociais e ascenderem socialmente em um ambiente altamente hierárquico, envolvido por ideais de setores aristocráticos da Idade Média e não por valores burgueses³⁰. Do mesmo modo, os negociantes portugueses da praça do Rio de Janeiro, atuantes no final do século XVIII e primeira metade do século XIX, possuíam um projeto político arcaico, ou seja, uma vida direcionada pelos valores aristocráticos.

Para Fragoso e Florentino, a riqueza a ser dissipada pelos portugueses americanos residentes no Rio de Janeiro, nesse período, teria sido adquirida pela acumulação de capital no interior de redes mercantis coloniais e argumentam:

“a estrutura do capital mercantil lusitano é diferente do inglês, do holandês(...) por ter a continuidade [a reprodução dos valores aristocráticos] como projeto (...) [assim] a esterilização dos recursos apropriados na esfera colonial é tão volumosa que a sua capacidade de financiar até mesmo as atividades essenciais para a reprodução parasitária (navios, armazenamento, seguros) é limitada”³¹.

Enquanto o empreendedor metropolitano preocupava-se somente com a apreensão do resultado final, na colônia os agentes econômicos criavam certa autonomia para suas ações, desde que conseguissem reproduzir as condições para a produção agrícola voltada para o mercado externo. Ou seja, garantindo o resultado final nas mãos do “fidalgo mercador”, o negociante colonial adquiria autonomia na atuação no mercado interno do Império português.

Para garantir o produto final destinado a Europa, os autores ressaltam que o negociante americano deveria dominar duas variáveis internas ao sistema colonial: o comércio de africanos e o abastecimento do mercado interno³². Essas eram as condições para sustentar a economia agro-exportadora. Desse modo, ao administrar as variáveis era possível, para o negociante americano, acumular capitais na América portuguesa. Para Fragoso e Florentino o destino dos investimentos dos valores arrecadados no tráfico de escravos e no abastecimento interno diversificavam-se em diversos setores como terras, imóveis urbanos, contribuições para a Corte, quando da sua chegada, em busca de títulos reais, dentre outros investimentos.

Assim, o fato de investir em diversos ramos da economia colonial conferia ao negociante transatlântico, residente na América, grande poder de crédito e financiamento dos empreendimentos na América portuguesa. A expansão da economia colonial, portanto, dependia da capacidade financeira dos seus investimentos³³. Ponto relevante da obra é a menção, feita pelos autores, dos nomes de vários negociantes que possuíam redes de crédito por toda a costa atlântica da América do Sul, desde Pernambuco ao Rio da Prata. O caso de Fernando Joaquim de Mattos é esclarecedor, já que, em 1817, possuía devedores da Bahia até o Rio Grande do Sul, passando por devedores africanos, portenhos e também, londrinos³⁴.

³⁰ Idem, p. 25-29.

³¹ Idem, p. 28.

³² Idem, p. 49 e p. 62 e seguintes.

³³ Idem, p. 71 e seguintes.

³⁴ Idem, pp.77- 92.

Não é sem razão que Fragoso e Florentino afirmam que “... são os comerciantes os responsáveis pela conta corrente atlântica com sede no Rio de Janeiro que agrega diversas formações econômicas extracontinentais”³⁵ (...) “o que tem a liquidez (...) e [é] o último e o maior elo da corrente...”³⁶

O importante papel atribuído ao traficante de escravos, por Fragoso e Florentino, novamente coloca em evidência a conduta da Coroa lusitana em relação ao tráfico. Como uma prática essencial para a expansão da economia na América portuguesa, não só no tocante ao abastecimento de escravos, mas, principalmente, no financiamento de diversos empreendimentos, era considerada nas negociações diplomáticas que se colocavam como obstáculo à continuidade da prática traficante?

Enquanto, por um lado, Riva Gorenstein identifica o enraizamento do capital do negociante metropolitano, que atuava através de seus agentes americanos no tráfico de escravos, como uma maneira de não competir com interesses britânicos na rede atlântica, e, por outro, Joseph Miller constata a competição entre traficantes americanos e traficantes metropolitanos associados ao capital inglês, o estudo de Fragoso e Florentino demonstra outros aspectos a serem levados em consideração. Para os autores, o fato de os traficantes americanos destinarem suas fortunas a outros empreendimentos, ao longo da América portuguesa, antes de significar abatimento devido a competição de mercado, representava vigor e econômico.

À vista deste debate Florentino, no livro *Em Costas Negras*³⁷, faz a seguinte afirmação:

“...poder-se-ia argumentar que estes traficantes eram grandes negociantes metropolitanos que se estabeleceram no Rio de Janeiro com a chegada da Corte. Tal perspectiva nos levaria a tomar o período posterior a 1808 como sendo a época do “enraizamento dos interesses mercantis portugueses”, o que passaria pelo deslocamento dos grandes negociantes (e, por certo, dos traficantes) anteriormente estabelecidos na praça carioca em prol do grande capital mercantil proveniente da Metrôpole.[conforme afirma Gorenstein] (...) [Entretanto] Não parece ter sido este o caso do setor negreiro, visto que alguns dos maiores traficantes que atuavam depois de 1808 já eram poderosos homens de negócios e comerciantes de almas durante o século XVIII”³⁸.

Pelas obras de Fragoso e Florentino, o papel dos traficantes negreiros adquire uma faceta mais complexa na economia da América do que a mera engrenagem responsável pelo desembarque de escravos para as plantações de gêneros destinados ao mercado exterior. Dentre os negociantes transatlânticos, os traficantes aparecem como grandes responsáveis pela reprodução da economia colonial, os agentes nodais que davam sustentação ao mercado externo através da formação da ampla rede de créditos disseminada por todos os portos da América portuguesa: “[os traficantes] dominavam de 77% a 95% das dívidas ativas, o que indica um sistema de crédito altamente monopolizado. Essa elite econômica impulsionava uma economia marcada, por formas mercantis de acumulação, as quais advirta-se configuram os eixos da reprodução econômica”³⁹.

Florentino também se preocupa em analisar o destino da acumulação proporcionada pelo tráfico. De acordo com autor, o principal investimento dava-se em prédios urbanos⁴⁰, embora também financia-

³⁵ Idem, p. 99.

³⁶ Idem, p.104.

³⁷ FLORENTINO, Manolo G. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Cia das Letras, 1997.

³⁸ Idem, p. 183-184.

³⁹ FLORENTINO, Manolo G. op. cit. pp.187-188.

⁴⁰ Idem, p. 201. (Tabela 25)

sem, em menor grau, empreendimentos rurais, terras e sítios. Nesse sentido, a chegada da Corte e o aumento da presença inglesa na América, antes de afugentarem a ação dos traficantes diante da concorrência britânica, possibilitaram o aumento das alternativas de investimentos. Com a presença maciça de atacadistas ingleses no porto do Rio de Janeiro, alargou-se a possibilidade de ampliar os negócios, “abrindo créditos para a importação de têxteis, armas de fogo e pólvora, ou ainda simplesmente emprestando a juros⁴¹”. Não foram apenas traficantes metropolitanos, recém-instalados, favorecidos por ligações mercantis que utilizaram capital britânico para a continuidade do tráfico. O poder econômico dos setores americanos possibilitava a compra dos mesmos produtos para destinarem ao tráfico.

Decerto, a ação dos negreiros e sua consolidação na América portuguesa, de longa data, não se dissipariam facilmente com a chegada de novos concorrentes. Pela leitura da obra de Alencastro observa-se a grande autonomia que os traficantes de escravos do Rio de Janeiro possuíam nas rotas entre América e África desde os séculos XVI e XVII. Fator que, durante esse período, se apresentou como um grande problema para a metrópole europeia, já que deixava de garantir a vantagem sobre o exclusivo e perdia também o controle político da região⁴². De acordo com o autor, as relações comerciais no Atlântico-Sul seguiram a tendência de regionalização do comércio colonial. Grande parte das embarcações não percorria o trajeto triangular entre Europa – África – América – Europa, mas sim, atravessava o oceano entre América e África, mantendo relações comerciais diretas. As trocas bilaterais, portanto, baseavam-se, principalmente, na aquisição de escravo africano, de um lado do Atlântico, e, do outro lado, na prata do Peru adquirida em Buenos Aires até 1640 e, após essa data, pela cachaça da América portuguesa, sobretudo no século XVIII⁴³.

Aprofundando ainda mais o tema, Alberto da Costa e Silva aponta que, além de um vínculo bilateral, entre América e Angola, existia um comércio complexo que envolvia uma rede de ligações e possibilidades comerciais que ultrapassavam a idéia de pacto-colonial ou mesmo de um negócio bilateral.

“Antes que a cachaça, o tabaco, os búzios e o ouro brasileiros se tornassem indispensáveis nos conjuntos de mercadorias com que se adquiriam escravos, houve até uma estrutura de comércio poligonal, pois, ainda que a farinha de mandioca tivesse tido o papel para o qual nos chama a atenção inovadoramente Alencastro, pagavam-se as compras da África não apenas com produtos europeus e panaria de Cabo Verde e contos de Ifé, mas também com algodões da Índia, as sedas da China, o cauris das Maldivas, a lã do Magreb, transbordados ou não em Lisboa, Rio de Janeiro e Salvador”⁴⁴.

Nas palavras de Alberto da Costa e Silva, era sob a prática traficante que se realizava toda a dinâmica mercantil o Império português. Ou seja, pela sombra do tráfico, a América portuguesa estabelecia relações comerciais com a Europa, com as costas da África, tanto ocidental como oriental, bem como com os domínios da Coroa lusitana na Ásia.

Portanto, ao lado do forte giro mercantil executado pelos portugueses sediados nas possessões

⁴¹ Idem, p. 194.

⁴² Idem, pp. 11-19.

⁴³ Ver: ALENCASTRO, Luis Felipe. *O trato dos Viventes*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

⁴⁴ Ver: SILVA, Alberto da Costa e. “O trato dos viventes” in: *Um rio chamado Atlântico*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Ed. UFRJ, 2003. pp. 85-90.

ultramarinas do Império português, as ações inglesas, quer fossem antitráfico, iniciadas a partir da assinatura do artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810, quer provocassem a concorrência no mercado negreiro entre Angola e o porto do Rio de Janeiro, deviam encontrar grande resistência diante do fato de traficantes americanos ocuparem postos importantes da administração desde o século XVIII, característica que se intensificou com a estada da Corte portuguesa no Rio de Janeiro. No jogo envolvendo a sustentação da Coroa e a reorganização do Estado português, os traficantes passavam a fazer parte da alta burocracia, e do próprio círculo nobiliárquico. Assim, os negreiros conseguiam ampliar seus investimentos dos quais faziam parte as arrematações de impostos e títulos de sesmarias⁴⁵.

Nas obras de Frago e Florentino, na de Alencastro (embora se tratando de um período anterior) e na de Alberto da Costa e Silva, os interesses dos traficantes aparecem como condição *sine qua non* para a reprodução da economia colonial da América portuguesa. Imersos nas redes de diversos empreendimentos, tanto na América quanto em qualquer outra localidade dos domínios da Monarquia, eram os traficantes que respondiam pela dinâmica econômica do Império, particularmente aos empreendimentos americanos.

Mas a explicitação da dinâmica do tráfico, essencial para os objetivos deste estudo, ficaria comprometida caso não se identificasse igualmente a ação dos traficantes na travessia marítima, na chegada e na negociação nos portos da África e na volta para a América. Embora narrada secundariamente por Miller, sob esse ponto merece atenção o livro *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*⁴⁶ de Jaime Rodrigues. A obra tem, justamente, por objetivo reconstituir as tramas históricas de sujeitos envolvidos no tráfico desde a captura dos escravos na África, precisamente nas regiões próximas a Angola, passando pelo Atlântico e terminando no mercado de escravos africanos no Rio de Janeiro, durante o final do século XVIII até a metade do século XIX.

Procurando dar substância a história do tráfico, o autor procura identificar os agentes políticos, como os Estados europeus e os Reinos africanos, grandes e pequenos traficantes, marinheiros empregados no tráfico, e portugueses e africanos que agiam na captura e na intermediação da venda de escravos nos portos da África. Porém, além disso, também procura compor o universo cultural daqueles que atravessavam o mar, não só dos marinheiros, mas também dos escravos transportados.

Por essa via, reconstitui a forma pela qual os interesses traficantes se estabeleciam na África, enfatizando a relação entre a administração colonial, os colonos portugueses e os africanos, responsáveis pelas entradas no interior a procura de escravos⁴⁷. Desse modo, um dos principais conflitos vivenciados pela administração e pela Coroa portuguesa em Angola era a disputa com Reinos africanos ou com potências estrangeiras por portos abastecedores. Vale como exemplo o caso de Molembo e Cabinda, portos disputados com ingleses, franceses e mandatários locais africanos desde o final do século XVIII até a metade do XIX⁴⁸.

O autor mostra, também, que o comércio de escravos não se realizava de maneira imediata e sem

⁴⁵ FLORENTINO, Manolo. op. cit. p. 205.

⁴⁶ 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.

⁴⁷ Idem, Parte I, mais precisamente capítulos 1 e 2.

⁴⁸ Idem, pp. 63-64.

complexidade nos portos africanos. Principalmente tratando-se das áreas portuguesas, onde se tentava consolidar o domínio da Coroa, muitos conflitos surgiam, como a relutância dos traficantes em pagar direitos sobre o escravo destinado ao tráfico ou, mesmo, a tentativa das autoridades coloniais afastarem os navios estrangeiros dos portos lusitanos⁴⁹.

Frente à resistência em relação às taxações da administração real, traficantes portugueses e estrangeiros acabavam se direcionando para novos portos com o intuito de embarcarem escravos diretamente de fornecedores africanos. É o caso do porto de Ambriz, ao norte do porto de Luanda, administrado pela Coroa portuguesa, para onde muitos traficantes lusitanos e estrangeiros migraram devido aos direitos que pagariam sobre escravos em Luanda ou em Benguela⁵⁰, lembrando-se que Ambriz, segundo Miller, foi um dos destinos dos traficantes cariocas diante da entrada de negociantes anglo-portugueses no tráfico.

Como a relação entre traficantes e autoridades da administração colonial definia-se pelo conflito de interesses, figuras africanas, independentes do controle europeu passavam a adquirir grande relevância na dinâmica do tráfico na África. Um dos casos expressivos é o de Francisco Felix de Souza, um português, provavelmente de origem americana, que se tornou grande intermediário de escravos, o responsável pela compra dos escravos que chegavam do interior da África e a sua venda aos traficantes⁵¹. Francisco Felix montou sua rede mercantil na Costa da Mina, mais precisamente em Ajudá, uma área onde a presença portuguesa já não era preponderante desde o final do século XVIII, expulsa de vários fortes pela ação de holandeses⁵².

A importância que Francisco Felix adquiriu na África não foi somente decorrente da sua atuação nos portos da Costa Ocidental africana. Na verdade, ganhou grande influência, aproveitando-se das circunstâncias políticas, ao participar de um “golpe de estado” no Reino do Daomé. Diante disso, o novo Rei criou um título e uma função exclusivamente para a atuação de Francisco Felix de Souza: ele se tornou conhecido como Chachá, o agente do rei do Daomé, passando a ser o primeiro intermediário a comprar e a vender escravos nos portos de Ajudá⁵³. Figuras como Francisco Felix de Souza tiveram grande importância para a dinâmica do tráfico. Não foi sem razão que construiu larga rede de traficantes na América portuguesa, principalmente na Bahia, que dependia dos escravos que intermediava com o interior da África⁵⁴.

Como pode ser observado, a rede traficante era complexa e não se definia apenas pela travessia marítima. Disputas entre traficantes portugueses, uns de origem européia e associados ao capital britânico, outros de origem americana e detentores de uma rede de comércio que interligava grande parte dos domínios da Monarquia portuguesa, além da ação do governo britânico contra o tráfico de escravos eram parte de uma grande rede mercantil. Cabe lembrar que empreendimentos preponderantes para a América portuguesa, como a exportação de produtos para o mercado europeu, dependiam não só dos escravos africanos, mas de uma série de propriedades destinadas ao plantio para o abastecimento interno financiadas por mercadores de escravos. Na África, agentes traficantes de outras nações disputavam os portos de embarque de escravos; as autoridades lusitanas e africanas eram consi-

⁴⁹ Idem, p. 60.

⁵⁰ Idem, p. 56 e 66.

⁵¹ Ver: SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Felix de Souza. Mercador de Escravos*. Rio de Janeiro: EdUERJ; Nova Fronteira, 2004.

⁵² RODRIGUES, Jaime. op. cit. p. 124.

⁵³ SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Felix de Souza. Mercador de Escravos*, cap. VI.

⁵⁴ Idem, pp. 97-99.

deradas empecilhos para o aumento do lucro dos traficantes ao cobrarem direitos e tributos; e africanos e estrangeiros que montaram rede de intermediação entre os escravos africanos e os traficantes também influíam na dinâmica do tráfico.

Assim, levando em consideração alguns dos principais aspectos da rede de interesses através da qual o tráfico se realizava, podemos agora empreender, de maneira mais fundamentada, a análise dos modos pelos quais a Convenção de 1817 foi compreendida pela bibliografia referente ao tema e ao período.

A Convenção de 1817 e a pressão inglesa

A Convenção de 1817, assinada entre o Reino de Portugal, Brasil e Algarves com a Grã-Bretanha, foi arrolada, por parte da historiografia referente ao tema do tráfico de escravos, como uma evidência ou um fato em um contexto mais amplo de debates sobre a escravidão no Novo Mundo. Predominantemente, a Convenção de 1817 foi compreendida como um dos fatores no processo de supressão do tráfico no Brasil. Entretanto, estabelecendo tal eixo como base de interpretação, cada obra apresenta nuances que é pertinente sublinhar, tendo em vista a reconstituição das circunstâncias nas quais se inscreve o documento em questão.

Parte das obras estudadas vincula a política de D. João em relação ao tráfico como um fator conseqüente da presença inglesa. Melhor dizendo, as decisões políticas tomadas no Rio de Janeiro sobre o tráfico de escravos seriam determinadas pela pressão exercida pela Inglaterra. Tal avaliação decorre, inicialmente, da análise das assinaturas dos Tratados e Convenções ao longo da década de 1810. Os acordos foram entendidos como passos da diplomacia britânica em direção à abolição total do tráfico; assim, parte da bibliografia afirma que o artigo X do Tratado de 1810 restringiu as áreas de comércio de africanos aos traficantes portugueses; que a Grã-Bretanha exercendo maior pressão em 1815 conquistava a proibição do tráfico português de escravos ao norte do Equador; e, por fim, que a Convenção de 1817, estabelecendo o direito de visita e a formação de comissões mistas para o julgamento de navios apresados, refletia mais uma ação inglesa sobre a Coroa portuguesa.

É nesse sentido que se apresenta a obra de Alan K. Manchester, *Preeminência Inglesa no Brasil*⁵⁵. Embora o objetivo, como se explicita no prefácio, seja entender o declínio da preeminência comercial inglesa no Brasil, Manchester “descobriu o fato de que havia uma linha de continuidade nas relações anglo-brasileiras originadas no passado europeu da Aliança anglo-portuguesa. Os fundamentos da preeminência britânica no Brasil, lançados na Europa antes de 1808, foram transferidos para a América do Sul quando as exigências da guerra forçaram a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro⁵⁶”.

O sentido que concedeu à relação entre Grã-Bretanha e Portugal caracteriza-se pela existência da influência inglesa sobre a monarquia portuguesa desde tempos imemoriais, que remontam a 1147, “quando os cruzados ingleses ajudaram o jovem Afonso Henriques de Borgonha, primeiro rei do novo Estado, a tomar Lisboa dos mouros, até o primeiro quartel do século XIX⁵⁷”. Ressalte-se o

⁵⁵ MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*. Trad. Janaína Amado. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1973. (1ª edição de 1933)

⁵⁶ Idem, pp. 13-16.

próprio título do capítulo de onde foi transcrito o excerto acima: “*As bases da Supremacia Inglesa no Comércio Português*”.

Porém, mesmo considerando tal aproximação, Manchester compreende que a consolidação da preeminência inglesa sobre a Coroa portuguesa ocorreu em dois momentos. O primeiro foi durante o processo de restauração do trono português em meados do século XVII. Em troca de reconhecer a independência do Reino Ibérico, a Inglaterra negociava tratados de comércio que permitiriam aos comerciantes britânicos, além de outros dispositivos, acesso às rotas mercantis do Império português⁵⁸. Negociações seladas nos Tratados de 1642, 1654 e 1661, o autor enumera que o apogeu da aproximação inglesa sobre o comércio português consolidou-se pela elaboração do Tratado de Methuen no qual “*os lusos deviam admitir para sempre os tecidos de lã e o resto das manufaturas de lã dos britânicos livres de impostos; em retribuição a essa concessão, a Inglaterra devia, daí em diante, admitir vinho português na Inglaterra...*”⁵⁹

O segundo momento só ocorreu em 1807 e teve como símbolo a proteção realizada pela marinha de guerra britânica à esquadra que transferiu a Família Real portuguesa para a América. Até então, para Manchester, a ligação entre as duas Coroas havia sido interrompida, desde a segunda metade do século XVIII, devido às decisões políticas e econômicas tomadas por Pombal que objetivavam diminuir a presença britânica no comércio português, buscando o fortalecimento da marinha lusitana⁶⁰.

Assim, para Manchester, a chegada da Corte portuguesa na América necessariamente indicava a forte presença inglesa na política e no comércio lusitano. As decisões do governo joanino seriam, em grande medida, pressionadas pelo gabinete de Londres, característica que o posterior Império do Brasil herdaria.

*“...Portanto, houve uma continuidade nas relações comerciais entre os ingleses e os portugueses, desde a formação do Estado independente de Portugal, no século doze, até o Brasil, no século XIX. Dessa forma, a Inglaterra impôs ao novo império do Brasil os acordos com Portugal, em relação à supressão do tráfico de escravos, concluídos numa época em que Portugal era virtualmente um vassalo do Império britânico...”*⁶¹

A partir dessa compreensão é que o autor procura definir as relações anglo-portuguesas sobre o tráfico de escravos, frisando que as decisões políticas da Corte do Rio de Janeiro estavam condicionadas aos ditames do governo britânico.

Nesse sentido, considera que o artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810, o qual estipulava os locais permitidos para o tráfico português de escravos; o Tratado de abolição do tráfico de escravos ao norte do Equador, assinado em 1815; e a Convenção de 1817 foram verdadeiras vitórias da diplomacia britânica, uma vez que satisfaziam as pretensões do governo e de reformadores ingleses. Argumenta que a luta empreendida pelo gabinete londrino contra o tráfico internacional de escravos era fomentada pela pressão interna de reformadores políticos e, principalmente, por plantadores das Índias Ocidentais:

⁵⁷ Idem, p. 17.

⁵⁸ Idem, cap. 1.

⁵⁹ Idem, p. 37.

⁶⁰ Idem, cap. 2.

⁶¹ Idem, p. 144-145.

“... o perigo que ameaçava as colônias açucareiras, o de superprodução, seria remediado pela cessação do tráfico escravo dentro dos domínios britânicos, pois tal medida impediria o aumento das plantações de açúcar, por causa da falta de mão-de-obra. Mas este remédio estava agora em perigo pela ameaça de um novo e enorme crescimento da plantação de açúcar no Brasil. Neste vasto e fértil território, um influxo do capital britânico e da empresa britânica estava querendo completar a ruína de todas as nossas ilhas nas Antilhas...A terra era noventa por cento mais barata no Brasil do que na Jamaica, enquanto a maioria dos suprimentos para a plantação de açúcar era obtida dentro do país. Portanto, o plantador brasileiro poderia vender com lucro na Europa, a um preço que significaria a ruína para o dono de plantações das Índias Ocidentais⁶²...”

Era pela luta competitiva no mercado internacional de açúcar que, para Manchester, a cruzada do governo inglês sobre o tráfico de escravos seria realizada. Destarte, a diplomacia britânica acometendo sobre os demais governos para que abolissem o tráfico de escravos, não encontraria resistência em seu aliado português. Assim, os ajustes diplomáticos firmados por D. João sobre o tráfico, dentre eles o artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810, mesmo fomentando insatisfações de súditos na América, obedeceriam as solicitações do gabinete londrino, uma vez que o trono português era “*vassalo*” da Coroa britânica.

É sob a mesma perspectiva que Manchester considera a assinatura do Tratado de 22 de janeiro de 1815, negociado em Viena, proibindo o tráfico de escravos ao norte do Equador. A elaboração e ratificação do diploma representariam mais um passo bem sucedido da diplomacia britânica, objetivando a abolição total do tráfico. Contudo, ainda que relacionando a assinatura do acordo à forte pressão inglesa e à passividade do governo português diante da questão, o autor exhibe outros fatores que permitem questionar a interpretação que pretende imprimir ou, ao contrário, exhibe contradições nas atitudes do governo joanino.

Manchester enumera que, em primeiro lugar, no âmbito do ajuste de 1815, também foi assinada uma Convenção na qual determinava-se o pagamento de 300 mil libras pela apreensão indevida de negreiros portugueses executadas por cruzadores ingleses. Além disso, menciona que uma cláusula presente no Tratado de 22 de janeiro de 1815 anulava o Tratado de Aliança e Amizade de 1810, ato que, em uma nota, considera favorável a Coroa portuguesa. Ainda pelo mesmo Tratado de 1815, o autor sublinha outro artigo que estipulava a remissão, por parte do governo britânico, de um empréstimo de 600 mil libras contraído pelo governo lusitano em 1809⁶³.

Em segundo lugar, considerando a resistência de baianos e pernambucanos em cumprirem as obrigações ratificadas pela Corte do Rio de Janeiro, enfatiza:

“... Chamberlain profetizou uma reação desfavorável na Bahia em relação aos acordos, quando fossem conhecidos, pois o tráfico para a Costa da Mina, a principal fonte para o tráfico de escravos da Bahia, foi proibido (a Costa da Mina está ao norte do equador), e os habitantes daquela província não aprovariam o acordo (...) Mais tarde o “charge” informou a Castlereagh que Pernambuco também se recusou a concordar com as estipulações, os habitantes da cidade chegando ao ponto de aparelhar mais navios para o tráfico ilícito ao norte do equador, com o apoio tácito da corte do Rio...” [grifo meu]

⁶² Idem, p. 149.

⁶³ Idem, pp. 153-154.

Aparentemente, os artigos e as conseqüências da assinatura dos acordos de 1815 não apresentam um domínio absoluto da diplomacia inglesa sobre a portuguesa. Do mesmo modo, que o “*apoio tácito*” do governo do Rio de Janeiro aos traficantes infratores da proibição do tráfico ao norte da linha do Equador, explicitado pelo autor, também coloca em dúvida a influência absoluta da Inglaterra sobre a Coroa portuguesa.

Não explorando tais contradições e preservando sua tese de que a Corte portuguesa era influenciada pelo governo britânico, o autor parte para a análise da Convenção Adicional ao Tratado de 1815, assinada em 28 de julho de 1817. Para ele, o documento de 1817 era fruto da exigência contida em uma das cláusulas do Tratado acordado em Viena no qual D. João prometeu negociar a completa abolição do tráfico. Diante desta estipulação, “...*Castlereagh forçou a assinatura em Londres do famoso acordo de 1817...*”⁶⁴ O acordo de 1817 é considerado “*famoso*” para o autor, principalmente, pelo fato de conter um artigo que era “*a arma há tanto tempo desejada pela Inglaterra na sua luta para suprimir universalmente o tráfico*”: a estipulação do direito de visita recíproco, executado por navios de guerra de ambas as nações, às embarcações mercantes⁶⁵.

Seguindo a mesma interpretação sobre os tratados anteriores, Manchester também considera a Convenção de 1817 uma vitória inglesa na diplomacia e um exemplo da submissão portuguesa aos desígnios britânicos, visto que o representante do governo inglês “forçara” o governo português a assinar o ajuste que determinava o direito de visita aos navios mercantes em tempo de paz⁶⁶.

Todavia, em meio à enumeração e à discussão dos artigos do documento diplomático, o autor faz seguinte menção sobre um artigo do acordo de 1817 que regulamentava a forma pela qual um navio traficante poderia ser apreendido:

“...O artigo seguinte foi um erro da parte de Castlereagh que lhe custou caro, pois estipulava que nenhuma captura era legal a não ser que os escravos fossem realmente encontrados a bordo. A evidência da presença recente de escravos ilícitos não era suficiente para condenar o navio – esta estipulação resultou em que os traficantes de escravos jogavam os negros no mar, quando estavam em perigo de serem capturados pelos cruzadores britânicos...”⁶⁷

O excerto é significativo para colocar em evidência a interpretação do autor sobre o período e uma questão para problematizar o texto de 1817, objeto de estudo no capítulo seguinte. Em nenhum momento, o deslize, a imperfeição, ou mesmo, a ambigüidade presente no artigo é classificada como uma artimanha, habilidade, ou estratégia de defesa do diplomata português responsável pela negociação do Tratado. No caso, até as lacunas e subterfúgios do ajuste internacional aparecem relacionados à ação ou à falta de ação inglesa. A representação portuguesa assume uma atitude passiva que nada influenciou na elaboração do diploma. Mas, poder-se-ia indagar, não seria a construção de artigos evasivos a expressão da ação portuguesa diante dos representantes do governo britânico?

Contraditoriamente, depois das considerações sobre a Convenção de 1817, fonte diplomática que qualifica como um dos símbolos da preeminência inglesa sobre a Corte do Rio de Janeiro, o texto de Manchester passa a questionar, paradoxalmente, a própria tese que defende.

⁶⁴ Idem, p. 154. [grifo meu]

⁶⁵ Idem, p. 155.

⁶⁶ Idem, p. 156.

⁶⁷ Idem.

Assim, narrando as negociações diplomáticas que se seguiram após a assinatura do acordo em 1817 – as Conferências permanentes sobre o tráfico de escravos realizadas em Londres e as reuniões sobre o mesmo tema durante o Congresso de Aix-la-Chapelle – Manchester pondera que nada influíram sobre a decisão da Coroa portuguesa em abolir o tráfico ao sul do Equador. A dificuldade em suprimir o comércio português de escravos, segundo o autor, residia no fato de que “...*seria desastroso para D. João decretar a supressão total do tráfico, pois seu trono não estava suficientemente seguro por volta do final da segunda década do século [XIX]. Mesmo que o desejasse, não poderia aboli-lo. (...) [e concluía dizendo] Portugal firmou o compromisso, obediente como sempre a sua poderosa aliada: mas faltava ao governo tanto a habilidade quanto a vontade de levar avante os termos acertados...*”⁶⁸

Pelo fragmento, ao contrário do que pretende afirmar, Manchester identifica que o governo joanino era muito mais sensível aos interesses dos súditos empregados na prática traficante do que à linha política levada a cabo pela Grã-Bretanha. E o próprio autor passa a relatar situações nas quais a Corte portuguesa, antes da incapacidade de cumprir decisões acordadas em ajustes internacionais e tentando conciliar interesses diversos entre governo inglês e traficantes portugueses, agia deliberadamente contra as estipulações britânicas. Um exemplo constatado pelo autor foi a demora em instalar os tribunais mistos, instituídos pelo documento de 1817, para julgar os navios apresados pela marinha de guerra de ambas as nações – a Comissão Mista, sediada no Rio de Janeiro, só foi instalada no final de 1819⁶⁹.

Diante dessas contradições, Manchester finaliza o capítulo sobre a negociação diplomática envolvendo as Coroas britânica e portuguesa sobre o tráfico português de escravos concluindo da seguinte maneira:

“...Tanto Canning quanto Castlereagh fizeram o máximo possível para levar avante os desejos dos reformadores e dos interesses financeiros da Inglaterra, de supressão do tráfico escravo português. Canning deu o primeiro passo nas cláusulas suaves do tratado de 1810, que limitaram o tráfico aos domínios portugueses. Castlereagh ganhou outra vantagem em 1815, quando restringiu o tráfico à região ao sul do equador, e conseguiu uma promessa de D. João de abolir completamente o tráfico em alguma data futura. Mas a maior contribuição foi obtida em 1817, quando o ministro britânico estabeleceu comissões mistas cujos julgamentos deviam ser rápidos e sem apelação, e conseguiu o direito de visita e busca aos navios mercantes portugueses por cruzadores ingleses em tempos de paz, com o entendimento de que esse direito devia durar quinze anos além da data da abolição total, se o governo português alguma vez tomasse tal medida. Mas fracassaram todos os esforços para obrigar a corte do Rio de Janeiro a dar o passo final para a abolição, ou mesmo para executar as restrições impostas pela convenção de 1817, pois nem o ministério nem o povo do Brasil queriam destronar o deus econômico, a escravidão, ou cortar a fonte que o deus se alimentava. Entre 1808 e 1822, O Ministério do Exterior britânico restringiu o tráfico escravo português no papel, mas levar essas restrições até a abolição total do tráfico, ou mesmo torná-las efetivas, estava além de seu poder. Entraram mais escravos no Brasil em 1821 do que em 1808”⁷⁰...

Manchester não questiona o por quê do suposto fracasso britânico. Talvez, diante da certeza na preeminência absoluta do governo inglês sobre o português, não tenha percebido as lacunas, os subter-

⁶⁸ Idem, p. 159-160.

⁶⁹ Idem, p.163.

⁷⁰ Idem, p.164.

fúgios e as ambigüidades contidas nos textos diplomáticos, pistas de uma negociação muito mais complexa na qual não se interpunham, necessariamente, relações de superioridade, como será discutido nos próximos capítulos. Fica, portanto, indicada uma das metas deste estudo: qual seja identificar os elementos que possibilitem reconstituir a negociação diplomática anglo-portuguesa na década de 1810, delineando, simultaneamente, as ações diplomáticas lusitanas e inglesas.

É por uma abordagem similar a de Manchester que Olga Pantaleão interpreta a presença inglesa na América Portuguesa. No capítulo “A presença inglesa⁷¹” da coleção *História da Civilização Brasileira*, a autora narra grande parte da aproximação entre as Monarquias portuguesa e britânica, desde 1807, dando grande atenção ao viés comercial e político dessa ligação:

“...Uma das conseqüências mais importantes da vinda da família real portuguesa foi o fortalecimento no Brasil da influência britânica. Da velha metrópole transferia-se para o Brasil a presença inglesa. As necessidades do governo português, primeiro, e depois os problemas iniciais do Brasil independente, favoreceram a posição dos ingleses, que souberam aproveitar as circunstâncias para defender seus interesses, sobre tudo comerciais...⁷²”

Para a autora, a característica principal da presença inglesa na América portuguesa definiu-se pela necessidade de escoamento de produção, uma vez que os portos europeus estavam bloqueados por determinação de Napoleão. É a partir desta proposição que Pantaleão explica as relações internacionais entre o governo britânico e o governo português durante a segunda década do século XIX, quais sejam o socorro britânico dado à Família Real pela invasão do exército francês; os artigos privilegiados do Tratado de Comércio e Navegação e de Aliança e Amizade assinados entre Portugal e Grã-Bretanha em 1810; e a pressão diplomática para a supressão do tráfico:

“...o tratado de 1810 foi o preço pago por Portugal à Inglaterra pelo auxílio que dela recebera na Europa. Segundo Canning, por esse tratado, os ingleses recebiam “importantes concessões comerciais às expensas do Brasil, em troca de benefícios políticos marcantes conferidos á Mãe Pátria” (...) Realmente as circunstâncias políticas da Europa, a dependência de Portugal relativamente à Inglaterra explicam o teor dos artigos do tratado...⁷³”

Mas além do interesse comercial, interesses de outra ordem também agiam na atuação da diplomacia britânica. Um deles era a abolição do tráfico português de escravos, problema discutido com maior aprofundamento no capítulo ‘O Reconhecimento do Império: a mediação inglesa⁷⁴’, escrito também pela autora para a mesma coleção. Embora tratando-se de tema diverso – o reconhecimento do Império do Brasil – a autora narrou os acordos bilaterais anglo-portugueses por considerá-los essenciais na negociação internacional que propiciou o reconhecimento do novo Estado.

Para Pantaleão, a motivação inglesa contra o tráfico de escravos encontrava suas bases nas contingências políticas internas. Em primeiro lugar, a pressão inglesa sobre o tráfico internacional estava ancorada em uma campanha humanitária que havia conquistado a opinião pública inglesa, desde a se-

⁷¹PANTALEÃO, Olga. “A Presença Inglesa”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*. 2ª ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965. pp. 64-99. Tomo II, Vol. 1. (1ª edição de 1960).

⁷² Idem, p. 64.

⁷³ Idem, 81.

⁷⁴ PANTALEÃO, Olga. “O Reconhecimento do Império: a mediação inglesa”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira* 2ª ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965. Tomo II, Vol. 1. pp. 331-365.

gunda metade do século XVIII, e pressionava o governo inglês a obter, através de sua diplomacia, a abolição internacional do tráfico. E, em segundo, a pressão sobre o gabinete de Londres também estava assentada no interesse econômico, já que com a abolição do tráfico, vigente desde 1808, as Antilhas britânicas passavam a produzir açúcar mais caro do que a produção de outras localidades atlânticas, fator que prejudicaria os plantadores britânicos⁷⁵.

Assim, as negociações sobre o tráfico de escravos entre os governos inglês e português foram consideradas, pela autora, passos importantes da diplomacia britânica em virtude da dependência da Corte do Rio de Janeiro diante da Inglaterra:

“...Em 1810, pelo art. 10 do Tratado de Aliança e Amizade, [a Inglaterra] conseguiu que os portugueses somente retirassem escravos das regiões africanas pertencentes a Portugal. Em 1815, em Viena, os representantes ingleses desenvolveram grande atividade junto dos congressistas para obter deles apoio para a abolição total do tráfico. De Portugal, por meio de novo tratado, obteve outra concessão parcial: a abolição ao norte do equador e a sua continuação apenas entre os territórios afro-portugueses do sul do equador e o Brasil; o transporte dos negros era proibido para países estrangeiros. D. João obrigava-se a negociar mais tarde um novo tratado, para estabelecer o prazo para a completa extinção do tráfico (...) Em 1817, os ingleses propuseram novo acordo, como estava previsto [cláusula IV do Tratado de 1815] sem conseguirem, porém a abolição completa do tráfico por Portugal...”⁷⁶”

Considerando a presença inglesa muito forte na América, a autora narra os tratados e convenções assinados por D. João como passos trilhados pela diplomacia inglesa sem nenhuma resistência da Corte do Rio de Janeiro. Entretanto, assim como Manchester, Pantaleão tece o seguinte comentário sobre a Convenção de 1817:

“... Este acordo mantinha o direito de visita e busca aos navios suspeitos de tráfico ilícito, estabelecendo, contudo, (e isso era a parte fraca do acordo) que a apreensão da embarcação só poderia ser feita se nela se encontrasse o carregamento humano, o que determinou a cruel medida de jogar os escravos ao mar quando o navio era surpreendido na sua atividade ilegal. Estabelecia ainda, o tratado [Convenção de 1817] a organização de comissões mistas para julgamento dos casos de apresamento. Estas estipulações foram o máximo que o governo inglês pode obter de Portugal. Embora conseguisse o direito de visita e busca de navios mercantes em tempo de paz, não obteve de Portugal o que realmente desejava: a abolição total do tráfico e a indicação de um prazo-limite para a sua validade...”⁷⁷”

Mesmo dando grande atenção ao fato de que a Convenção estipularia o direito de visita e tribunal misto, artigos vistos como demonstrativos da afirmação britânica, a autora também menciona lacunas que poderiam favorecer a continuidade do tráfico de escravos. Todavia, Pantaleão não encaminha a contradição, não explicitando como a diplomacia tanto portuguesa como britânica encararam os dispositivos dos acordos de 1810, de 1815 e 1817.

⁷⁵ Idem, p. 342 e 344. É possível que a autora tenha se fundamentado nesse ponto na obra de Eric WILLIAMS, *Capitalismo e Escravidão*, publicada em 1944, que também discute o papel dos plantadores ingleses antilhanos e dos industriais responsáveis pela produção de têxteis e materiais siderúrgicos na abolição do tráfico inglês de escravos e a política internacional ditada pela Grã-Bretanha sobre a abolição do tráfico. Ver: WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Trad. Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Ed. Americana, 1975. (1ª edição de 1944), principalmente, cap. 8.

⁷⁶ Idem, p.343.

⁷⁷ Idem.

Como explicar, levando em consideração a consolidação da presença inglesa na América, a resistência da Corte do Rio de Janeiro em implementar os ajustes internacionais e abolir totalmente o tráfico? A autora não se propõe a encaminhar tal questão, finalizando seus argumentos da seguinte maneira:

“...Portugal conservava o direito do tráfico, por causa das necessidades do Brasil, mas fizera concessões limitando seu campo de ação na África; um sistema de repressão ao tráfico ilícito estava organizado pelos ingleses, sem contudo ter-se conseguido diminuir a intensidade do comércio. Ao contrário, a importação de escravos aumentara no Brasil depois de 1815...”⁷⁸”

O fragmento sugere uma contradição nos movimentos políticos difundidos pela Corte do Rio de Janeiro e pelo governo inglês: a Inglaterra não conseguiu diminuir o tráfico português de escravos, mesmo com as assinaturas de acordos ao longo da década de 1810. Qual seria, então, a eficácia dos tratados e convenções assinados por D. João nessa época sobre o tráfico de escravos? Seriam esses acordos evidências da ação vitoriosa da diplomacia britânica no período? Novamente, a necessidade de relativizar as negociações diplomáticas entre a Coroa portuguesa e a Coroa britânica coloca-se como uma indagação pertinente ao presente trabalho.

Enquanto Manchester e Pantaleão consideram a Convenção de 1817 e os demais documentos diplomáticos sobre o tráfico de escravos, assinados por D. João e pelo gabinete de Londres ao longo da segunda década do século XIX, como consequência das circunstâncias diretas da política européia, dentre as quais, as guerras napoleônicas e a conjuntura interna do governo britânico contra o comércio de africanos, para Pierre Verger, na obra *Fluxo e Refluxo do Tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII – XIX*⁷⁹, a questão se insere em um contexto ainda maior. Para ele, as ações britânicas, no início do século XIX, definidas pela elaboração de tratados que visavam restringir o tráfico e pela apreensão de navios negreiros, encontravam amparo no fato de que

“...no fim do século XVIII, uma Era de caráter industrial sucedia a uma época de caráter comercial. Na Grã-Bretanha, onde a mudança industrial era mais marcante, o comércio dos escravos perfeitamente ajustado ao sistema da época comercial, tinha se tornado antiquado devido aos rápidos progressos tecnológicos e da produção industrial. A abolição do comércio dos escravos era, pois, somente uma manifestação da passagem da era comercial àquela da Revolução Industrial...”⁸⁰

Para o autor, os sinais dessa nova “Era” estavam nas idéias ilustradas do século XVIII que visavam a extinção dos monopólios, fornecendo as bases para a Independência americana, para a erupção das repúblicas espanholas e para a independência do Haiti. Do mesmo modo, esses princípios sustentavam argumentações da campanha abolicionista empreendida na Grã-Bretanha por Wilberforce. Do ponto de vista econômico, essa “nova Era” caracterizava-se pelo fim do tráfico, pela abolição da escravatura e pela consolidação do livre-cambismo. Entretanto, segundo o autor, o apego aos ideais absolutistas ainda estavam em vigor, e era pela aproximação a tais princípios que Cuba e a América portuguesa mantinham-se fora da nova ordem por se pautarem na continuidade das estruturas políticas e econômicas coloniais: a escravidão, a continuidade da dominação espanhola em Cuba e a presença de uma monarquia no Brasil⁸¹”.

⁷⁸ Idem.

⁷⁹ VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII a XIX*. Trad. Tasso Gadzanis. 3ª ed. São Paulo: Editora Corrupio, 1987. (1ª edição de 1968)

⁸⁰ Idem, p. 294.

⁸¹ Idem, pp. 294-295.

É nesse jogo de valores políticos e econômicos distintos que Verger procura explicar a iniciativa diplomática inglesa sobre o governo de D. João. Para o autor, o artigo XV do Tratado de Comércio e Navegação de 1810, que privilegiava os produtos ingleses, cobrando 15% dos direitos de entrada, enquanto cobrava 16% dos produtos portugueses, era um dos exemplos que definiriam a alteração estrutural do capitalismo comercial para o industrial⁸².

Mesmo dando grande destaque ao conflito, protagonizado por baianos e ingleses, decorrente das apreensões realizadas por cruzadores britânicos, Verger enfatiza que o artigo X do Tratado de Amizade de 1810 foi mais um esforço da diplomacia inglesa para impor a Portugal a sua nova política⁸³. Não sem razão passou a narrar as vicissitudes atravessadas pelo comércio de africanos estabelecido entre Salvador e baía do Benin, devido às apreensões dos cruzadores britânicos, desde 1811, com base no artigo X do referido tratado. Do mesmo modo que registra as argumentações do governo joanino acerca da ação da marinha de guerra inglesa e as reações violentas às detenções marítimas de traficantes da Bahia contra ingleses, tanto nos portos quanto em alto mar⁸⁴.

Entretanto, embora considere que o Tratado de 1815 caracteriza um segundo marco diplomático britânico⁸⁵, a importância do texto de Verger para a presente discussão está na descrição das várias formas que os traficantes baianos encontraram para resistir às estipulações contratadas por D. João, principalmente, por meio do Tratado de 1815 e da Convenção de 1817⁸⁶.

Ciente de que o tráfico era permitido mediante a utilização de passaportes, utilizando a violação em s portos quanto em alto mar uma das formas dos traficantes não cumprirem os acordos residia, segundo Verger, na obtenção de passaportes para a compra de escravos em lugares ainda lícitos, mas com intuito dos navios navegarem em direção aos tradicionais portos da Costa da Mina para o embarque de escravos⁸⁷.

Outro meio de os acordos serem burlados era a obtenção de passaportes para a Costa da Mina para o comércio de tabaco e aguardente em troca de marfim, óleo de dendê e ouro, quando na verdade os cascos dos navios eram ocupados por escravos. Por fim, buscavam confundir as autoridades britânicas, alegando desconhecimento ou ignorância dos lugares, então permitidos para o tráfico. Isso se verificou no caso da embarcação denominada “Emília” cujo comandante atribuía aos portos de Onim (Lagos) e Porto Novo, situados ao norte da linha do Equador, o nome de Novo Molemo, local ao sul da linha⁸⁸.

A falsificação de documentos que supostamente comprovavam a compra dos escravos em zonas permitidas pelos acordos de 1815 e 1817 era prática corrente dos traficantes que se aventuravam ao norte do Equador. Novamente, a resistência às determinações internacionais é caracterizada.

Destacando parte das negociações existentes entre os governos português e britânico sobre a repercussão e possíveis incidentes após as assinaturas de acordos diplomáticos, bem como as práticas utilizadas pelos traficantes baianos para burlarem os cruzadores britânicos, a obra de Verger reforça a

⁸² Idem, p. 295.

⁸³ Idem, 300.

⁸⁴ Idem, p. 304.

⁸⁵ Idem.

⁸⁶ Idem, p. 405.

⁸⁷ Idem, pp.405-406.

⁸⁸ Idem, p. 408.

questão já mencionada: até que ponto a Corte portuguesa era conivente com o descumprimento dos tratados conveniados com a Grã-Bretanha, tendo em vista a resistência dos traficantes em obedecer a proibição do tráfico ao norte do Equador?

Já Leslie Bethell, no livro *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil, e a questão do tráfico de escravos 1807-1869*⁸⁹, expõe as disputas no âmbito diplomático, entre as diversas nações europeias e os Estados Unidos, sobre o fim do tráfico, durante a segunda década do século XIX. Dando importância à relação entre Portugal e Inglaterra, o autor preocupa-se em estabelecer alguns dos fatores norteadores da discussão sobre o tráfico nesse período.

O primeiro deles é o artigo X do Tratado de Aliança de 1810 no qual Portugal restringia o tráfico às próprias possessões na África. Aprofundando a discussão de Verger, Bethell explora as repercussões das estipulações dos acordos firmados entre Grã-Bretanha e Portugal. Assim, mostra que cruzadores britânicos, devido segundo o autor a uma “*interpretação errônea*” do artigo X do Tratado de Aliança, passaram a perseguir e apreender os navios portugueses que carregavam negros para o Brasil. A interpretação na qual se baseavam, segundo o historiador, fundamentava-se no entendimento de que o “*tráfico português ao norte do Equador era proibido aos portugueses*”⁹⁰.

O segundo fator foi o ambiente diplomático constituído a partir das tentativas de acordo sobre a supressão do tráfico de escravos no Congresso de Viena, em 1815. Diante da pressão inglesa para suprimir por completo o tráfico, Bethell nos fala da proposta portuguesa, sugerida por Palmela, de se comprometer em extinguir o tráfico em oito anos, caso a Inglaterra rescindisse o Tratado de Comércio e Navegação de 1810. Embora tal negociação não obtivesse repercussão, o governo inglês conseguiu elaborar um Tratado para a proibição do tráfico português de escravos ao norte da linha do Equador. Pela concessão portuguesa, o governo inglês se comprometia a pagar 300 mil libras e a desistir da cobrança de um empréstimo de 600 mil, contraído em 1809 pela Coroa lusitana⁹¹.

O terceiro fator caracterizava-se pela proposta inglesa de elaborar convenções que lhe permitissem o direito de busca e apreensão aos navios que desrespeitassem as determinações de acordos bilaterais⁹². Entretanto, tal projeto não teve ampla aceitação e somente alguns países aderiram ao novo modelo de acordo internacional. Portugal foi um deles e, em julho de 1817, segundo o autor, foi “*forçado*” a ratificar a Convenção que permitia aos cruzadores ingleses o direito de visita aos navios suspeitos de tráfico ilícito⁹³.

Entretanto, ao relatar as determinações da Convenção, Bethell afirma

“os críticos da Convenção poderiam se queixar de que ela daria uma proteção legalizada ao tráfico negreiro português. Conforme Palmela percebeu na época, ao sul do Equador e protegido, por tratado, da interferência da marinha britânica, o tráfico podia continuar tranqüilamente, até que

⁸⁹ BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: a Grã Bretanha, o Brasil e a Questão do Tráfico de Escravos de 1807-1869*. Trad. Vera Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976. (1ª edição de 1970)

⁹⁰ Idem, p. 24.

⁹¹ Idem, p. 26. Entretanto, Alan K. MANCHESTER afirma que a indenização de 300 mil libras “...não era um suborno para conseguir o consentimento de Portugal para o tratado que foi assinado no dia seguinte, mas apenas compensação justa pelos danos causados aos embarcadores portugueses...” MANCHESTER, Alan. K. op. cit. p. 153, nota 28.

⁹² Idem, p. 28-29.

⁹³ Idem, pp. 30.

*Portugal resolvesse, por sua própria conta, abolí-lo, enquanto ao norte do Equador se passaria algum tempo antes que se formassem comissões mistas e mesmo então atividades dos navios britânicos seriam tão severamente circunscritas, pelos termos da convenção, que bem poderiam representar uma limitação, e não um encorajamento ao papel da marinha*⁹⁴.

Assim como Manchester, Pantaleão e Verger, mas por outras fontes, a análise de Bethell sobre a Convenção de 1817 é paradoxal: o autor considera que os diplomatas portugueses foram “forçados” a assinar a abolição parcial do tráfico, mas alega que “alguns críticos”, provavelmente ingleses, não aprovavam o acordo, pois para eles os termos significavam a legalização do tráfico português. Isso porque, apoiando-se nas ponderações de Palmela, Bethell reconhece que a Convenção não estipularia um prazo para a abolição do tráfico ao sul do Equador, mas ao contrário, previa a ação dos cruzadores ingleses circunstanciada e limitada de modo que nada poderiam fazer efetivamente. Embora tenha identificado o paradoxo, a questão não foi trabalhada pelo autor. Assim, novamente, tal paradoxo, soma-se à questão formulada a partir dos textos de Manchester e de Pantaleão: seriam os acordos firmados entre ambas as Coroas uma evidência da vitória da diplomacia inglesa? Especificamente no caso da Convenção de 1817, este acordo invadia a soberania da monarquia portuguesa, uma vez que determinava o direito de visita e a formação de comissões mistas, ou, o acordo representaria uma vitória da diplomacia portuguesa, conseguindo legalizar o tráfico de escravos ao sul do Equador sem a estipulação de um prazo-limite?

Para o autor, mesmo contendo indeterminações, a Convenção anglo-portuguesa também passava a ser um modelo para o direito internacional. Assim, a Espanha, em 23 de setembro de 1817, e a Holanda, em 4 de maio de 1818, ainda que esta nação tivesse abolido o traslado de negros para a América em 1814, aceitaram a estipulação do direito de visita. Contudo, Bethell ressalta que mesmo com a realização de diversos congressos internacionais no decorrer da segunda década do século XIX, nações como França e Estados Unidos, pelo menos até 1824, não haviam ainda concedido tal autorização. E, mesmo com o acordo com a Espanha, estipulando o direito de visita e a abolição total do tráfico para maio de 1820, a atividade negreira, sobretudo, ao norte do Equador, continuou para as colônias espanholas de Cuba e Porto Rico⁹⁵. O que evidencia que o tráfico de escravos não era importante apenas para a América portuguesa, pois a rede traficante era mais ampla e ligava-se a interesses de outras nações.

Embora elegendo como eixo principal a relação entre Portugal e Inglaterra, o autor acaba estabelecendo uma discussão mais abrangente em torno do tráfico. Estudando o comércio de africanos pelo viés da diplomacia internacional, admite a existência de várias esferas de atuação no tráfico de escravos. Dessa maneira, analisa os debates ocorridos no Congresso de Viena, passando por Aix-la-Chapelle e em Verona, em 1822, fundamentais para compreensão da relação entre Grã-Bretanha e Portugal sobre a questão.⁹⁶

Todavia, mesmo considerando o ambiente internacional, Bethell também compreende a ação inglesa como condição preponderante para a supressão do comércio de africanos – alicerces das obras discutidas até aqui. Para o autor, a ação da diplomacia britânica sobre Portugal e, posteriormente sobre o Brasil, foi motivada pela pressão moral presente no movimento antitráfico inglês e pela pressão econômica. Esta pressão era exercida pelos plantadores britânicos das Ilhas Ocidentais, prejudicados pelo

⁹⁴ Idem, p. 32.

⁹⁵ Idem, pp. 33-37.

⁹⁶ Idem.

açúcar mais barato produzido pela América portuguesa, e pelos anseios dos grandes produtores de manufaturas, cujo desejo era transformar a África em fonte de matérias primas e em mercado consumidor dos produtos ingleses⁹⁷.

No que concerne a motivação pela luta contra o tráfico de escravos, a obra *Tumbeiros: o Tráfico de escravos para o Brasil*⁹⁸, de Robert Conrad, também considera que a abolição do tráfico de escravos ocorreu pela ação da diplomacia inglesa guiada pela instauração do livre-cambismo. Especificamente, no caso português, para o autor, as ratificações de acordos desde o Tratado de Aliança e Amizade de 1810, do Tratado de 1815 e da Convenção de 1817 partiram da iniciativa inglesa calcada no ideal humanitário que inundava a sociedade britânica da época⁹⁹.

Conrad considera que o “*tratado de 1817*” reforçou a proibição inglesa proposta durante o Congresso de Viena, já que legalizava o direito de visita entre as nação portuguesa e britânica, criava uma comissão mista para julgar as presas e formulava passaportes para os navios poderem navegar no Atlântico-Sul¹⁰⁰. Porém, não tecendo diretamente comentários sobre o acordo diplomático, o autor se dedica a apresentar a repercussão da ratificação da Convenção junto a Corte do Rio de Janeiro e aos súditos do monarca português.

A primeira repercussão registrada, pelo autor, definia-se pela “*relutância*” do governo joanino em cumprir determinações acordadas sobre o tráfico negreiro. Tal resistência se apresentava de forma contraditória no cumprimento das estipulações da própria Convenção: ao mesmo tempo em que era obrigada, pelo acordo de 1817, a elaborar um alvará, impondo penas aos transgressores da proibição do tráfico ao norte da linha, a Corte do Rio de Janeiro revogava uma lei, formulada em 1813, que consistia na estipulação de um número proporcional de escravos, dependendo do peso da embarcação. Em parte recompensava-se a perda de portos na África, prevista em 1815 e confirmada pela Convenção de 1817, pelo aumento do número de negros nos navios que navegassem ao sul da linha¹⁰¹.

Embora Bethell tenha indicado de forma genérica que “*alguns críticos*”, provavelmente ingleses, não aprovaram os termos da Convenção de 1817, Conrad propõe outros questionamentos sobre a formulação da Convenção:

“...Segundo o tratado de 1817 dois meses depois de sua ratificação pelos dois governos, Portugal deveria promulgar uma lei estabelecendo as punições a serem impostas aos súditos portugueses culpados de tráfico ilegal. Essa legislação que finalmente apareceu alguns meses após a data ajustada, **refletiu o contínuo entusiasmo do governo pelo tráfico negreiro e sua conseqüente relutância em tomar uma ação efetiva contra ele.**”¹⁰²

Outra vez, a questão sobre a eficácia dos acordos ratificados entre a Inglaterra e a Coroa portuguesa é colocada. Entretanto, em *Tumbeiros*, o questionamento sobre a postura de D. João ultrapassa o texto ou as ponderações sobre a Convenção de 1817, uma vez que, além das disposições internacionais, as formulações de leis e alvarás também representavam articulações que poderiam contrapor as investidas britânicas.

⁹⁷ Idem, pp. 08-09.

⁹⁸ CONRAD, Robert. *Tumbeiros. O tráfico de escravos para o Brasil*. Trad. Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985.

⁹⁹ Idem, pp. 67-68.

¹⁰⁰ Idem, p. 68.

¹⁰¹ Idem, p. 69.

¹⁰² Idem.

Conforme o autor, foi grande a resistência dos próprios traficantes aos termos de 1817. Em primeiro lugar, os escravos libertados pela comissão mista por estarem em navios condenados por praticarem comércio ilícito, isto é, ao norte do Equador, eram reduzidos a um estado de “semi-servidão” ou mesmo seriam incorporados a massa de escravos”¹⁰³. No mesmo sentido, navios condenados pela comissão mista eram re-comprados e empregados novamente no tráfico. Por fim, assim como afirma Verger, os traficantes ainda burlavam a patrulha britânica, navegando para as costas da África ao norte da linha utilizando-se de licenças destinadas ao sul do Equador ¹⁰⁴.

Embora Conrad entenda os acordos que visavam a supressão do tráfico como decorrentes da Revolução Industrial, seu texto não evidencia inteiramente tal proposição. Na verdade, sua obra ganha em complexidade ao mostrar, mesmo que indiretamente, a renovação do tráfico a partir da entrada dos produtos industriais, como tecidos e armas de fogo. Sua obra também identifica plena concordância entre escravidão e idéias liberais. Isto porque, no plano político, os EUA, uma república, atuavam vendendo navios para a viagem transatlântica, isso quando não participavam como credores da própria travessia. No plano econômico, Conrad mostra a liberdade de atuação de banqueiros, nacionais ou estrangeiros, nos investimentos da travessia marítima, sem falar na presença de “testas de ferro” portugueses e depois brasileiros que encobriam a atuação de britânicos e norte-americanos nas rotas negreiras do Atlântico-Sul¹⁰⁵.

Contraditoriamente, ainda que reitere na Convenção um reforço das medidas britânicas contra o tráfico português, Conrad indica a distância entre a letra do documento e sua prática. O que permite formular a seguinte questão: a incapacidade de cumprir os acordos já era levada em consideração na formulação dos documentos diplomáticos? Ou seja, elaboravam-se artigos visando seu não cumprimento?

Embora sob outro ponto de vista, Robin Blackburn na obra *A queda do Escravismo Colonial: 1776 -1848*¹⁰⁶ também apresenta a Convenção de 1817 como decorrência da aprovação da abolição do comércio negreiro pelo parlamento britânico e da política internacional engendrada pela Inglaterra no decurso da década de 1810. Nesse sentido, a ação da diplomacia inglesa respeitava a nova ordenação das rotas do Atlântico, uma vez que a Grã-Bretanha tornara-se o “*árbitro de todas as trocas oceânicas e podia regulamentar os termos da competição colonial*”¹⁰⁷.

Entretanto, o autor analisa a relação diplomática britânica em um contexto mais complexo e com mais variáveis do que a negociação diplomática direta entre Portugal e Grã-Bretanha. Para Blackburn, “*uma proibição internacional que impedisse o ressurgimento do comércio Atlântico de escravos adequava-se aos interesses das colônias britânicas e à nova concepção de ordem internacional*”. Por um lado, os tratados negociados pela Grã-Bretanha a partir de 1807, ano da lei que proibia o tráfico de escravos para as colônias inglesas, levavam em consideração os interesses dos negociantes das mesmas colônias. Por outro, considerando a ordem internacional, depois de defender os governos de Portugal e Espanha do Império Napoleônico, o gabinete de Londres forçou as monarquias ibéricas a tratarem das propostas britânicas contra o tráfico de escravos “*com respeito pelo menos formal*”¹⁰⁸.

¹⁰³ Idem, pp.70-71.

¹⁰⁴ Idem, pp.80-86.

¹⁰⁵ Idem, pp. 141-143 e 148.

¹⁰⁶ BLACKBURN, Robin. *A queda do Escravismo Colonial: (1776-1848)*. Trad. Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro, Record, 2002.

¹⁰⁷ Idem, p. 332.

¹⁰⁸ Idem, p. 338.

Todavia, o próprio autor adverte que as investidas realizadas pelo governo britânico contra o tráfico de escravos devem ser ponderadas, pois o governo inglês não agia isoladamente em questões internacionais¹⁰⁹. Embora a diplomacia inglesa pressionasse o governo do Rio de Janeiro pela restrição do tráfico, a questão da sua abolição não era para a Inglaterra uma proposta com cronograma de execução definido, tal como Manchester, Pantaleão, Verger, Bethell e Conrad deram a entender, já que consideraram cada acordo como um passo do governo britânico contra o tráfico de escravos. A pressão inglesa sobre a continuidade do tráfico nas outras nações dependia, conforme Blackburn, do equacionamento de todas as variáveis internacionais para a sua efetivação. Mesmo pressionado por produtores das Índias Ocidentais e pelos parlamentares partidários da abolição do tráfico de escravos, o governo britânico não podia ignorar a expansão das lavouras em Cuba e na América portuguesa depois do declínio agrícola de São Domingos. De acordo com autor, os interesses de mercadores e donos de “plantation” não poderiam ser desconsiderados pelos diplomatas ingleses que não arriscavam perder suas alianças numa cruzada intransigente¹¹⁰. O fim do tráfico internacional era uma conquista política importante para o governo inglês, mas deveria ser sopesado antes de entrar em qualquer discussão internacional. Assim, a obra de Blackburn permite compreender que os acordos firmados entre a Inglaterra e a Coroa portuguesa eram resultados de circunstâncias particulares e não diplomas conseqüentes da execução de um roteiro, previamente estabelecido, buscando a abolição do tráfico de escravos.

A pressão política interna à Inglaterra pesava sobre o governo britânico para que este influenciasse outras nações a suprimirem o tráfico. A estipulação do Tratado de Paris, em maio de 1814, legalizando o tráfico de escravos por mais cinco anos nas colônias francesas, foi fortemente combatida pelo parlamentar Wilberforce. O parlamentar declarava “*que o Lord Castlereagh trouxera de volta o anjo da destruição sob as asas da vitória; o tratado provara a garantia de morte de uma multidão de vítimas inocentes*”¹¹¹. Blackburn ressalta que a influência inglesa sobre outras nações poderia realizar-se pelas pressões financeiras, comerciais e navais sem, necessariamente, envolver o tráfico de escravos. Entretanto, o autor afirma que Castlereagh pautava as questões diplomáticas pelo tráfico para não “*provocar a opinião abolicionista britânica (...) e, para aplacá-la, intimidava as Monarquias Francesa, Espanhola e Portuguesa a abolirem o tráfico*”¹¹².

Portanto, o gabinete inglês procurava encaminhar as questões sobre o tráfico de escravos de modo a responder às demandas internas de produtores e negociantes atuantes no mercado colonial e de parlamentares adeptos da abolição do tráfico. Ao mesmo tempo, a condução desta proposta às demais nações poderia repercutir como invasão da soberania e independência, resultando em um desgaste da política externa britânica¹¹³. É nesse jogo que Blackburn compreende a elaboração da Convenção de 1817.

Para o autor, a partir do Congresso de Viena em 1815 e da declaração internacional contra o tráfico de escravos, de 6 de fevereiro do mesmo ano, assinada pelos plenipotenciários das nações que participaram do Congresso, o governo britânico se comprometia a prosseguir nas discussões com os governos envolvidos no comércio negreiro¹¹⁴. Nesse sentido, a Convenção de 1817 teria sido formulada

¹⁰⁹ Idem, p. 338-339. “*O zelo abolicionista Britânico e a ansiedade de proteger os interesses dos proprietários das Índias Ocidentais tinham de ser sopesados em relação a outras metas de guerra e aos interesses de seus aliados. Embora o ‘abolicionismo diplomático’ fosse um símbolo adequado para a aspiração da Grã-Bretanha à tutela global, viria a criar seus próprios problemas, tanto em casa quanto no estrangeiro*”.

¹¹⁰ Idem, p. 339.

¹¹¹ Idem, p. 343.

¹¹² Idem, p. 344.

¹¹³ Idem, p. 344.

¹¹⁴ Idem, p. 343.

a partir dos compromissos firmados pelo governo inglês e português no Congresso de Viena e da pressão dos partidários antitráfico. Blackburn só retrata a estipulação que concedia o direito de visita inglês aos navios portugueses, sem considerar que, pelo menos formalmente, as embarcações de guerra portuguesas também tinham o direito de visitar os navios mercantes ingleses suspeitos de traficarem negros ao norte do Equador. Permanecendo legal o comércio de escravos ao sul do Equador, mesma disposição do Tratado de 1815, Blackburn relativiza o peso da Convenção para os anseios dos partidários antitráfico¹¹⁵. Aproxima-se, assim, de considerações partilhadas por Manchester, Pantaleão, Bethell e por Conrad. Contudo, Blackburn, ao contrário dos demais autores citados, analisa a atuação da diplomacia britânica sob a perspectiva atlântica, avaliando diversos interesses e identificando a dificuldade do gabinete britânico em estabelecer seus objetivos internacionais. Portanto, pela leitura da obra compreende-se que a força ou a pressão britânica dependia da conjugação de diferentes variáveis, o que relativiza o peso da preeminência inglesa.

É também por um viés diferente, um olhar a partir das relações entre América e África, que Alberto da Costa e Silva em *Um rio chamado Atlântico*¹¹⁶ procura compreender os acordos firmados entre o governo de D. João, instalado no Rio de Janeiro, e o gabinete londrino.

Para iniciar o debate, o autor parte do século XVI quando navios britânicos já realizavam o tráfico para as possessões americanas e espanholas¹¹⁷. Diante disso, alega que foi por meio do tráfico, dentre outros fatores, que o “*capitalismo britânico*” floresceu. Porém, já no século XVIII, com enorme acúmulo de capital proveniente dos séculos anteriores de exploração das terras americanas sob o regime escravista, Silva afirma que com as novas estruturas regulando a economia britânica, o choque entre um sistema livre-cambista com o sistema mercantilista proporcionaria um novo ordenamento político-econômico.

Segundo Silva, o símbolo principal do conflito entre um e outro sistema residiria em torno dos debates e interesses da produção açucareira mundial. De um lado, o governo inglês lutava para conciliar a oferta de açúcar produzido pelo próprio Império britânico. Além da concorrência entre produtores britânicos, o governo inglês também tentava aplacar a competição da crescente produção de açúcar da América portuguesa e de Cuba, sustentada no trabalho escravo. Assim, compreendendo a luta pela abolição do tráfico como decorrência da disputa no mercado internacional do açúcar na qual os plantadores ingleses do Caribe poderiam ser prejudicados, em virtude do preço do açúcar produzido nas Antilhas britânica sem a contínua entrada de africanos permitida pelo tráfico, Silva envolve o conflito entre o governo da Grã-Bretanha e o governo de D. João na rearticulação do mercado Atlântico sob a instauração do livre-cambismo¹¹⁸.

Outra questão de relevância levantada pelo autor é a de que, paralela a luta contra o tráfico, procurava-se estimular o comércio de matérias-primas na África. Silva cita o caso do plantio de dendezeiros, implantado pela Coroa britânica, que se baseava “*em um tipo de trabalho escravo que pouco diferia do americano*”¹¹⁹. A abolição do tráfico era, portanto, uma das barreiras que o governo britânico deveria ultrapassar para iniciar o domínio de territórios africanos ao longo do século XIX. Assim, a disputa diplomática empreendida pela Grã-Bretanha também possuía interesses econômicos

¹¹⁵ Idem, p. 344.

¹¹⁶ SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico. África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; EDUF RJ, 2003.

¹¹⁷ Idem, p. 13.

¹¹⁸ Idem, p. 13-14.

¹¹⁹ Idem, p. 17.

que envolviam a consolidação da presença britânica em solo africano. Destarte, na visão do autor, os acordos internacionais contra o tráfico tinham por objetivo isolar a África do contato com as demais nações e enfraquecer os reinos africanos que se estruturavam em torno do tráfico de escravos. Na verdade, a luta britânica para a abolição do comércio de escravos romperia as relações político e econômicas construídas entre a América e a África por pelo menos três séculos.

Considerando a luta pela abolição desta forma, Silva avalia que a Convenção de 1817, renovada em 1826 em virtude das negociações do reconhecimento do Império do Brasil, já era um artifício britânico para retirar os traficantes brasileiros, que também poderiam fazer comércio lícito nas regiões africanas. Para o autor, o governo britânico invadia a soberania portuguesa e brasileira pela disputa da intermediação do comércio nas costas da África¹²⁰.

Pelos argumentos levantados até aqui, o que caracteriza as obras reunidas neste item é o fato de descreverem a Convenção de 1817 como decisão, dentre outras, adotadas pelo governo joanino por força das relações Portugal e Inglaterra, onde preponderava o poderio mercantil e político inglês. Nesse sentido, é importante levar em conta para a compreensão do quadro bibliográfico o balanço que João Eduardo A. F. Scanavini elaborou em sua dissertação de mestrado intitulada *Anglofilias e Anglofobias: Percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826-1837)*¹²¹. Embora se baseando em recorte cronológico posterior ao tema desta pesquisa, a obra de Scanavini se propõe a discutir a trajetória historiográfica da abolição do tráfico de escravos, procurando evidenciar os argumentos que contribuíram para fundamentar o “*fato*” da abolição do tráfico¹²².

Scanavini levanta uma série de obras, desde o século XIX até as mais recentes, com o intuito de confeccionar uma história do tema da abolição do tráfico, “*sugerindo controvérsias, limitações, lacunas e inovações*” encontradas nos trabalhos analisados. Desafio de grande envergadura, o autor estabelece logo de início que a pressão britânica sobre a abolição do tráfico já se apresentava como argumento explicativo no século XIX com as obras de Joaquim Nabuco¹²³. Assim, três vertentes interpretativas, sobre o papel inglês para o fim do tráfico, para encaminhar a indagação: a primeira pró-britânica, a segunda pró-Império do Brasil e a terceira que caracteriza a ação hegemônica inglesa sobre o tráfico de escravos.

A primeira vertente¹²⁴ admite a Grã-Bretanha como a nação responsável pela abolição do tráfico devido ao legado moral, ou ao “*compromisso altamente solene e de fins humanitários*”¹²⁵. Sob tal perspectiva apresenta as obras de Manuel Álvaro de Sousa Sá Vianna de 1917 e a de Afonso de E. Taunay de 1941.

As obras que compõem a segunda vertente¹²⁶ representam estudos que reeditaram uma versão nacionalista e anglófoba, cuja origem se devia às idéias políticas de Eusébio de Queiroz em meados do

¹²⁰ Idem, p. 63-64.

¹²¹ SCANAVINI, João E. A. Finardi. *Anglofilias e Anglofobias: Percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826-1837)*. Dissertação de Mestrado, Campinas, I.F.C.H./UNICAMP; Fevereiro de 2003.

¹²² Idem, pp. 13-14. (grifo do autor)

¹²³ De acordo com o autor, NABUCO, Joaquim: *A escravidão*. Rio de Janeiro, 1988. SCANAVINI, João E. A. Finardi. Op. cit. pp. 14.

¹²⁴ O autor analisa as obras de VIANNA, Manuel Álvaro de Sousa Sá. “O tráfico e a Diplomacia Brasileira” de 1917; e a de TAUNAY, Afonso de E. *Subsídios para a História do Tráfico de Escravos para o Brasil* de 1941.

¹²⁵ SCANAVINI, João E. A. Finardi. op. cit. p. 31, citando Manuel Álvaro de Sousa Sá VIANNA.

¹²⁶ O autor analisa as obras de MORAES, Evaristo de. *A Escravidão Africana no Brasil*, de 1916; de MACEDO, Sérgio D. T. *Apontamentos para a história do tráfico negreiro no Brasil* de 1941 e RODRIGUES, José. *Brasil e África: outro horizonte* de 1961.

século XIX¹²⁷. De maneira geral, tais obras reduziam o valor do humanitarismo britânico, explicitando, dentre outros argumentos, a continuidade do tráfico inglês depois de 1807, data da abolição do tráfico britânico¹²⁸. Assim, as ações inglesas como a assinatura dos acordos da década de 1810 ou mesmo as ações dos cruzadores contra as embarcações portuguesas empregadas no tráfico eram consideradas truculentas e autoritárias. Ou seja, pelo desrespeito cometido à soberania de Portugal e, posteriormente, ao Império brasileiro, reduzia-se o valor do humanitarismo inglês¹²⁹.

Já na terceira vertente de estudo sobre o tráfico, Scanavini analisa várias obras que se definem pela consideração da hegemonia britânica sobre a questão. Desse modo, cita a obra de Caio Prado Junior, *A Evolução Política do Brasil* na qual, “*se não fossem as investidas antitráfico dos cruzadores e diplomatas britânicos, o Brasil não teria vivenciado a emergência da burguesia progressista*”¹³⁰. No mesmo sentido, analisando as obras de Maurício Goulart, Raimundo Faoro e a de Ilmar R. Matos, o autor procura enfatizar o argumento da ação britânica como condição *sine qua non* para a abolição do tráfico de escravos. Mas o que se reitera nestas obras é a correlação da ação britânica ora por motivações abolicionistas ora por motivações econômicas, estas por sua vez, às vezes vinculando-se à Revolução Industrial ou às disputas do livre-cambismo nos mercados europeus.

Desafio de grande monta, a Dissertação de Scanavini consegue apontar o leque de variáveis em questão sobre o tráfico de escravos. A Convenção de 1817 acaba sendo inscrita em um contexto que varia, por um lado, desde o público britânico até as disputas de intermediários do tráfico de escravos do interior da África e, por outro, da conjuntura internacional formada pelas potências européias que negociavam a abolição do tráfico diante dos mais diversos interesses geopolíticos.

A Convenção de 1817 no contexto do Império português

Mesmo considerando a presença britânica dentro da bibliografia sobre o tema e o período, há obras que apresentam a discussão sobre a extinção do tráfico sob a perspectiva de projetos políticos elaborados no interior do Império português, particularmente, os projetos suscitados ao longo da estada de D. João VI na América.

Inserir-se nesse campo a obra *D. João VI no Brasil*¹³¹ de Oliveira Lima, obra que se dedica exaustivamente aos anos do governo de D. João no Rio de Janeiro. Reservando um capítulo da obra ao tema do tráfico de escravos, Lima procura relacioná-lo às decisões do contexto internacional ao longo da década de 1810, servindo-se dos acordos assinados entre as Coroas portuguesa e britânica, além das negociações ocorridas no Congresso de Viena em 1815, no Congresso de Aix-la-Chapelle em 1818 e na Conferência sobre o tráfico de escravos em Londres em 1819. Embora o capítulo tenha como recorte cronológico os anos de 1810 e 1819, a sua conclusão se detém na Convenção de 1817.

Para o autor, a política sobre o tráfico de escravos, encaminhada pela Corte no Rio de Janeiro, inicia-se pela ratificação do artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810 pelo qual D. João se

¹²⁷ SCANAVINI, João E. A. Finardi. op. cit. p. 26.

¹²⁸ Idem, p. 35.

¹²⁹ Idem, p. 38, analisando a obra de Sérgio D. T. de MACEDO, *Apontamentos para a História do Tráfico Negro no Brasil*.

¹³⁰ Idem, p. 50.

¹³¹ LIMA, Oliveira. *D. João VI no Brasil*. 3ªed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996. (1ª edição de 1908)

comprometia a colaborar com os esforços filantrópicos britânicos, proibindo o comércio de escravos nos portos africanos que não *pertencessem* aos domínios da Coroa portuguesa. Porém, Lima não compreende a questão do tráfico de escravos decorrente da pressão inglesa como fator absoluto e sem oposição na Corte do Rio de Janeiro. Na verdade, identifica que a ação inglesa encontrava forte resistência, não só de súditos empregados no tráfico, mas do próprio Príncipe Regente:

“... Tão pouco de harmonia estavam porém em Dom João VI seus sentimentos e responsabilidades de governante com essa imposta orientação abolicionista que, segundo escrevia o cônsul Maler, era aquele um assunto que o príncipe discutia sempre com calor (avec feu) ‘desenvolvendo com força e abundância todas as razões e motivos que o prendiam a tal comércio, o qual representava e considerava sempre como indispensável à prosperidade das suas colônias e mormente à deste vasto continente’. Mais de uma vez aliás manifestou o representante da França idêntica impressão...”¹³²

Diversamente do que argumentam os autores listados no item anterior, para Oliveira Lima, à medida que a Corte portuguesa criava vínculos na América, a política em relação ao tráfico sofreria mudanças e a pressão inglesa arrefecia. Assim, o autor refere-se a assinatura do Tratado de 22 de janeiro de 1815 para a abolição do tráfico de escravos ao norte do Equador da seguinte maneira: “*alguma coisa conseguiu a diplomacia britânica*¹³³”. Discutindo brevemente a repercussão do Tratado de 1815, o autor esclarece que o governo inglês evocava o cumprimento da segunda cláusula do Tratado de 1815, o qual determinava a elaboração de uma lei, impondo penas contra os traficantes portugueses que desrespeitassem a proibição do tráfico ao norte do Equador. Entretanto, o governo português resistia à investida britânica, afirmando que a ratificação e a publicação do Tratado tinham sido transmitidas às autoridades competentes, desobrigando-se, assim, de elaborar uma lei, já que tais medidas davam ao documento diplomático força de lei¹³⁴.

Depois dos acordos de 1815, o autor analisa a realização do Congresso de Aix-la-Chapelle, em 1818, onde novamente a Grã-Bretanha dirigiu as ações contra o tráfico, pressionando o monarca português a abolir o comércio de escravos. Entretanto, o autor não se detém às deliberações do Congresso devido à falta de um acordo comum entre as potências participantes. Assim, enfatiza mais a estratégia do embaixador português na Inglaterra diante da Conferência internacional sobre o tráfico de escravos de 1819. Na verdade, o autor exhibe a argumentação de Palmela desviando-se da questão do tráfico para as questões de pirataria, envolvendo corsários norte-americanos no comércio entre América e Europa.¹³⁵

Diante da apresentação e da consideração do contexto internacional antitráfico, Lima passa a apresentar a posição do embaixador português em Londres. Enquanto tentava defender a continuidade do tráfico no âmbito diplomático, Palmela redigia ofícios à Corte do Rio de Janeiro, afirmando que a manutenção do comércio de escravos, sem a estipulação de um prazo para o seu término, não condizia com o contexto no qual estava imerso. Aliás, o autor enfatiza a posição de Palmela, citando um ofício no qual afirmava que a continuação sem limite de tempo do tráfico era uma medida “*impraticável*”, e o que o governo de D. João poderia esperar era “*ganhar tempo para se preparar para o sacrifício, mas não evitá-lo afinal*¹³⁶”.

¹³² Idem, p. 271.

¹³³ Idem, p. 274.

¹³⁴ Idem.

¹³⁵ Idem, pp. 278-279.

¹³⁶ Idem, p. 283.

No entanto, por mais que tenha sublinhado as ações inglesas sobre o tráfico português de escravos, Lima observa que a diplomacia portuguesa saiu-se vitoriosa sobre a questão. O fundamento de tal interpretação deve-se, para o autor, à ratificação da Convenção de 1817. Rompendo com a cronologia estabelecida desde o início do capítulo, o autor realça o acordo de 1817 para concluir seu texto. Assim, depois da Convenção, mesmo estabelecendo o direito de visita em tempos de paz, fator que vários historiadores asseveraram como uma vitória inglesa, Lima afirma que a Inglaterra nada mais obteve nessa matéria.

“...Dom João VI conseguiu todavia regressar para Portugal sem que estivesse resolvida a questão, o que neste caso era sinal de vitória. O mais que pôde a Inglaterra coagir foi a convenção adicional ao tratado de 22 de janeiro de 1815, assinada em Londres a 28 de julho de 1817 por Palmela e Castlereagh (...) Outra coisa não logrou alcançar a tenacidade inglesa da tenacidade de D. João VI...”¹³⁷. [grifo meu]

Portanto, a Convenção adquire, mesmo que discretamente, um novo sentido na obra de Oliveira Lima. Ao romper a cronologia dos acordos diplomáticos, Lima ressalta que a Convenção estabelecia um limite para as ações das nações européias, encabeçadas pela Grã-Bretanha, sobre qualquer pretensão a respeito do tráfico de escravos. É provável que o autor considere que a Convenção de 1817 tenha contribuído para a implementação de um projeto político planejado pela Corte do Rio de Janeiro. Na obra de Oliveira Lima, o ajuste de 1817, além de legalizar a prática traficante ao sul da linha, impedindo qualquer interferência inglesa a partir da sua assinatura, também se relacionava à formulação de projetos políticos no interior da Monarquia portuguesa no Rio de Janeiro. Questão de relevância a ser tratada ao longo deste trabalho.

Outra importante obra que busca compreender os acordos internacionais dentro da esfera de projetos políticos elaborados pela Corte do Rio de Janeiro é *Os Sentidos do Império: questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*¹³⁸ de Valentim Alexandre. Para o autor, o que definiu o governo de D. João, desde a sua subida ao trono ainda como Regente, em 1792, foi a vulnerabilidade da diplomacia portuguesa frente aos mais diversos obstáculos internacionais.

A vulnerabilidade política da Corte de D. João consistia na incapacidade do governo português impor seus interesses, ou melhor, executar suas escolhas de maneira soberana e segura, assumindo riscos autonomamente. Durante todo o processo revolucionário francês, o governo lusitano nunca teria conseguido conduzir-se sem precisar de amparo internacional, apoiando-se ora nos franceses ora nos ingleses¹³⁹.

Para Valentim, a opção pelo apoio inglês traçou, pelo menos nos primeiros anos de governo no Rio de Janeiro, a conduta política portuguesa. Assim, a assinatura do Tratado de Comércio e de Aliança em 1810 já fazia parte de um pré-acordo estabelecido, ainda em solo europeu, nas várias rodadas de negociação que os secretários de governo participaram em 1807. A chegada na América e a discussão de um Tratado de Aliança e de Comércio seriam inevitáveis tanto pelo contexto europeu quanto pela própria vulnerabilidade diplomática portuguesa, a qual só encontrava um apoio seguro na Inglaterra¹⁴⁰.

¹³⁷ Idem, pp. 283-284.

¹³⁸ ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*. Porto: Afrontamento, 1993.

¹³⁹ Idem, p. 93.

¹⁴⁰ Idem, p. 211.

Entretanto, a partir de 1815, Alexandre admite que a negociação em Viena realçou projetos políticos distintos no interior da monarquia portuguesa. Para o autor, os setores políticos de Portugal possuíam um projeto político no qual o Reino europeu figurava com preponderância sobre os outros territórios da Monarquia lusitana, diferentemente dos conselheiros reais que passavam a pensar o Império português a partir do Rio de Janeiro e das rotas comerciais dos domínios do Atlântico-Sul¹⁴¹. Além disso, Valentim Alexandre cita a política engendrada pela Corte do Rio de Janeiro em relação à região do Prata no biênio de 1816-1817 como uma evidência da opção política americana.¹⁴²

É a partir desta questão que Valentim Alexandre explica a assinatura da Convenção de 1817. Para ele, a sua ratificação deveu-se, sobretudo, a posição isolada em que Portugal se encontrou no concerto internacional após a invasão das tropas portuguesas na “Banda Oriental do Rio da Prata” e a dificuldade em concluir com a França a devolução de Caiena no norte da América do Sul. Assim, para o autor, a ratificação da Convenção de 1817 foi mais uma tentativa da Corte portuguesa de manter a garantia do apoio inglês em caso de um enfrentamento direto com Espanha em território europeu, que possuía apoio das demais nações. Diante do quadro internacional negativo, a Coroa portuguesa concedeu a ratificação de um acordo prevendo o direito de visita aos navios britânicos¹⁴³.

Dessa forma, a análise da questão política em relação à Convenção de 1817 adquire uma dimensão diversa: a assinatura da Convenção não se devia à pressão britânica diretamente, mas fora uma alternativa diplomática da Corte no Rio de Janeiro diante da implementação de projetos políticos na América do Sul. Note-se, contudo, que a ratificação das disposições contidas no sobredito ajuste são interpretadas como uma concessão da Corte do Rio de Janeiro em virtude do arranjo da geopolítica internacional, bem diferente do que propõe Oliveira Lima.

Na mesma linha de Valentim Alexandre está o trabalho de João Pedro Marques na obra *O Portugal de oitocentos e a Abolição do tráfico de escravos*¹⁴⁴. Para o autor, a Convenção de 1817 foi uma rearticulação geopolítica da Coroa portuguesa. O isolamento português no contexto internacional, visto que os países europeus apoiavam a Espanha diante da presença da tropa portuguesa no Prata, gerou propostas de invasão ao Reino europeu como represália à atitude portuguesa. Segundo o autor, até a Inglaterra, tradicional aliada, colocou empecilhos para um possível auxílio militar, não restando a Portugal a não ser elaborar uma Convenção que legalizasse o direito de visita e formalizasse a patrulha britânica no Atlântico.

Tanto para Valentim Alexandre como para Marques, os acordos assinados por D. João deveriam ser inseridos no processo político geral do Império português no início do século XIX. A concessão do direito de visita foi decorrência da postura geopolítica desconfortável que Portugal manteve desde o final de 1816 e início de 1817. Foi, em suma, a tentativa de se vincular novamente ao aliado britânico e garantir sua soberania tanto na América quanto na Europa.

Com perspectiva diversa, a obra *O Infame Comércio: Propostas e Experiências no final do tráfico de Africanos para o Brasil (1800-1850)*¹⁴⁵, escrita por Jaime Rodrigues compreende que as medidas elaboradas

¹⁴¹ ALEXANDRE, Valentim, “Império Luso-Brasileiro em face do abolicionismo inglês. (1807-1820)”. In: SILVA, Maria Nizza da. (org) *Brasil. Colonização e Escravidão*, p. 407. & *Os Sentidos do Império*, p. 410.

¹⁴² Idem, “Império Luso-Brasileiro em face do abolicionismo inglês. (1807-1820)”, op. cit. p. 410.

¹⁴³ ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império*, p. 336.

¹⁴⁴ MARQUES, João Pedro. *O Portugal de oitocentos e a Abolição do tráfico de escravos*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 1999.

¹⁴⁵ RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: Propostas e Experiências no final do tráfico de Africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, Ceduc, 2000.

sobre o tráfico de escravos levavam em consideração o debate presente nos círculos internos à América portuguesa e, posteriormente, ao Estado brasileiro. Para o autor, embora a ação inglesa tivesse relevância, ela era apenas um ponto que possibilitava realçar questões, intensificando o debate em torno do tráfico. Nesse sentido, as questões suscitadas sobre o fim do tráfico geravam conflitos e propostas políticas internas à América¹⁴⁶.

Assim, Rodrigues considera os acordos diplomáticos assinados pelas Coroas portuguesa e britânica, durante o governo de D. João no Rio de Janeiro, ações que levavam em conta a pressão internacional, os interesses econômicos, e acima de tudo a dignidade nacional. Não sem razão nomeia o capítulo em que se dedica a analisar os tratados internacionais da seguinte maneira: “A Pressão Inglesa: Honra, Interesses e Dignidade”¹⁴⁷.

Assim, credita à Convenção de 1817 tumultos e reações de comerciantes na Bahia e no Rio de Janeiro. Para o autor, tais atitudes eram motivadas pelo impacto das proibições impostas ao tráfico pelos acordos diplomáticos¹⁴⁸.

Além do impacto econômico, outro aspecto da Convenção, apontado pelo autor, foi o questionamento da soberania da Coroa portuguesa¹⁴⁹. As considerações de Rodrigues sugerem que além da persistência do tráfico ilícito, a resistência à Convenção de 1817 abria uma questão polêmica de âmbito político interno ao Império português. Ou seja: qual a percepção dos círculos da Corte, de conselheiros até desembargadores, sobre o critério jurídico adotado pelo embaixador português para assinar o direito de visita e aprovar a criação da comissão mista? Para círculos políticos portugueses, a Convenção atacava ou não a soberania da Monarquia portuguesa?

Como foi observado ao longo de todo o capítulo, a relação entre a elaboração da Convenção de 1817 e pressão inglesa é preponderante. Porém, esta hegemonia apresenta contradições sobre a eficácia da diplomacia inglesa diante da questão do tráfico. Várias obras evidenciaram a facilidade dos setores portugueses empregados no comércio de africanos de resistirem às determinações dos Tratados internacionais. Do mesmo modo, a mesma bibliografia colocou em dúvida, embora não tenha explorado, a “fragilidade” da diplomacia portuguesa nas negociações sobre o tráfico de escravos: como Lima mais explicitamente evidenciou, a Convenção de 1817 caracterizava-se mais por legalizar o tráfico ao sul do Equador do que por ser uma ação incisiva da diplomacia britânica. Diante disso, tornam-se pertinentes alguns questionamentos sobre a maneira pela qual a Convenção foi formulada e quais seriam as variáveis que influíram tanto na sua elaboração como na sua repercussão.

O primeiro deles refere-se à ação da diplomacia britânica sobre a questão do tráfico de escravos. Inúmeras obras arroladas nesta discussão apresentaram a ação inglesa como fator preponderante para a abolição do tráfico, porém não avaliaram a resistência portuguesa calcada na elaboração de lacunas e subterfúgios, ou mesmo, no não cumprimento dos acordos ratificados. Por que a Corte do Rio de Janeiro ignorou a atitude dos seus súditos de descumprirem as determinações internacionais e como a diplomacia portuguesa agiu diante da opção da Corte joanina de fazer “vista grossa” aos traficantes que comercializavam escravos ao norte do Equador? Tal posição estaria relacionada à linha política “americana” formulada pela Corte portuguesa no Rio de Janeiro?

¹⁴⁶ Idem, pp. 25-27.

¹⁴⁷ Idem, p. 97.

¹⁴⁸ Idem, pp. 97-99.

¹⁴⁹ Idem, p.76.

Do mesmo modo, a bibliografia também indica que a ação diplomática britânica para abolir o tráfico de escravos internacionalmente dependia da pressão interna promovida por movimentos antitráfico e por discursos de parlamentares. Diante dessa falta de sintonia entre a ação do governo britânico e a pressão política interna, é plausível questionar se a Corte do Rio de Janeiro conhecia as dificuldades políticas do gabinete inglês e se procurava beneficiar-se desta divisão política.

Especificamente no caso da Convenção, a bibliografia indica uma postura dúbia que vale a pena perseguir: o acordo diplomático de 1817 significava um avanço para a abolição do tráfico de escravos ou uma barreira erguida pela diplomacia portuguesa, protegendo o tráfico ao sul do Equador? Ou, considerando a proposta de Valentim Alexandre, a assinatura da Convenção estava ligada simplesmente a um alinhamento geopolítico fomentado pela invasão das tropas portuguesas na “Banda Oriental do Prata? A Convenção de 1817, portanto, não foi apenas relacionada a proibição do tráfico ao norte do Equador, ultrapassando essa disposição e associando-se a outras variáveis presentes na política internacional. Cabe investigar quais as variáveis geopolíticas que incidiram na formulação do diploma.

Talvez, acompanhando, primeiramente, o debate no qual a Convenção foi discutida e identificando os termos que os coevos consideravam polêmicos, seja plausível encaminhar perguntas que possam evidenciar o peso e o valor adquiridos pelo acordo. Posteriormente, a partir do exame de sua repercussão abre-se a possibilidade de reconstituir a posição da Corte do Rio de Janeiro diante do documento de 1817, retomando-se seu significado: se foi uma proteção ao tráfico português ou uma vitória da diplomacia inglesa. Ou se, frente à complexidade das circunstâncias, o documento expressa de maneira matizada e mesmo cifrada interesses múltiplos cujas manifestações não se esgotaram em sua elaboração.

Capítulo 02

A elaboração da Convenção de 1817: princípios e circunstâncias

“... Assim virá esta Convenção a por hum ajuste para impedir o Commercio illicito de Escravos (...) com a diferença porem de que o Commercio de Escravos sendo totalmente proibido aos Inglezes [é] ainda licito em Parte aos Portuguezes...”

Conde de Palmela, 1817.

Como observado no capítulo anterior, a Convenção de 1817 foi apresentada pela bibliografia como um acordo diplomático, primordialmente, decorrente da pressão inglesa. O principal argumento desta afirmação está na grande publicidade que ganharam os artigos referentes à legalização do direito de visita recíproco entre os navios de guerra de ambas as nações, ressaltando-se a margem superior de ação da marinha britânica sobre a marinha portuguesa. Todavia, também foram consideradas interpretações que relacionaram a elaboração da Convenção de 1817 com prováveis movimentos políticos originados na Corte do Rio de Janeiro. Sob tal perspectiva, a assinatura do acordo diplomático dependeu da conjuntura da América portuguesa, particularmente, no tocante aos interesses, tanto da Coroa lusitana como de traficantes, na continuidade do tráfico de escravos ou na reordenação geopolítica derivada da invasão das tropas portuguesas na região do Rio da Prata. Portanto, este capítulo procura discutir o texto da Convenção bem como a apresentação do contexto mais amplo em que se inseriu a elaboração deste diploma, compreendendo tal percurso como uma possível estratégia para reavaliar posturas historiográficas tão distintas sobre a sua formulação.

Os termos da Convenção de 1817

A Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815, celebrada entre o Príncipe Regente português e o Rei da Grã-Bretanha,¹⁵⁰ foi assinada em 28 de julho de 1817, em Londres, e ratificada em 8 de novembro de 1817, no Rio de Janeiro. O documento foi elaborado por D. Pedro de Sousa Holstein, Conde de Palmela, ministro plenipotenciário e embaixador português em Londres desde outubro de 1816, e por Robert Stewart, Lord Castlereagh, Secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra da Coroa britânica.

De acordo com o próprio título, a Convenção de 1817 tinha a finalidade de adicionar disposições ao Tratado de 1815, firmado entre o governo português e o britânico durante o Congresso de Viena, para abolir o comércio de escravos ao norte do Equador. Além desta disposição geral, o Tratado de 1815 previa a anulação do Tratado de Aliança de 1810; estipulava a elaboração posterior de um acordo para abolir totalmente o tráfico de escravos; obrigava a Corte do Rio de Janeiro a adotar medidas contra o tráfico; e determinava a renúncia do governo inglês de cobrar um empréstimo de 600 mil libras contraído pela Coroa portuguesa em 1809¹⁵¹. Este Tratado também era formado pela Convenção de 21 de

¹⁵⁰ O texto da “Convenção de 1817” consultado para este trabalho está na *Coleção das Leis do Brasil (1816-1819)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Carta de Lei de 8 de novembro de 1817. pp. 74-99.

¹⁵¹ O texto do Tratado de 22 de janeiro de 1815 consultado para este trabalho está na *Coleção das Leis do Brasil (1811-1815)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Carta de Lei de 8 de junho de 1815. pp. 27-31.

janeiro de 1815, a qual previa “indenizar e terminar as questões sobre as perdas dos súditos portugueses no tráfico de escravos na África¹⁵²” que foram lesados pelas ações da marinha de guerra inglesa desde a assinatura do Tratado de 1810 até 1 de junho de 1814.¹⁵³

Diante disso, a Convenção de 1817 tinha por objetivo ajustar uma vigia recíproca em alto-mar para que nenhum súdito, português ou britânico, traficasse escravos ilicitamente¹⁵⁴. Diferindo dos acordos de 1815, o documento apresentava em detalhes a definição de tráfico ilícito, caracterizando-o em quatro aspectos: o primeiro seria a ação de navios negreiros com bandeira britânica ou com tripulação britânica; o segundo seria a atuação de navios negreiros portugueses nos portos da costa da África ao norte do Equador; o terceiro seria a ação de estrangeiros que traficavam escravos, utilizando bandeira portuguesa ou britânica; e, por último, os navios portugueses que porventura seguissem viagem a outros portos africanos não pertencentes aos domínios da Monarquia lusitana.

Com o mesmo rigor de detalhes, estabelecia-se, utilizando-se medidas geográficas, as zonas legais para o tráfico português de escravos. Tais áreas se localizavam entre o Cabo Delgado e a Baía de Lourenço Marques, situados na Costa Oriental, e entre as possessões portuguesas situadas entre o oitavo e o décimo oitavo grau de latitude sul, localizados na Costa Ocidental, além dos territórios de Cabinda e Molembo¹⁵⁵.

Assim como foi prescrito no Tratado de 1815, a Corte lusitana novamente obrigava-se a promulgar uma lei, dois meses após a ratificação da Convenção, decretando as penas que incorreriam os vassallos que praticassem ilicitamente o comércio de escravos¹⁵⁶. O documento reiterava ainda que todo navio que fizesse tráfico lícito deveria munir-se de um passaporte bilíngüe (português e inglês) assinado por autoridades lusitanas da localidade em que zarpassse o navio¹⁵⁷.

A Convenção ganhou grande publicidade pela estipulação do direito de visita, cláusula que legalizava a ação da marinha de guerra de ambas as nações de vistoriarem os navios suspeitos de praticarem tráfico ilícito. Porém, tal determinação não seria indiscriminada e permitida a qualquer embarcação de guerra. Havia condições as quais os cruzadores deveriam cumprir: um navio somente poderia ser apreendido se a esquadra naval evidenciasse a presença de escravos a bordo da embarcação¹⁵⁸ e, mesmo assim, sob a certeza de que eram provenientes de portos situados ao norte do Equador e destinados ao tráfico de escravos¹⁵⁹. Caso uma apreensão fosse considerada ilegal, o governo do qual o cruzador apreensor fosse súdito se encarregaria de saudar a indenização ao dono da embarcação.

Para o julgamento das possíveis capturas estipulava-se a instauração de duas comissões mistas. Uma comissão residiria em uma possessão inglesa nas costas da África e outra nas costas da América

¹⁵² O texto da Convenção de 21 de janeiro de 1815 consultado para este trabalho está na *Coleção das Leis do Brasil (1811-1815)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Carta de Lei de 8 de junho de 1815. pp. 27-31.

¹⁵³ Idem, Carta de Lei de 8 de junho de 1815, p. 25.

¹⁵⁴ *Coleção das Leis do Brasil (1816-1819)*, Carta de Lei de 8 de novembro de 1817, artigo I, p. 76.

¹⁵⁵ Idem, artigo II, p. 77. No texto do artigo, as possessões portuguesas situadas entre o oitavo e o décimo grau de latitude sul foram erroneamente localizadas na Costa Oriental africana. A retificação do termo “Costa Oriental” por “Costa Ocidental” foi realizada por Palmela e Castlereagh em 3 de abril de 1819. Ver: A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, a Tomás Antonio Vilanova Portugal (1819). Volume: 3. Ofício nº 93 de 6 de março de 1819. pp. 80-85.

¹⁵⁶ Idem, artigo III, p. 77.

¹⁵⁷ Idem, artigo IV, p. 78.

¹⁵⁸ Idem, artigo V, pp. 78-79.

¹⁵⁹ Idem, artigo VI, p. 79. O artigo VII renovava a determinação dos artigos anteriores (IV, V e VI), afirmando que as visitas marítimas eram legais desde que munidas das instruções destinadas aos navios de guerra.

portuguesa¹⁶⁰. Porém, os navios que tivessem sido capturados, desde 1 de junho de 1814 até a data de instauração dos tribunais mistos mencionados acima, seriam julgados por uma comissão mista provisória sediada em Londres¹⁶¹. Diante de possíveis indenizações que esta comissão sentenciasse, o governo britânico obrigava-se a ressarcir os proprietários portugueses de navios negreiros em um ano¹⁶².

Retomando questões dos acordos de Viena, o gabinete de Londres também ficava responsável pelo pagamento de uma indenização de trezentas mil libras pelas apreensões cometidas por cruzadores ingleses desde o início da segunda década do século XIX até 1 de junho de 1814. Como informamos acima, tal comprometimento já havia sido declarado na Convenção de 21 de janeiro de 1815 em Viena. Contudo, como não houve o cumprimento desta determinação, renovava-se a estipulação obrigando o governo inglês a compensar as perdas dos vassalos portugueses¹⁶³.

O texto da Convenção de 1817 demonstra, aparentemente, o sucesso da negociação diplomática encaminhada pelo governo britânico para impedir o tráfico ao norte do Equador. O refinamento de detalhes, buscando a precisão do que seria considerado tráfico ilícito; a indicação das localidades onde seria permitida a continuidade do tráfico de escravos; e até a obrigação da Corte do Rio de Janeiro em elaborar uma lei, que havia sido determinada pelo Tratado de 1815, mas que não havia sido cumprida, fundamentam tal perspectiva. A estipulação do direito de visita e a instauração de comissões mistas garantiriam a eficácia do acordo diplomático.

Porém, pela própria característica do documento podemos indagar: por que foi necessário enumerar tantos detalhes para a elaboração do acordo de 1817? Tudo indica que os acordos diplomáticos firmados anteriormente entre as Coroas portuguesa e britânica sobre o tráfico de escravos não haviam sido cumpridos. Os detalhes presentes na Convenção tinham a intenção de não possibilitar aos traficantes portugueses a criação de subterfúgios caso fossem capturados exercendo o tráfico ilícito.

Além disso, se pela leitura do texto da Convenção, o qualificamos como registro que representava aparentemente o sucesso da diplomacia britânica, pela leitura dos documentos anexos à mesma Convenção essa afirmação pode ser relativizada.

O primeiro documento anexo era um formulário, mais precisamente um modelo de passaporte a ser usado pelas embarcações portuguesas que atuariam no tráfico de escravos ao sul do Equador. Neste formulário deveriam constar, dentre outras informações, o nome do navio, sua tonelage, o nome do mestre e do dono da embarcação e os portos africanos para onde se destinava¹⁶⁴. Nesse sentido, a zona permitida para o tráfico de escravos pelo Tratado de 1815 não sofria nenhuma alteração com a Conven-

¹⁶⁰ Idem, artigo VIII, p. 80.

¹⁶¹ Idem, artigo IX, p. 81.

¹⁶² Idem, artigo X, p. 82.

¹⁶³ Idem, artigo XI, p. 82. O pagamento das trezentas mil libras seria efetivado em duas parcelas de cento e cinquenta mil libras: a primeira depois de seis meses após a ratificação do acordo e a segunda parcela nove meses depois da ratificação. Vale dizer que sobre as trezentas mil libras seriam acrescidos juros de 5% a contar da ratificação da Convenção de 21 de janeiro de 1815, ou seja, 8 de junho de 1815, até o dia do último pagamento.

¹⁶⁴ *Coleção das Leis do Brasil (1816-1819)*, Carta de Lei de 8 de novembro de 1817. Formulário nº1. pp. 84-85. O formulário de passaporte também obrigava os navios a possuírem uma certidão do Juramento a Real Junta ou a Mesa de Inspeção, provando a “nacionalidade” portuguesa do navio e reafirmando o compromisso de utilizar os portos lícitos para o tráfico de escravos. Estipulava-se ainda que o desembarque poderia ser feito em qualquer porto do Reino do Brasil, desde que seguisse os dispositivos contidos no alvará de 24 de novembro de 1813, o qual regulava o número de escravos proporcional a tonelage do navio (sem contar o número de tripulantes e crianças, eventualmente, nascidas a bordo) e estabelecia práticas higiênicas e medidas de saúde a serem adotadas durante a travessia marítima. De certa forma, este formulário legalizava a continuidade do tráfico ao sul da linha, fazendo com que a Convenção se restringisse à proibição do tráfico ao norte da linha somente.

ção de 1817. Na verdade, uma nova negociação diplomática sobre o tráfico português de escravos havia sido travada, sem interferir nas rotas negreiras do Atlântico-Sul.

O direito de visita era normatizado, ou melhor, tinha a sua ação limitada por outro documento anexo intitulado “*Instruções destinadas para os navios de guerra Portuguezes e Inglezes, que tiverem a seu cargo o impedir o commercio illicito de escravos*”¹⁶⁵. Declarava-se que a visita marítima só seria realizada se os navios de guerra estivessem munidos destas instruções e se fossem encontrados escravos destinados ao tráfico. Mesmo que a embarcação estivesse preparada com ferragens, algemas e demais acessórios para o comércio de africanos, mas sem escravos a bordo, sob nenhum pretexto os navios poderiam ser detidos. Salientava-se também que o direito de visita de um cruzador britânico a um negreiro português seria justificado apenas se o navio tivesse embarcado escravos em portos da África ao norte do Equador ou que não pertencessem a Monarquia portuguesa¹⁶⁶.

Além disso, proibia-se a visita a uma embarcação mercante ou empregada no comércio de africanos ancorada em um porto ou navegando em uma enseada pertencente a uma das duas Coroas. Nesse caso, a permissão da visita se restringia somente aos portos e enseadas da costa da África ao norte da linha do Equador¹⁶⁷. No mesmo sentido, a detenção de navios ao sul do Equador seria considerada legal se a perseguição tivesse começado ao norte da mesma linha. Porém, era permitido aos traficantes rumar alguns graus de latitude norte para obter melhores condições de navegação, desde que tivessem cumprido as declarações contidas no passaporte de travessia.

As evidências para um eventual julgamento respeitariam a seguinte determinação: ficaria sob a responsabilidade dos donos, capitães ou mestres dos navios negreiros, visitados ao norte da linha equinocial, a formulação de provas da legalidade da navegação; àqueles navios visitados ao sul do Equador, as provas da atividade de tráfico ilegal recairiam no comandante do navio apreensor. Ressalvava-se ainda que uma eventual incoerência entre o número de escravos indicado no passaporte e o número de escravos a bordo não caracterizaria evidência para detenção, levando apenas a realização de denúncia junto aos tribunais portugueses¹⁶⁸.

Estipulava-se também a condição de “*nacionalidade*” portuguesa de um navio de construção estrangeira utilizado no tráfico. Para que a embarcação fosse considerada portuguesa, estabelecia-se que deveria haver, além do capitão português, dois terços da tripulação portuguesa, contribuindo para esta proporção marinheiros tanto negros forros quanto escravos de súditos do governo português¹⁶⁹.

Finalmente, os últimos itens das “*Instruções*” regulavam uma série de normas para que fosse realizado o direito de visita. Eram estipulados a moderação dos oficiais no ato da visita, a responsabilidade de deixar o navio e a carga intactos, e os procedimentos burocráticos que o comandante do cruzador captor deveria seguir. O último termo das “*Instruções*” decretava que o transporte de escravos entre os portos da América portuguesa e o transporte entre os portos das ilhas e do continente africano para outros territórios portugueses fora da América seriam realizados mediante passaportes, o que também poderia ser usado como alegação de defesa em eventual julgamento de comércio ilícito¹⁷⁰.

¹⁶⁵ *Coleção das Leis do Brasil (1816-1819)*, Formulário nº 2, pp. 86-91.

¹⁶⁶ *Idem*, artigo I do Formulário nº 2, p. 86.

¹⁶⁷ *Idem*, artigo II e III, p. 87.

¹⁶⁸ *Idem*, artigo IV e V, p. 88.

¹⁶⁹ *Idem*, artigo VI, p. 89.

¹⁷⁰ *Idem*, artigo VII, VIII e IX, pp. 89-90.

Do mesmo modo que salvaguardas e condições foram impostas à execução do direito de visita, o terceiro documento anexo à Convenção estipulava limites para a ação da comissão mista através da elaboração de um “*Regulamento*”.¹⁷¹

O objetivo do “*Regulamento*” era definir o trâmite do processo instaurado sobre o traficante suspeito de praticar comércio ilícito. Assim, grande parte do documento era composto por disposições gerais sobre a formação e os procedimentos burocráticos das comissões mistas. Além de reiterar os lugares em que seriam instauradas¹⁷², indicava-se os cargos de comissário juiz e comissário árbitro para formarem as comissões¹⁷³. Era prescrita também a forma pela qual os magistrados deveriam se guiar para decidirem sobre a legalidade da presa, prevendo que caso não concordassem sobre a captura ou sobre o valor da indenização, seria convocado, mediante sorteio, um dos dois comissários árbitros para a realização de uma nova votação¹⁷⁴. Além disso, proibia-se os juízes de receberem quaisquer emolumentos oriundos das partes interessadas¹⁷⁵.

O fato de os africanos serem levados, por terra, aos portos lícitos destinados ao tráfico não seria considerado evidência para a detenção da embarcação. Os portos legais para a prática traficante poderiam receber escravos de qualquer lugar do continente africano, desde que conduzidos por terra¹⁷⁶.

No caso de um navio visitado e capturado, o “*Regulamento*” previa a necessidade do comandante do navio de guerra emitir uma declaração, contendo o seu nome e o nome do navio utilizado para a apreensão; a latitude e a longitude onde a embarcação negreira fora detida; e o número de escravos encontrados vivos a bordo¹⁷⁷.

O captor e, na sua falta, o seu governo, se obrigavam a satisfazer em um ano, desde a declaração da sentença, o valor estipulado pela comissão para indenizar a embarcação julgada como presa ilegal. Frisava-se ainda que o pagamento de indenizações ficaria sob a responsabilidade da nação a qual pertencesse o comandante captor¹⁷⁸.

Se, por um lado, o navio condenado por realizar viagem ilícita teria os cascos, as cargas e demais acessórios utilizados para o tráfico leiloados e os dividendos repartidos entre Portugal e Inglaterra¹⁷⁹, por outro, um apresamento ilegal poderia resultar no pagamento de uma indenização que envolveria o valor do casco do navio, o massame (conjunto de cordas), os aparelhos utilizados para a navegação e mantimentos para a travessia, além do pagamento do frete vencido e do valor dos gêneros na embarcação; o pagamento do valor dos escravos nos portos de destino; e o pagamento dos demais gastos e despesas decorrentes da venda dos escravos na América portuguesa¹⁸⁰. O próprio regulamento previa que se o captor agisse “*temerariamente*” o governo de que fosse súdito ficaria responsável por aplicar-lhe “*um castigo*”¹⁸¹.

Por fim, o último termo do “*Regulamento*”, organizava a maneira pela qual os cargos das comissões mistas deveriam ser substituídos¹⁸².

¹⁷¹ Idem, Formulário nº 3. pp. 91-99.

¹⁷² Idem, artigo I, p. 91 e artigo X, p. 99.

¹⁷³ Idem, artigo II, p. 92.

¹⁷⁴ Idem, artigo III, p. 93.

¹⁷⁵ Idem, artigo VII e VIII, p. 94-97.

¹⁷⁶ Idem, artigo IV, p. 94.

¹⁷⁷ Idem, artigo V, p. 94.

¹⁷⁸ Idem, artigo VI, p. 94.

¹⁷⁹ Idem, artigo VII, p. 94.

¹⁸⁰ Idem, artigo VIII, pp. 95-97.

¹⁸¹ Idem, artigo XIII, p. 99.

¹⁸² Idem, artigo XIV, p. 99.

Em suma, se os dispositivos da Convenção aparentavam uma forte ação britânica para conter o tráfico ilícito, os documentos anexos apresentam salvaguardas para não só garantir a continuidade do tráfico, mas também conferir todas as possibilidades de preservação do tráfico ilícito através da utilização de diversos subterfúgios. Assim, os limites impostos à ação do direito de visita; as condições necessárias para que uma embarcação negreira fosse considerada uma captura legal; a possibilidade do apreensor agir equivocadamente – devido às várias alegações que poderiam ser elaboradas – somada ao grande valor da indenização que acarretaria sobre o navio apreendido, poderiam desencorajar a ação dos cruzadores de guerra. O risco, portanto, não só permearia o traficante que agisse em uma zona ilícita, mas também o cruzador responsável pela patrulha marítima.

A Convenção de 1817 era um acordo fluido que poderia agradar ambos os governos, promovendo a continuidade e a restrição do tráfico lícito ou ilícito. Talvez, a sua intenção fosse realmente promover certa ambigüidade e por isso encontramos considerações distintas presentes na historiografia. Porém, para compreender como a construção ambígua dos termos promoveu o entendimento entre a Coroa portuguesa e a Coroa britânica será necessário retomar discussões anteriores ao período de elaboração da Convenção. Cabe analisar as pendências relativas às negociações sobre o tráfico de escravos fomentadas pelo Tratado de Aliança de 1810 que se projetaram para a Convenção e para o Tratado de 1815 e que, por sua vez, lançaram-se às negociações da Convenção de 1817.

O artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810 e as apreensões de negreiros portugueses

A estipulação do pagamento das 300 mil libras aos traficantes portugueses prevista na Convenção de 1817 era um compromisso assumido pelo governo britânico desde a Convenção de 21 de janeiro de 1815. Contudo, a indenização era destinada aos traficantes portugueses que tiveram seus navios apreendidos por cruzadores ingleses com base no artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810¹⁸³. Assim, para reconstituir as negociações sobre o diploma de 1817, faz-se necessário apresentar as questões relativas ao comércio de africanos desencadeadas pelo artigo X do Tratado de Aliança a fim de explicitar o ambiente e as variáveis levadas em consideração pela diplomacia de ambas as nações durante a segunda década do século XIX.

A confecção do artigo sobre o tráfico português de escravos do Tratado de Aliança de 1810 ocorreu no âmbito das negociações estabelecidas entre o governo britânico e a Coroa portuguesa desde a chegada da Corte à América. Na verdade, uma negociação, envolvendo temas comerciais entre os gabinetes, já era prevista desde outubro de 1807 em Portugal, quando Lord Strangford, Percy Clinton Sidney Smith, assumiu o compromisso, em nome da Coroa britânica, de proteger a esquadra portuguesa que transportasse o Príncipe Regente às possessões lusitanas do Novo Mundo¹⁸⁴.

¹⁸³ João Pedro MARQUES afirma que os primeiros apresamentos ocorreram em 1811. Já Valentim ALEXANDRE afirma que poucos meses depois de assinado os Tratados de 1810, a marinha de guerra britânica passou a capturar os navios negreiros portugueses. Ver: MARQUES, João Pedro. *O Portugal de oitocentos e a Abolição do tráfico de escravos*, pp. 94-98 e ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*. p. 270. Em todo caso, a assinatura do Tratado de Aliança e Amizade de 1810 serviu de base legal para a apreensão de navios portugueses empregados no tráfico de escravos na Costa Ocidental da África.

¹⁸⁴ Segundo Alan MANCHESTER, a Convenção secreta de 22 de outubro de 1807 também estabelecia que a Coroa britânica comprometia-se a reconhecer como rei de Portugal somente o herdeiro da casa de Bragança e estipulava ainda que, caso os portos portugueses do Reino fossem fechados aos navios britânicos, seria aberto um porto na ilha de Santa Catarina ou em outro porto da possessão lusitana na América, onde as mercadorias inglesas pudessem ser importadas por navios britânicos, pagando menos impostos do que pagavam nos portos do Reino europeu. Segundo o autor, a Convenção de 22 de outubro foi ratificada em 8 de novembro de 1807 sob reservas do Príncipe Regente D. João, sendo a principal delas o artigo referente ao porto de Santa Catarina. Assim, a discussão sobre a concessão do porto franco aos ingleses teria continuidade quando a Corte chegasse à América. MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*, pp. 67-68.

A vulnerabilidade internacional na qual se encontrava a Monarquia portuguesa, desde a última década do século XVIII, e a segurança concedida na transferência da Corte eram condições que favoreciam ou mesmo impunham o rápido início das discussões sobre um tratado de aliança e de comércio, como desejava a Grã-Bretanha. Logo em agosto de 1808, D. Domingos de Sousa Coutinho, embaixador português em Londres, já apresentava uma versão preliminar de um tratado de aliança e comércio, sem mencionar cláusula alguma sobre o comércio de africanos. Entretanto, no Rio de Janeiro, em uma nova rodada de negociações, Strangford reapresentava as bases de um tratado, fixando, dentre outras especificações, um artigo sobre o tráfico de escravos¹⁸⁵.

De certa forma, a cláusula sobre o comércio de africanos no Tratado anglo-português de 1810 era a tentativa de uma resposta do governo britânico às pressões políticas de diversas dimensões. Para o gabinete de Londres, o ato de pautar o tráfico nas negociações internacionais relacionava-se às circunstâncias internas que envolveram a aprovação da lei para a supressão do comércio inglês de escravos em 1807. De acordo com Blackburn, a política internacional inglesa para a extinção do tráfico de escravos dependeu da resolução da equação política determinada por desafios internacionais, por desafios imperiais e por demandas domésticas¹⁸⁶.

No plano internacional, além da guerra travada contra a França desde o início da década de 1790 na qual a proibição contra o tráfico de escravos fazia parte da estratégia para enfraquecer as bases francesas, o governo britânico também procurava equilibrar os interesses dos plantadores das Índias Ocidentais, uma vez que, após a abolição do tráfico, a produção de açúcar nas Antilhas poderia ser prejudicada pela concorrência do açúcar produzido por escravos da América portuguesa e de Cuba¹⁸⁷. A possibilidade do crescimento da produção de açúcar na possessão lusitana do Novo Mundo e de Cuba, em grande medida pela quantidade da terra e pela qualidade do solo, poderia ameaçar os lucros dos plantadores ingleses do Caribe¹⁸⁸.

Em consonância com o plano internacional, no contexto do Império Inglês, a extinção do tráfico veio a solucionar impasses no secular setor proprietário instalado nas Índias Ocidentais britânicas. Com a ação da marinha inglesa no Caribe, impulsionada pela guerra contra a França, dominando novas áreas para a plantação de cana-de-açúcar, como Trinidad, plantadores tradicionais do Caribe inglês viam-se desafiados pela concorrência dessas novas áreas no próprio mercado interno. A supressão do tráfico, portanto, foi apoiada pelos plantadores caribenhos já estabelecidos e por representantes no Parlamento com o intuito de impedir o desenvolvimento das lavouras de cana das novas áreas dominadas pela marinha britânica, que poderiam causar uma concorrência prejudicial aos seus negócios enraizados¹⁸⁹.

No plano doméstico, a aprovação da medida buscava arrefecer a pressão pública que, além da

¹⁸⁵ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 223-232.

¹⁸⁶ BLACKBURN, Robin. *A Queda do Escravismo Colonial (1776-1848)*, p.317.

¹⁸⁷ Idem, pp. 339.

¹⁸⁸ Essa posição foi em grande medida entendida como o principal fator que determinou o fim do tráfico de escravos durante o século XIX. Ver, dentre outros autores: MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*, p. 146; WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*, pp. 146-149; SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico*, pp.13-15. Como contraponto, ver o comentário introdutório de ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pp. 04-07, principalmente, figura 1, p. 06 na qual a exportação do açúcar da América portuguesa e da possessão espanhola de Cuba não representariam uma ameaça à produção inglesa do Caribe.

¹⁸⁹ BLACKBURN, Robin. op. cit. pp. 325-326. O enriquecimento do contexto sobre a abolição do tráfico refere-se a obra de Seymour DRESCHER na qual procura não reduzir a questão da abolição do tráfico ao fator econômico somente. O aprofundamento das questões sobre movimento britânico antitráfico foram discutidas num contexto mais amplo em: DRESCHER, Seymour. *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*. Faça tal asserção com base no comentário de SCANAVINI, João Eduardo Finardi Álvares. *Anglofilias e Anglofobias: Percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826-1837)*, pp. 96-99.

campanha para a abolição do tráfico de escravos, pleiteava, desde a segunda metade do século XVIII, uma reforma política, definida na ampliação da representação de setores sociais no Parlamento e na esfera burocrática. *Quacres* enriquecidos através do comércio triangular, da atuação como banqueiros, bem como proprietários ligados ao setor têxtil, localizados em Manchester, não eram representados no Parlamento. Sob a mesma demanda, somavam-se católicos e metodistas, os quais não poderiam ingressar na burocracia por não serem anglicanos¹⁹⁰.

Ainda no plano doméstico, não só o interesse político foi o combustível da luta contra o tráfico de escravos. A nova concepção de mundo, instaurada pelo Iluminismo, daria outra motivação para a luta contra o tráfico e contra a escravidão. Parte dessa nova concepção baseava-se na valorização do princípio de humanidade, idéia que foi consolidando-se ao longo do século XVIII como princípio norteador das atividades humanas. Não sem razão, a *Enciclopédia* de Diderot e D'Alembert definia o verbete “humanidade” da seguinte maneira:

*“...um sentimento de benevolência por todos os homens que se exalta somente em uma alma grande e sensível. Esse nobre e sublime entusiasmo se atormenta com as penas dos outros e com a necessidade de mitigá-las, ele quer percorrer o universo para abolir a escravidão, a superstição, o vício e a desgraça...”*¹⁹¹

A utilização do princípio de humanidade era a base, senão o argumento principal, dos partidários ingleses antitráfico. Com base no ideal humanitário, as questões de reforma política ou a pressão econômica foram envolvidas por manifestações contra o tráfico internacional de escravos. Em suma, o argumento humanitário conseguiu acomodar sob sua sombra todos os anseios da sociedade inglesa direcionando-os na luta pela abolição do tráfico.

Assim, a pauta proposta por Strangford sobre o comércio português de africanos era uma tentativa de responder aos diversos setores sociais britânicos interessados na supressão do tráfico e apresentava-se da seguinte maneira:

*“...Sua Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal estando plenamente convencido da Injustiça, e má Política do comércio de escravos, e da grande desvantagem que nasce da necessidade de introduzir e continuamente renovar huma Estranha, e Facticia População para entreter o Trabalho e Industria nos seus domínios do Sul da América tem resolvido de **cooperar com Sua Magestade Britannica na Causa da Humanidade e Justiça, adotando os mais eficazes meios para conseguir em toda a extensão dos Seus Domínios huma gradual abolição do commercio de escravos (...)***¹⁹²[grifo meu]

Diante de tais considerações, a Coroa portuguesa assumia a determinação de que não permitiria a continuidade do tráfico de escravos “*em outra parte da Costa da África, que não pertença atualmente aos Domínios de S.A.R*”; mas ressaltava que tais determinações não invalidariam os “*direitos da Coroa de Portugal aos territórios de Cabinda e Molembo, os quais foram (...) disputados pelo governo da*

¹⁹⁰ BLACKBURN, Robin. op. cit. Cap 4. e pp. 319-320.

¹⁹¹ MARQUESE, Rafael B. *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*, p. 92.

¹⁹² O artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810 consultado para este trabalho encontra-se na *Coleção das Leis do Brasil (1808-1810)*, Carta de Lei de 26 de fevereiro de 1810, p. 48.

*França, nem como limitando ou restringindo o comércio de Ajuda e outros portos situados sobre a Costa comumente chamada na língua portuguesa de Costa da Mina*¹⁹³”.

Grande parte da bibliografia, algumas obras arroladas no capítulo anterior¹⁹⁴, interpretou o artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810 o primeiro exemplo da pressão inglesa contra o tráfico de escravos a sobre a Monarquia portuguesa na América. Isso porque compreendeu a ratificação do artigo sobre o tráfico de escravos como uma invasão da soberania da Coroa lusitana e o início da ação unilateral britânica em torno da questão comércio de africanos. Todavia, pela leitura do artigo, em nenhum momento a cláusula determina um prazo para a abolição do tráfico de escravos, ao contrário, a própria Corte do Rio de Janeiro apenas se comprometia a apoiar uma “*gradual abolição*”, sem especificar tempo nem medidas para essa tomada de decisão.

Nesse sentido, a assinatura do artigo X sobre o comércio de africanos não se restringia aos projetos britânicos diante da política internacional. Diversamente de um enquadramento da ação inglesa como uma invasão da soberania da Monarquia, os pareceres de conselheiros e ministros do Príncipe Regente descartavam qualquer interferência da Coroa britânica no tráfico com base no artigo em questão. Na verdade, fomentavam entendimentos, como o do conselheiro Manuel Jacinto, no qual ressaltava-se que com o respectivo artigo o território para o tráfico tinha até aumentado, pois compreendia os domínios portugueses na África, os portos de Ajudá e da Costa da Mina, além dos territórios de Cabinda e Molembo, antes proibidos pelos Ingleses e disputados com franceses¹⁹⁵. Os portos utilizados pelos traficantes não haviam sido restringidos, mas sim acrescidos.

Examinando o contexto em que foi elaborado o artigo do Tratado, outros aspectos podem ampliar o raio de ação no qual o referido termo estava envolvido. A administração colonial dos territórios de Luanda e Benguela, pelo menos desde o último quartel do século XVIII, sempre lutou contra o contrabando de escravos em navios estrangeiros e o não pagamento de direitos pelas embarcações portuguesas que atuavam no tráfico. No caso português, muitos traficantes buscavam outros portos ao norte de Luanda, como Ambriz e Cabinda (cenário de várias disputas entre portugueses, franceses e autoridades africanas), e negociavam diretamente com mandatários locais, almejando maiores lucros¹⁹⁶. Assim, a restrição aos *direitos de comprar e negociar em escravos* [somente] *nos Domínios* [africanos] *da Coroa de Portugal*, ajustada no artigo X do Tratado de Aliança, de alguma forma, tendia a beneficiar a centralização do tráfico português nos portos dominados por autoridades lusitanas, promovendo a arrecadação de direitos e inibindo as tentativas de contrabando em outros portos. Tal asserção não correspondia somente ao desejo inglês de restringir a área de atuação do tráfico português, mas de certa forma, relacionava-se com uma medida política da Coroa lusitana.

Além dos pareceres favoráveis dos conselheiros, a própria Corte do Rio de Janeiro não interpretava a décima cláusula do Tratado de Aliança como uma estipulação danosa aos interesses dos súditos

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ Principalmente MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*; PANTALEÃO, Olga. “A presença Inglesa” e o “Reconhecimento do Império: a mediação inglesa”; VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de todos os Santos*; BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: a Grã Bretanha, o Brasil e a Questão do Tráfico de Escravos de 1807-1869*. CONRAD, Robert. *Tumbeiros: O tráfico de escravos para o Brasil*. Em tais obras a interpretação o artigo X do Tratado de Aliança ou representaria o primeiro passo britânico ou estipularia a restrição somente ao domínio português nas costas da África.

¹⁹⁵ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 220-221. Contudo, o autor ressalta que o Desembargador Mello foi o único a não concordar com o artigo sobre o tráfico no Tratado, alegando que não via direito na intromissão britânica.

¹⁹⁶ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. pp. 62-66 e pp.92-95.

portugueses envolvidos no tráfico de escravos. Um exemplo foi a documentação enviada pelo Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Conde de Linhares, ao Governador e Capitão General da Capitania da Bahia, D. Marcos de Noronha e Brito, Conde dos Arcos¹⁹⁷, redigida em 13 de julho de 1811, cerca de ano e meio depois da ratificação do Tratado, na qual a Coroa autorizava o Conde dos Arcos a dar prosseguimento às negociações com as embaixadas dos Reis de Ardra (Porto Novo) e Daomé, instaladas em Salvador, desde 7 de setembro de 1810, com o objetivo de receber esclarecimentos a respeito da ratificação do artigo X do Tratado de Aliança¹⁹⁸.

Nesse caso, o Príncipe Regente esclareceu aos embaixadores africanos que, mesmo com o acordo diplomático assinado com a Inglaterra, ficavam reservadas a continuidade e a total liberdade do tráfico na Costa da Mina. Porém, mais do que obter esclarecimentos sobre os acordos diplomáticos firmados entre Portugal e Inglaterra, o principal objetivo das embaixadas de Ardra (Andra) e Daomé (D'Agomé) residia no oferecimento de privilégios para a exportação de africanos ao Império português. A embaixada de Ardra oferecia facilidades e cooperação, ao passo que o Rei do Daomé propunha exclusividade de comércio com a Monarquia lusitana¹⁹⁹. Note-se que Ardra e Daomé não eram domínios portugueses na África. O artigo X do Tratado de 1810 estipulava a ação do tráfico às possessões portuguesas africanas, mas liberava a continuidade do tráfico na Costa da Mina, onde os portugueses não possuíam domínios, com exceção de uma forte em Ajudá²⁰⁰.

Embora nenhum acordo fora fechado entre as partes, visto que a dependência de somente um porto africano poderia resultar em prejuízos aos traficantes devido as taxas de tributação serem controladas por mandatários locais²⁰¹, constata-se em tais negociações que a estipulação do Tratado de Aliança em 1810 não era vista pela Corte como uma restrição ao tráfico nem como uma efetiva invasão da sua soberania. Em suma, os Tratados de Aliança e de Comércio assinados em 1810 expressam a forma que a Corte portuguesa e o representante da Coroa britânica encontraram para a conjugação de vários interesses, entre eles: os da Inglaterra em satisfazer pressões políticas internas para o fim do tráfico; as conveniências da Coroa portuguesa em sustentar a aliança britânica durante o confronto europeu e em regularizar a administração colonial nos territórios da África.

Porém, o ambiente e as variáveis no jogo diplomático em torno do tráfico de escravos ganharam maior relevo à medida que a marinha de guerra britânica passou a apreender as embarcações portuguesas empregadas neste ramo mercantil fundamentando-se na letra do artigo X do Tratado de Aliança e Amizade. Nesse sentido, em torno do conflito político com base nas interpretações sobre o referido artigo é possível, além de delinear as pressões, as ações e os instrumentos utilizados por cada governo, reconstituir o ambiente em que os diplomatas estavam envolvidos e deveriam contemplar no jogo das negociações internacionais sobre o tráfico de escravos.

Um dos primeiros comentários a respeito das apreensões de navios portugueses por cruzadores ingleses, com base no artigo X do Tratado de Aliança e Amizade, foi publicado em maio de 1812 no jornal *Idade d'Ouro do Brazil*, periódico impresso em Salvador, entre 14 de maio de 1811 até 24 de

¹⁹⁷O Conde dos Arcos era Vice-Rei do Brasil e tornou-se governador da Bahia, em 1808, com a vinda da Corte portuguesa para a América. Ver: LIMA, Oliveira. *D. João VI no Brasil*, p. 111 e RODRIGUES, Jaime. op. cit. p. 90. Ver também: SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*, vol. 1 p. 179.

¹⁹⁸*Decisões do Governo do Império do Brasil (1808-1816)*, nº 30, 13 de julho de 1811.

¹⁹⁹RODRIGUES, Jaime. op. cit. p. 90.

²⁰⁰SILVA, Alberto da Costa e Silva. *Francisco Felix de Souza, um mercador de escravos*, p. 97.

²⁰¹Idem.

junho de 1823, tendo por responsável Manuel Antônio da Silva Serva²⁰². O periódico informava que três navios portugueses haviam sido apreendidos na Costa da Mina, precisamente no porto de Onim, de onde foram levados para Serra Leoa e julgados como boa presa, com base no “*tratado assinado*”²⁰³. No mesmo mês, porém em Londres, o *Correio Braziliense*²⁰⁴, periódico impresso entre 1808 e 1822 por Hipólito José da Costa, também publicava uma relação de embarcações apreendidas por cruzadores ingleses na Costa da Mina. Somada a essa relação, seguia um comentário do jornal relatando que as ações britânicas foram iniciadas no mês de agosto ou setembro do ano de 1811 nos portos da Costa da Mina como Onim, Badagre e Porto Novo, onde, inicialmente, registraram as embarcações portuguesas ancoradas nessas localidades e apreenderam dois navios, um sob suspeita de ser inglês e outro por traficar escravos ao norte do cabo das Palmas²⁰⁵. Todavia, segundo o mesmo periódico, numa segunda visita aos portos da Costa da Mina, em janeiro de 1812, a marinha britânica passou a apreender “*tudo quanto lá acharam, guardando respeito aos que acharam no Porto de Ajuda [Ajudá], com o motivo que só ali se entendia Porto Portuguez na Costa da Mina para comerciar*”²⁰⁶.

Diante dessas ações inglesas no litoral da África Ocidental, a *Gazeta do Rio de Janeiro*²⁰⁷, periódico que sob tal denominação foi impresso no Rio de Janeiro entre 1808 e 1822, tinha por responsável Frei Tibúrcio José da Rocha, publicava, em julho de 1812, um resumo da carta de Lord Strangford ao cônsul britânico da Cidade da Bahia, Frederic Lindeman²⁰⁸, “*estranhando*” as apreensões de navios portugueses por embarcações britânicas na Costa da Mina. Strangford afirmava que a Grã-Bretanha não estava de acordo “*com semelhante procedimento*” e nem “*dava a mesma inteligência*” ao artigo X do Tratado de Aliança de 1810 como se dava na possessão inglesa de Serra Leoa. Concluindo sua carta, Strangford declarava que enviaria uma representação ao ministro britânico sobre o assunto²⁰⁹.

Considerando que a *Gazeta do Rio de Janeiro* era um jornal oficial, impresso pela própria Imprensa Régia, a publicação do extrato da carta possuía um sentido político ao qual estaria relacionada a exibição da ação do governo de D. João sobre a autoridade britânica na América. Com a publicação da carta do representante britânico buscava-se, além de mostrar a ação da Corte portuguesa, impedir que súditos portugueses se confrontassem com os negociantes ingleses, tanto no Rio de Janeiro como em Salvador, praça do maior número de navios apreendidos²¹⁰. A erupção dos conflitos entre portugueses americanos, principalmente baianos, contra ingleses, foi claramente identificada na matéria editada no mês de agosto de 1812 pelo *O Investigador Portuguez*, outro periódico português, impresso em Londres entre 1811 e 1819 por Bernardo José Abrantes e Castro, Vicente Pedro Nolasco da Cunha e Miguel

²⁰² O responsável pela publicação do periódico baiano, Manuel Antônio da Silva Serva, um negociante português que se fixou em Salvador em 1797, pediu autorização para o Governador e Capitão General da Bahia, Conde dos Arcos, que encaminhou o pedido para o Secretário dos Negócios do Reino, Conde de Aguiar. Silva Serva viajou para o Rio de Janeiro e acompanhou os trâmites burocráticos do pedido encaminhado. A Autorização para a impressão do periódico baiano foi concedida sob a condição de não prejudicar a publicação da *Gazeta do Rio de Janeiro* e do Governador e Capitão Conde dos Arcos nomear um revisor “*de cujos princípios nada haja a recear*”. Ver: SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *A Primeira Gazeta da Bahia: Idade d’Ouro do Brasil*, pp. 15-16.

²⁰³ *Idade d’Ouro do Brasil*, maio de 1812, nº42. Excerto extraído de SILVA, Maria Beatriz Nizza da. op. cit. p.71. De acordo com o excerto, o piloto de uma das três embarcações apreendidas recomprou o navio capturado, voltando para a Salvador e queixou-se ao Governador e Capitão General sobre o artigo X do Tratado de Amizade.

²⁰⁴ Informações mais abrangentes acerca de *O Correio Braziliense* e de Hipólito José da Costa serão fornecidas no terceiro capítulo desta Dissertação, em um item reservado à discussão sobre a Convenção de 1817 empreendida pelos periódicos portugueses impressos em Inglaterra.

²⁰⁵ *Correio Braziliense*, vol 8, nº47, Maio de 1812, p. 799.

²⁰⁶ *Idem*.

²⁰⁷ Assim como foi mencionado na nota 55, tratarei com maior profundidade sobre os jornais portugueses publicados no período no terceiro capítulo deste trabalho.

²⁰⁸ Frederic Lindeman assumiu o consulado em 9 de fevereiro de 1810. Ver: VERGER, Pierre. op. cit. p. 303.

²⁰⁹ *Gazeta do Rio de Janeiro*, nº 55 de 5 de julho de 1812. A carta do encarregado de negócios britânicos também foi publicada na *Idade d’Ouro do Brasil* com o mesmo sentido de tranquilizar os negociantes envolvidos no tráfico. Ver: SILVA, Maria Beatriz Nizza da. op. cit. p. 72. Vale frisar que o mesmo documento ainda foi publicado no *Correio Braziliense*, vol 9, nº 55, Dezembro de 1812, p. 972.

²¹⁰ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 270.

Caetano de Castro oriundos de Portugal e que a partir de 1814 teria como redator José Liberato Freire de Carvalho²¹¹. Relatava-se a “*consternação dos commerciantes da [Bahia] causada pelas tomadias (...) dos navios britânicos*” e a reação dos negociantes da mesma Praça, negando a entrada de ingleses em suas casas e impedindo o desembarque, “*por ordem ou intimação do governador*”²¹².

Ao longo de todo o segundo semestre de 1812, os jornais, tanto o do Rio de Janeiro como os de Londres não atacaram nem criticaram a ação britânica²¹³. A falta de uma matéria que refutasse as apreensões inglesas respeitaria a escolha política da Corte do Rio de Janeiro em solucionar a questão sem pressionar a aliança entre as duas Coroas. O *Correio Braziliense*, além de não se posicionar em relação às ações dos cruzadores, não publicou nenhuma matéria relativa ao tráfico ao longo do ano de 1813. Já a *Gazeta do Rio de Janeiro* e *O Investigador Portuguez*, procuravam apostar nas relações entre o governo português e inglês, não desejando, segundo *O Investigador*, “*ver a falta de harmonia entre (...) tam intimos aliados*”. Com uma escrita mais incisiva, o mesmo jornal repreendia a ações dos súditos portugueses da Bahia contra os ingleses ali residentes, argumentando que “*era injusto confundir os actos de hum governo (...) com o character individual*”²¹⁴. Na verdade, *O Investigador Portuguez* assumia um tom diplomático por ser um periódico financiado pela embaixada em portuguesa em Londres²¹⁵.

Porém, mesmo com a carta de Strangford para o cônsul inglês em Salvador e com a publicação de notícias em Londres sobre as apreensões, as ações efetuadas pela marinha de guerra britânica continuaram a ocorrer²¹⁶. A resposta de Castlereagh a Lord Strangford declarava que já era “bem tempo de o Príncipe Regente de Portugal começar a cumprir suas Promessas quanto à abolição desse tráfico de sangue humano”²¹⁷. Tornando-se um problema internacional, uma vez que a apreensão de navios em alto-mar era considerada pelo “direito das gentes” um desrespeito à soberania e uma ameaça ao direito de propriedade dos súditos portugueses, haja vista as perdas de traficantes, o embaixador português em Londres, D. Domingos de Sousa Coutinho, já Conde de Funchal, encaminhava a questão, pedindo ao Conde dos Arcos, em 25 de novembro de 1812, que enviasse “*um mapa com o nome de navios, capitaens, arqueação, tripulantes e escravatura*”, especificando o nome dos moradores da Praça da Bahia que tiveram seus navios condenados na Corte do Vice-Almirantado em Serra Leoa²¹⁸.

Dentre o volume de manifestações e queixas sobre as ações da esquadra naval britânica, ganhou grande publicidade a primeira de duas “*Representações que o Corpo do Comércio da Bahia dirigio a Sua Alteza Real o Príncipe Regente*”. As “*Representações*” foram escritas pelo “*corpo de commercio da Bahia, em especial os diretores das quatro Companhias de Seguro e Negociantes dela*” e publicadas em maio de 1813 pelo periódico *O Investigador Portuguez*²¹⁹. O documento relacionava as apreensões inglesas a um atentado contra o “*brio nacional*” e contra a bandeira portuguesa, além de considerar uma

²¹¹ Volto a reiterar que maiores detalhes sobre os autores e sobre os jornais serão narrados no terceiro capítulo.

²¹² *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. IV, nº14. Agosto de 1812. p.285.

²¹³ Não faço menção a *Idade d'Ouro do Brazil* devido a consulta circunscrita a alguns excertos coligidos por Maria B. Nizza da SILVA, fator que impossibilita uma compreensão mais profunda da linha traçada pelo periódico diante da questão do tráfico.

²¹⁴ Idem, p. 285. “... nos absteremos de reflexões a este respeito persuadidos de que os 2 governos (...) hão de remediar os inconvenientes e prejuízos particulares, que são resultado necessário das circunstancias...”. A indignação baiana contra os súditos britânicos baseava-se na apreensão de pelo menos 17 embarcações negreiras baianas e na falência de cinco casas comerciais no primeiro semestre de 1812. Ver: MANCHESTER, Alan. op. cit. p.151.

²¹⁵ MARQUES, João Pedro. op. cit. p.114 e TENGARRINHA, José. “O jornalismo da primeira emigração em Londres”, in: COSTA, Hipólito José. *Correio Braziliense, ou, Armazém Literário*, vol XXX. Tomo I, Estudos, p. 243.

²¹⁶ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 270.

²¹⁷ MANCHESTER, Alan. op. cit.p. 152.

²¹⁸ Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, LOC: 15, 3, 22. FUNCHAL, Domingos Antonio de Sousa Coutinho. Conde de Correspondência com o Governador da Bahia 1811-1813.

²¹⁹ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VI, nº 23. Maio de 1813, p. 560.

invasão às propriedades da nação. Além disso, tais capturas eram vistas como obstáculos aos “*interesses do commercio do Brasil (...) e o patrimonio do Estado*”:

“... vazos de guerra da Grã-Bretanha (...) [**cometem**] *aprezamentos arbitrarios, e inteiramente contrarios a letra das estipulaçoens entre os Governos Portuguez e Inglez (...) estipulações que os tribunaes, e officios da Marinha da Grande Bretanha tem inteiramente interpretado a seu caprichoso arbitrio ...*”²²⁰[grifo meu]

Cientes dos acordos firmados em 1810, os negociantes baianos julgavam ilegais as atitudes da marinha britânica em relação aos navios negreiros portugueses que foram apreendidos sob a fundamentação de que burlavam os termos dos Tratados de Aliança e Amizade e de Comércio e Navegação. Na verdade, ressaltando a união dos sentimentos de humanidade e filantropia entre o Príncipe Regente e o governo britânico, os autores se fundamentavam na observação presente no artigo X do Tratado de Aliança, no qual o governo português asseverava que adotaria meios “*graduais para abolição do tráfico*”²²¹. Alegando tal estipulação, acabavam qualificando as ações inglesas como injustas e baseadas em interpretações “*caprichosas*”, tendo em vista que nenhum item do artigo X do Tratado de Aliança havia sido quebrado.

Mas a primeira “*Representação*” também levantava outros pontos importantes para os traficantes:

“... *esta Mina Senhor levou na sua exploração a fortuna de muitos particulares, e de muitas familias, paralizou o commercio do Brazil sobre a costa d’Africa, e tirou á circulação geral o importantissimo cabedal de dois milhões de cruzados com outras consequencias de gravissimo prejuizo para o Estado e para o Brazil, quaes são a diminuição da Marinha Mercantil, o principio da **destruição da lavoura do tabaco, a decadência de toda a outra lavoura brasileira** pela falta de braços tão fortes como os dos negros em comparação dos indigenos; a **diminuição dos direitos, dizimos, e impostos que pagão o tabaco, as agoas-ardentes** (...) em troco dos quaes se importa tão bem o ouro em pó que vem a aumentar a circulação do numerário, e ultimamente a **annihilação das rendas reais...***”²²² [grifo meu]

A argumentação dos traficantes não se resumia na pressão ao Príncipe Regente em remediar suas perdas. Na verdade, relacionavam as perdas particulares às perdas do próprio Estado, argumentando que a arrecadação de direitos seria prejudicada.

Basicamente, os impostos que incidiam sobre os escravos traficados se dividiam em direitos de saída, direitos de entrada, direitos de baldeação e direitos de saúde. Os direitos de saída recaíam sobre os produtos utilizados para o comércio na Costa da África. Só para o consumo do tabaco eram cobrados, pela “*Casa de Arrecadação*”, 400\$000 réis por arroba²²³. A cobrança deste tributo ficou evidente em um esclarecimento feito por João Paulo Bezerra, Secretário dos Negócios Estrangeiros entre junho e novembro de 1817, ordenando que as mercadorias destinadas ao comércio de africanos não saíssem dos portos do Reino Unido de Portugal e Brasil, caso não tivessem pago os direitos

²²⁰ Idem, p. 561.

²²¹ *Coleção das Leis do Brazil (1808-1810)*, Carta de Lei de 26 de fevereiro de 1810. Artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810. p. 48. Ver também: excerto da matéria publicada na *Idade d’Ouro do Brasil*, publicada por SILVA, Maria Beatriz Nizza da. op. cit. p. 72-73.

²²² *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VI, nº 23. Maio de 1813. p.563. Ver ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp 270 e seguintes.

²²³ *Coleção Alberto Penteado (Coleção de Leis, Decretos e Alvarás)*. Biblioteca do Museu Paulista/USP, Obra Rara, 792, Alvará de 28 de maio de 1808, p. 326.

de consumo²²⁴. Já sobre os escravos que chegavam da África, segundo Oliveira Lima, além de um imposto de entrada de 6\$000 réis, a partir de 1818 passou a ser cobrado um adicional de 9\$000 réis sobre cada escravo desembarcado²²⁵.

Além de cobrar os direitos sobre a armação dos navios, sobre os produtos exportados para a África em troca de africanos e pela entrada de escravos na América, o governo português também tributava as baldeações de escravos entre os portos do Império português. Em uma representação a D. João, a Mesa de Inspeção da Bahia pedia isenção aos traficantes baianos da obrigatoriedade de pararem nas ilhas de São Tomé e Príncipe devido às moléstias acarretadas em virtude do tempo que se gastava com as calmarias marítimas na região. Diante do pedido, o Príncipe Regente concedeu isenção de pararem nas ilhas portuguesas da África, mas impôs que fossem pagos em Salvador os direitos pertencentes aos portos das ilhas atlânticas²²⁶. Pedido similar foi o de traficantes que negociavam escravos entre os portos da África e os de Santa Catarina e de São Pedro do Sul. Os negociantes suplicavam a D. João a desobrigação de pagarem 4\$800 réis à Guarda Real de Polícia do Rio de Janeiro para a iluminação da cidade, já que traficaram diretamente entre as costas da África e os portos do sul da América portuguesa, não fazendo, portanto, baldeação na Corte. Anuindo ao pedido, o Príncipe Regente, decretou que continuasse a ser cobrado o direito de entrada de 800 réis, mesmo não fazendo baldeação no Rio de Janeiro, e que as viagens futuras pagassem 4\$800 réis nos portos de destino pela baldeação que deveriam fazer na Corte²²⁷.

Por fim, o direito de saúde era cobrado no Lazareto, lugar onde os escravos passavam uma temporada de adaptação e cura das enfermidades contraídas durante a travessia marítima. Até 1809, o valor do direito era de 400 réis, mas depois de um requerimento elaborado por traficantes do Rio de Janeiro, o valor passou a 320 réis por escravo.²²⁸

De fato, grande parte da arrecadação do governo resultava dos direitos sobre o tráfico. Nesse sentido, a “*Reprezentação*” elaborada pelos traficantes da Bahia acabava formulando parâmetros para que a Corte do Rio de Janeiro apresentasse uma defesa que unia os interesses particulares aos interesses da Coroa para que conseguissem o ressarcimento de seus prejuízos diante das ações britânicas.

O objetivo dos traficantes, através da “*Reprezentação*”, era enumerar os pretextos em que se baseavam os cruzadores britânicos para a captura dos navios portugueses e refutá-los para servir na formulação da defesa das perdas marítimas. Segundo os comerciantes baianos, o primeiro pretexto que os ingleses utilizavam para efetuar apreensões era o de que as embarcações lusitanas de construção estrangeira não poderiam ser empregadas no comércio de escravos. O fato de um navio ser equipado por ferragens em outros portos também era um motivo, segundo a “*Reprezentação*”, para que o navio fosse considerado estrangeiro e submetido ao confisco. Entretanto, os negociantes baianos se defendiam desta asserção se referindo ao fato de que a compra de um navio o nacionalizava, “*pois que é maxima incontestável em todo o direito publico, e universal...*”²²⁹ Até onde consegui verificar, o pretexto inglês sobre

²²⁴ *Coleção Leis do Brasil*. (1816-1819), Decreto de 05 de novembro de 1817.

²²⁵ LIMA, Oliveira. op. cit. pp.277-278. Entretanto, um comentário do *Investigador Portuguez* estipulava que o pagamento pela entrada de africanos na América portuguesa era de 10 mil réis. Ver: *Coleção Leis do Brasil (1816-1819)*, Alvará de 25 de abril de 1818. pp. 30-34.

²²⁶ *Coleção Alberto Penteado (Coleção de Leis, Decretos e Alvarás)*. Biblioteca do Museu Paulista/USP, Obra Rara, 792, Carta Régia de 13 de abril de 1808. p. 289 e *Coleção Leis do Brasil*. (1808-1810), Carta Régia de 13 de abril de 1808.

²²⁷ *Decisões do Governo do Império do Brasil (1808-1816)*, nº26 de 05 de setembro de 1814.

²²⁸ *Decisões do Governo do Império do Brasil (1808-1816)*, nº37 de 07 de setembro de 1811.

²²⁹ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VI, nº 23. Maio de 1813, pp. 564-565. Ver: ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 276 e seguintes.

a nacionalidade das embarcações portuguesas residia no artigo V do Tratado de Comércio e Navegação de 1810, o qual reconhecia a “nacionalidade” das embarcações portuguesas somente àquelas construídas nos domínios da Monarquia portuguesa ou apresadas em guerra por súditos portugueses²³⁰. Os autores da “*Reprezentação*” estavam cientes deste termo e, por isso, reproduziram uma Nota Oficial do Marquês de Wellesley ao Conde de Funchal, na qual afirmava-se que as embarcações portuguesas que não fossem construídas e fabricadas em domínios portugueses não seriam aceitas somente em portos britânicos, nada especificando sobre o direito de apreensão de navios negreiros lusitanos.²³¹

O segundo pretexto baseava-se na acusação de traficantes portugueses se associarem a súditos britânicos nas negociações com escravos. Tal associação se dava através da compra de escravos em portos e feitorias inglesas na África ou até na resistência de traficantes britânicos em deixar as rotas do Atlântico, utilizando-se de papéis ou bandeiras de outras nações para continuar o tráfico entre a Costa da Mina e o Caribe. Diante de tal acusação, os traficantes baianos alegavam que deveriam ser examinados os despachos, os passaportes e mais os livros dos navios, para que se determinasse a legalidade ou não das apreensões²³².

O último pretexto envolvia a denominação do território “Costa da Mina” e ligava-se diretamente ao artigo X do Tratado de Aliança de 1810. Segundo os negociantes baianos, a Costa da Mina, considerada pelos portugueses, situava-se entre o Cabo das “Palmas” até o Cabo “Formoso”. Entretanto, para os ingleses, a mesma costa, era compreendida entre o Cabo de “Trez Pontas” e o Cabo Formoso, limitando-se ao porto de Ajudá²³³. Assim, os traficantes frisavam que, segundo a estipulação do artigo X do Tratado de Aliança, o tráfico continuava permitido em “*outros portos situados sobre a Costa comumente chamada na língua portuguesa de Costa da Mina ...*”²³⁴ [grifo meu]. Assim, com base no artigo X do Tratado de Aliança, tentavam ressaltar que a compreensão da extensão geográfica da Costa da Mina não estava relacionada ao entendimento inglês, mas sim ao modo pelo qual era compreendida pelos portugueses.

Além de enumerar os pretextos de que se valiam os cruzadores ingleses para executar as buscas em alto-mar, os negociantes de escravos, ainda na *Reprezentação*, fariam uma grande crítica aos anseios abolicionistas britânicos, identificados como o motor da cruzada contra o comércio de escravos:

“... *E pode-se crer que o zelo dos direitos da humanidade, e o desejo de melhorar a sua sorte os tem conduzido a tamanhos despotismos? Elles que em vez de reduzirem a condição de libertos os captivos que tem encontrado nas embarcações Portuguesas, como parecem inculcar, os levam forçosamente a colonia de Serra Leoa, e ahí trocado o nome de Escravos por criados os fazem servir as suas Lavouras, e ao engrandecimento da sua população, e aos trabalhos da vida civil...*”²³⁵[grifo meu]

Os autores desqualificavam o discurso político dos partidários antitráfico, apresentando uma contradição entre o “*zelo dos direitos de humanidade*” e a maneira com que tentavam introduzir tais direitos, classificada como despótica. Além disso, enquadravam a ação britânica de apresar navios portu-

²³⁰*Coleção Leis do Brasil (1810-1815)*, Carta de Lei de 26 de fevereiro de 1810. Tratado de Comércio e Navegação de 1810, artigo V, p. 54.

²³¹*O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VI, nº 23. Maio de 1813, p.563.

²³²*Idem*, pp. 565-566.

²³³*Idem*, p.567.

²³⁴*Coleção Leis do Brasil (1808-1810)*. Carta de lei de 19 de fevereiro de 1810. Artigo X do Tratado de Aliança e Amizade, p.48.

²³⁵*O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VI, nº 23. Maio de 1813, p. 569.

ses como uma ação com fim econômico e não filantrópico, já que julgavam a detenção dos africanos e a sua ida até Serra Leoa como uma viagem forçada, tal como o tráfico, para uma finalidade similar àquela executada pelos negros na América, ou seja, o trabalho na lavoura para o “*engrandecimento da população, e os trabalhos da vida civil*”.

E concluíam o documento com a seguinte afirmação:

*“... Os negociantes do Brazil proclamão a face do Mundo inteiro os mesmos sentimentos de Humanidade, e de Philantropia, de que tanto se gaba, e ostenta a Nação Inglesa para conseguir a abolição do tráfico indecoroso da Escravatura, offensivo da lei natural, e dos Direitos do homem, mas elles assim como os Negociantes Inglezes que outrora pediram vinte anos ao seu governo para a sucessiva, e gradual abolição, reconhecem que este saudavel resultado da Ilustração do Século, e dos bem entendidos interesses da sociedade não pode surtir efeito se não por hum andar lento, e vagoroso, e não por hum golpe decepador, e subversivo de principios estabelecidos, e já arreigados pela diuturnidade do Tempo, e pela velhisse dos prejuizos...”*²³⁶[grifo meu]

Utilizando-se dos mesmos princípios que o movimento britânico contra o tráfico empregava em seus discursos, os traficantes baianos elaboravam uma defesa para que o comércio de africanos ocorresse sem empecilhos. Sob os princípios de filantropia e humanidade, projetavam a extinção da prática mercantil de uma forma que não acarretasse perdas nem desrespeitasse o direito de propriedade, tão difundido pela Ilustração, e que poderia ser afrontado por um “*um golpe decepador*”.

A “*Representação*”, portanto, fez o papel de um roteiro a ser seguido para a defesa diplomática dos interesses de traficantes portugueses nos tribunais ingleses. A exibição dos pretextos acusatórios e a formulação das refutações respectivas são grandes exemplos desta finalidade. Os argumentos usados para a defesa de interesses também devem ser levados em consideração: o tráfico de escravos não se fundamentaria mais na necessidade de converter pagãos condenados à morte na África, mas sim, no direito internacional e moderno. O tráfico poderia continuar fundamentando-se no direito de propriedade e nos Tratados internacionais. Por tais preceitos, o governo britânico não teria jurisdição para apreender navios portugueses, fazendo com que tais detenções fossem consideradas arbitrárias e totalmente ilegais.

Diante das ações britânicas, o Secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra, D. João de Almeida Melo e Castro, Conde de Galveas,²³⁷ elaborou o aviso de 14 de junho de 1813, referente às ações dos cruzadores britânicos, mandando que os negociantes vítimas das ações da esquadra naval inglesa reunissem justificações com o valor das perdas para reclamarem “*a justa e devida indenização de taes prejuizos.*”²³⁸

O aviso imprimia a intenção da Corte portuguesa em negociar as apreensões dos navios lusitanos empregados no tráfico e confiscados por cruzadores britânicos. A busca de “*justificações legais*” evidencia a tentativa de recolher argumentos para que a Coroa pudesse se defender e receber indenizações

²³⁶Idem, pp. 570-571.

²³⁷ D. João de Almeida Melo e Castro, Conde de Galveas, assumiu a Secretaria de Negócios Estrangeiros e da Guerra depois da morte de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Conde de Linhares, em 1812 e permaneceu como secretário até abril de 1814, ano de sua morte.

²³⁸ Não encontrando o aviso em fontes do governo, utilizo a publicação feita na *Gazeta do Rio de Janeiro*, nº 52, 30 de junho de 1813. O mesmo documento também foi publicado n’*O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VIII, nº 29. Novembro de 1813, pp. 70-71 e também na *Idade d’Ouro do Brazil*. Ver: Silva, Maria Beatriz Nizza. op. cit. p. 74.

sobre os navios portugueses. Embora não houvesse indicado a tática de defesa, a Corte do Rio de Janeiro reunia informações para negociar um acordo diplomático ou dar início aos meios judiciais para obter o ressarcimento pretendido.

Em um primeiro momento, o embaixador português, Conde de Funchal, considerava que o encaminhamento das questões por via judicial resultaria em muitos gastos. A saída para D. Domingos de Sousa Coutinho seria insistir nas relações governo a governo²³⁹. Assim, em meados de 1813 apresentou um plano, sem o conhecimento da Corte do Rio de Janeiro, a Lord Castlereagh no qual o governo português proibiria o comércio de escravos ao norte do Cabo das Palmas, fixaria novos tributos de entrada sobre escravos, e aceitaria a nomeação de oficiais britânicos para as possessões de Bissau e Cachéu. A contrapartida inglesa seria a reparação dos apresamentos e o compromisso de não interferir no tráfico na Costa da Mina, Cabinda, Molembo e nos territórios de Angola²⁴⁰.

Entretanto, Lord Castlereagh recusou o plano do Conde de Funchal, ressaltando que era imprescindível a abolição do tráfico na Costa da Mina. Além disso, afirmava que, pelo artigo X do Tratado de Aliança de 1810, só era permitido a Portugal o comércio de gêneros e não de escravos nesta região. A Corte portuguesa também reprovou o plano de Funchal e advertia, através de Galveas, que “*o governo de Londres, fugindo de terminar as questões das presas que vão continuando a fazer-se, particularmente sobre os navios da praça da Baía, singularmente aplicados ao comércio da Costa da Mina, varia todos os dias sobre este interessante ponto, e já se lembra afinal de pretender a suspensão igualmente deste comércio (...) querendo dar interpretações cerebrinas à letra clara e expressa do artigo do Tratado, onde nada se fala do comércio de gêneros, mas sim de escravatura, como é claro do seu preâmbulo e como é conforme à maneira como sempre fez o comércio da Costa da Mina, onde jamais se exportavam gêneros alguns*”²⁴¹.

O ambiente e as variáveis que envolviam o comércio de escravos ultrapassavam ainda a relação entre comerciantes prejudicados pelas tomadias britânicas com a Corte do Rio de Janeiro e desta com o governo britânico. O contexto britânico sobre a questão do tráfico também influenciava as ações do embaixador e da própria Corte no Rio de Janeiro. A manutenção do comércio de africanos pela Coroa lusitana era em grande parte criticada por discursos proferidos no Parlamento britânico e por artigos de periódicos ingleses antitráfico. Diante disso, jornais portugueses publicados em Londres ganhavam grande importância como instrumento político do governo português na Inglaterra e na América, à medida que rebatiam os argumentos dos partidários britânicos antitráfico, tornando pública não só a defesa de particulares como a defesa de interesses da Corte portuguesa. De certa forma, a Corte do Rio de Janeiro participava e buscava influenciar as posições sobre o tráfico de escravos na Grã-Bretanha. Tal postura era definida por comentários de leis referentes ao tráfico elaboradas por D. João; respostas aos artigos de outros jornais e periódicos ingleses que manifestavam posição contrária à política instaurada pelo governo do Rio de Janeiro sobre o comércio de africanos; e refutação dos discursos apresentados por parlamentares britânicos contra o tráfico.

Em discurso proferido no Parlamento, em julho de 1813, publicado n’*O Investigador*, após a veiculação das *Representações*, Wilberforce cobrava D. João, queixando-se da falta de ação diante da questão. Para o parlamentar, ainda que a Coroa portuguesa tivesse se comprometido a “*cooperar*” com

²³⁹ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 274.

²⁴⁰ Idem. p. 275.

²⁴¹ Trecho de um Despacho escrito por Conde de Galveas, in: ALEXANDRE, Valentim, op. cit. pp. 275-276.

a Grã-Bretanha para a abolição do tráfico de escravos, o comércio português de africanos não só continuava como também passava a realizar-se com mais vigor pelos negociantes lusitanos. Wilberforce cobrava do governo português uma atitude que promovesse conforto aos escravos na travessia entre as costas da África e os portos da América e meios de instrução aos africanos. No mesmo discurso, o parlamentar dizia que ao sul da linha do Equador o tráfico era humano, mas que “*estendendo-o ao norte os portugueses faziam com crueldade*”. Também reclamava das embarcações pequenas, do grande número de mortes por sufocação e das doenças permanentes que assolavam os porões dos navios, fato que denunciava como uma “*flagrante infração das leis de humanidade*”²⁴².

Pressionando a Corte portuguesa, Wilberforce afirmava ainda que não podia tolerar a idéia de que a Grã-Bretanha, através do Tratado de Aliança de 1810, acabasse auxiliando os navios portugueses empregados no tráfico²⁴³. Colocar a aliança entre as duas nações em questionamento era um forte argumento tanto de um como de outro lado. Utilizando-o, o próprio parlamentar passava a questionar sua validade e apontava a Coroa portuguesa como a maior beneficiária da ratificação do referido Tratado.

Respondendo indiretamente a Wilberforce, o *Investigador Portuguez* publicava a refutação ao discurso do parlamentar realizada pelo próprio Secretário dos Negócios Estrangeiros da Coroa britânica. Aliás, a organização das matérias publicadas era uma das maneiras que o jornal encontrava para rebater as posturas contrárias à linha política adotada pela Corte do Rio de Janeiro. Assim, noticiava que Lord Castlereagh asseverava que o governo britânico havia feito uma representação ao governo de D. João e pedia ao parlamentar que retirasse sua proposta, limitando-se apenas a pedir informações até o princípio da próxima sessão, já que esperava “*hum arrançamento mais satisfatório com a Corte de Portugal e que nem era coerente o Príncipe Regente [português] fazer comunicação à Câmara com as coisas no estado em que elas se achavam*”²⁴⁴.

A resposta de Castlereagh não estava isenta de sentido político. Na perspectiva do governo britânico, a aliança entre Portugal e Inglaterra era um fator geopolítico importante que fazia Lord Castlereagh conter as proposições dos parlamentares antitráfico.²⁴⁵ Vale lembrar que a aliança entre a Coroa portuguesa e a Coroa britânica ligava-se à guerra contra as tropas napoleônicas na Península Ibérica. Do mesmo modo que os Tratados assinados em 1810 facilitavam a presença e o comércio de produtos ingleses em áreas americanas do Império espanhol. Fica claro que a postura internacional do governo britânico sobre o tráfico de escravos distinguia-se das ações requeridas pelos parlamentares antitráfico²⁴⁶.

Além do discurso de Wilberforce ser refutado pelo próprio governo britânico, ele também foi contestado diretamente por um comentário publicado em *O Investigador* em setembro de 1813.²⁴⁷

O primeiro item do comentário ao discurso de Wilberforce foi a transcrição do artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810. Com o artigo reproduzido, o jornal frisava que o governo de D. João

²⁴² *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol VII, nº 26. Agosto de 1813. “*Relato do discurso de Wilberforce na Câmara. Wilberforce pede comunicação a Sua Alteza Real à execução da parte do Tratado de 1810 que promete a abolição do commercio da escravatura*”. p. 353.

²⁴³ No tráfico entre Moçambique e América era comum marinheiros ingleses do Cabo da Boa Esperança dar guarida aos traficantes portugueses vítimas de dificuldades marítimas.

²⁴⁴ *Idem*, p 354.

²⁴⁵ *Idem*, Wilberforce chegou a propor que se usasse a força para poder barrar o tráfico. “*...espero que não teremos necessidade de recorrer a huma tão triste alternativa (...) que está em nosso poder reprimir pela força...*” p. 354.

²⁴⁶ BLACKBURN, Robin. *A Queda do Escravismo Colonial (1776-1848)*, p. 344.

²⁴⁷ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VII, nº 27. Setembro de 1813. “*Observações sobre a impolítica e injustiça da falla, e moção que no dia 10 de julho fez Mr. Wilberforce na Câmara dos Communs*” p. 377.

se comprometera apenas a “cooperar com a gradual abolição do tráfico” e de “não permitir continuar (...) em alguma parte da Costa da África que não pertencesse aos domínios portugueses”.²⁴⁸ Embora a reprodução do artigo tivesse grande importância para mostrar que o governo do Rio de Janeiro agia numa esfera legal, o que chamou mais a atenção foi a refutação direta às palavras proferidas por Wilberforce na Câmara dos Comuns:

“... Este grande filantropo assevera que o Commercio de escravatura, depois da sua abolição em Inglaterra, tem sido continuado com mais vigor (...) pelos negociantes portugueses...” Esta asserção he falsa, falsissima e desafiamos Mr. Wilberforce para que mostre o contrario; e quando elle produzir provas da sua asserção lhas refutaremos com documentos autênticos...”²⁴⁹

“... [as provas] não podem ser fornecidas senão pelos Capitaens dos navios empregados neste detestável tráfico, ou pelos mesmos escravos. Estes, alem de suspeitos, não estão em correspondência com Mr. Wilberforce, nem sabem que tal ente existe no mundo, e menos ainda que he procurador dos Africanos, sem que estes lho rogassem, ou dessem procuração bastante...”²⁵⁰

Uma das maneiras que o jornal encontrou para refutar o discurso de Wilberforce foi a desqualificação total do que o parlamentar havia dito. Além da crítica da fonte utilizada, o periódico questionava a validade dos testemunhos dos cruzadores britânicos que agiam desrespeitando o direito internacional e ignorando o direito de propriedade de modo considerado arbitrário. Além disso, o jornal criticava a imagem de que a falta de humanidade e sofrimento só existiam ao longo da travessia marítima, alegando que o sofrimento e crueldade se iniciavam no interior da África. Os redatores invertendo a atribuição de qualificações, afirmavam que seria de maior utilidade se o parlamentar influísse no governo britânico para que esse pedisse ao Príncipe Regente português que traficantes navegassem em navios construídos por eles mesmos; que os escravos fossem bem tratados na viagem; que se fixasse o número de escravos a serem carregados em lei; e que castigasse sem piedade o senhor que não vestisse adequadamente e não alimentasse seu escravo. Dessa forma, dizia o jornal que se “*Mr. Wilberforce pode[sse] concorrer para que o governo Britânico desse hum tal passo; ele faria hum grande serviço á humanidade...*”²⁵¹

O princípio de “humanidade” também levava a discussão a outros patamares. O *Investigador* questionava o silêncio inglês sobre a escravidão de brancos cristãos e de negros em Argel. Para o jornal, este silêncio revelava que a questão do tráfico de africanos era um tema de interesse econômico. O *Investigador* afirmava que “... *o comércio da escravatura preta nos Estados de Sua Alteza Real ultraja a humanidade porque não convém aos ingleses...*”²⁵² Desse modo, ao fazer o questionamento sobre a escravidão em Argel, conseguia desvalorizar o preceito de “humanidade”. A ligação entre interesses e conveniência promovia uma dúvida sobre qual seria o verdadeiro sentido dos indivíduos que propagavam a supressão do tráfico. O periódico foi contundente quando afirmou que a Inglaterra queria tirar o comércio português da África e que “... *já tomam os navios portugueses debaixo da mera suspeita de que ou forão ou estão para ir á Costa da África...*”²⁵³.

²⁴⁸ Idem.

²⁴⁹ Idem, p. 378.

²⁵⁰ Idem, p. 382.

²⁵¹ Idem, p. 378.

²⁵² Idem, p. 389.

²⁵³ Idem, p.383. A hipótese de que a ação britânica contra o tráfico foi uma das formas que a Grã-Bretanha encontrou de monopolizar as trocas comerciais na África que, posteriormente, possibilitaram a entrada e a dominação colonial foi levantada, dentre outros autores, por SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico*, p. 15.

Acerca da questão do Tratado de Aliança de 1810 beneficiar mais Portugal que a Inglaterra, o jornal questionava a execução do documento, afirmando que a permissão da entrada dos produtos ingleses nos portos da América portuguesa proporcionava a Grã-Bretanha maior favorecimento do que a Monarquia portuguesa²⁵⁴.

O tema sobre o Tratado de Aliança de 1810 reapareceu n' *O Investigador* quando os redatores refutaram a análise elaborada e publicada pela *Edinburg Review* sobre um relatório organizado pelos diretores da Instituição Africana²⁵⁵ – nome da companhia britânica responsável pela colonização do território de Serra Leoa²⁵⁶. A *Edinburg Review* havia selecionado dois pontos do relatório para discutir: o primeiro era a queixa dos diretores da Instituição Africana sobre a falta de sucesso das representações que enviaram ao governo britânico acerca da continuidade do comércio de escravos na Ilha de Bissau, território pertencente ao governo português; e o segundo, o descontentamento com a ambigüidade presente no artigo X do Tratado de Aliança e Amizade, fator que ocasionava detenções de navios lusitanos por cruzadores britânicos, mas também causava a alegação de que tais detenções eram injustas e ilegais.

A análise dos redatores da *Edinburg Review* sobre esses dois pontos caracterizava a Coroa portuguesa como “*ingrata*” pela retenção do território de Bissau, qualificado como um “*pedaço de terra*”. Isso porque, para a Revista, a Monarquia lusitana, em virtude da guerra napoleônica, devia ao “*sangue e tesouro Britânico*” a sua existência, sua preservação e a proteção dos seus navios e das suas colônias²⁵⁷. Sobre a ambigüidade do artigo X do Tratado de Aliança, os redatores o classificavam como uma maneira “*artificialmente empregada por nossos aliados [portugueses]*” para a permanência das atividades negreiras. Por fim, concluíam sua análise declarando que continuariam pressionando o governo britânico para efetuar uma “*abolição compulsória do commercio da escravatura dos Portugueses...*”²⁵⁸

A análise dos redatores da *Revista* se assemelhava ao discurso proferido por Wilberforce, o qual apontava o governo português como o maior privilegiado da aliança entre as duas nações devido à proteção britânica para conservação da Coroa lusitana. Diante disso, o *Investigador Portuguez* rebatia tal assertiva, apontando que a Corte do Rio de Janeiro não devia nenhum favor à Inglaterra, ao contrário, a Inglaterra era a nação que devia favores a Monarquia portuguesa. Os redatores de *O Investigador* alegavam que sem a participação do exército português não haveria vitória na Península Ibérica contra a França²⁵⁹; ressaltavam que os marinheiros ingleses eram os que recebiam mantimentos de colonos portugueses nas possessões de ultramar e que “*o vasto Império Português*” se conservava pela fidelidade dos colonos portugueses ao Príncipe Regente e não pela proteção da marinha inglesa²⁶⁰.

Acerca da ambigüidade apontada no artigo X do Tratado de Aliança, os redatores do periódico afirmavam que, de acordo com o que foi prescrito, os traficantes poderiam agir sobre toda a extensão da Costa “*comumente chamada em Língua Portuguesa de Costa da Mina*”. Assim, cabia aos portugueses e não aos ingleses delimitarem sua extensão²⁶¹.

²⁵⁴ Idem, pp. 383-388.

²⁵⁵ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VII. Outubro de 1813, nº 28. p. 554.

²⁵⁶ A Instituição Africana foi criada em 1807 e tinha por objetivo “*implementar medidas de civilização em Serra Leoa, promovendo a cultura dos territórios africanos, induzi-los a preferirem o comércio ao tráfico, cultivar a amizade e iluminar seus entendimentos e promover a instrução dos africanos nas letras*”. *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XII, nº 45. Março de 1815. Carta de Robert Thorpe, regedor de Justiça e juiz do tribunal da Corte do Vice Almirantado de Serra Leoa, a Wilberforce. Ver também: BETHEL, Leslie. *A Abolição do tráfico de escravo no Brasil: a Grã Bretanha, o Brasil e a Questão do Tráfico de Escravos de 1807-1869*, p. 35.

²⁵⁷ Idem.

²⁵⁸ Idem, p. 556.

²⁵⁹ Idem, pp. 556-557.

²⁶⁰ Idem, p. 558.

²⁶¹ Idem.

O Investigador ainda declarava que a ação da marinha britânica, buscando o fim do tráfico, era ilegal, uma vez que, no mesmo artigo X, o Príncipe português se comprometia com a gradual abolição e não com abolição imediata. Além disso, afirmava que o tempo e a forma para a abolição geral ficavam a cargo de D. João e não às pressões do governo britânico²⁶².

Por fim, o periódico também salientava a anuência dos traficantes portugueses às decisões emitidas pela Corte do Vice-Almirantado em Serra Leoa e da Corte do Almirantado em Londres, mesmo considerando-as arbitrárias. Nesse sentido, segundo o jornal, os comerciantes portugueses de escravos aceitaram a restrição geográfica à Costa da Mina, apontada pelos ingleses, e passaram a expedir embarcações negreiras somente para Ajudá. No entanto, destacava que até nesse porto a bandeira portuguesa tinha sido desrespeitada pela marinha de guerra britânica.

Além da defesa à Coroa portuguesa realizada pelo *Investigador Portuguez*, a resposta aos libelos abolicionistas difundidos na Grã-Bretanha também era formulada pela própria Corte do Rio de Janeiro. Diante do amplo debate acerca do tráfico português no parlamento e nos periódicos ingleses, o governo do Rio elaborou, três meses depois do discurso de Wilberforce, o Alvará de 24 de novembro de 1813, que tinha por função preservar as posições do Príncipe Regente português no ambiente inglês. O Alvará determinava a relação de 5 negros para cada 2 toneladas com proporção máxima de 201 toneladas cada embarcação; obrigava os navios a levarem um cirurgião perito nas travessias; ordenava a inspeção de pessoas, escravos e mantimentos para a viagem; e estipulava uma premiação aos médicos e capitães que conseguissem diminuir o número de morte dos escravos em torno de 2% de todo o transporte. Além disso, ordenava que no livro de carga do mestre da embarcação constasse o número permitido de indivíduos para prevenir fraudes e o extravio de direitos reais²⁶³. Vale ressaltar que tais medidas foram revogadas pelo Alvará de 26 de janeiro de 1818 em virtude das determinações da Convenção de 1817, como será tratado no terceiro capítulo.

Pela introdução do Alvará de novembro de 1813, percebe-se que seu principal objetivo era arrefecer a crítica contra a continuidade do tráfico adotada pela Monarquia lusitana, presente nos periódicos britânicos e nos discursos parlamentares. Tendo plena ciência de que o Alvará chegaria até o público britânico²⁶⁴, D. João justificava a elaboração da lei utilizando-se de princípios abolicionistas:

“...tendo me sido presente o tratamento duro e inhumano que no transito dos portos africanos para o Brazil sofrem os negros que delles se extrahem; chegando a tal extremo a barbarie e sordida avareza de muitos Mestres das embarcações que os conduzem”, (...) e não podendo os meus constantes e naturais sentimentos de humanidade e beneficencia tolerar a continuação de taes actos de barbaridades, commetidos com manifesta transgressão dos direitos divino e natural e regias disposições dos Senhores Reis meus Augustos Progenitores...” ²⁶⁵[grifo meu]

Assim, a elaboração do Alvará de novembro de 1813 tinha por objetivo diminuir a pressão emanada dos discursos parlamentares e de artigos em periódicos britânicos contra a política implementada pelo governo de D. João. Na verdade, a sua finalidade era evidenciar que D. João dava prosseguimento à obrigação contraída pelo artigo X do Tratado de Aliança, tendo em vista uma gradual abolição do

²⁶² Idem.

²⁶³ *Coleção das Leis do Brasil (1811-1815)*. Alvará de 24 de novembro de 1813.

²⁶⁴ O Alvará foi publicado n' *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. IX, nº 34. Abril de 1814. pp. 234-243.

²⁶⁵ *Coleção das Leis do Brasil (1811-1815)*. Alvará de 24 de novembro de 1813.

tráfico. Diante disso, *O Investigador* comentava em abril de 1814, data da publicação do Alvará de 1813 no jornal, que “entre as notícias e papeis do Rio de Janeiro que abaixo transcrevemos damos como mui particular satisfação este (...) documento, porque nelle se patenteião os incomparáveis e sublimes sentimentos de humanidade e de beneficencia que Sua Alteza Real, o Principe Regente que tão generosamente manda por em prática a benefício daquella classe mais desgraçada de toda Espécie humana – os escravos²⁶⁶”.

Em suma, com a elaboração de leis no Rio de Janeiro e sua projeção à esfera pública britânica, principalmente através de *O Investigador Portuguez*, devido a subvenção e a proximidade do embaixador português ao periódico, evidencia-se um jogo diplomático complexo no qual a Corte do Rio de Janeiro jogava contra os críticos ingleses os seus próprios argumentos.

Contudo, o Alvará de novembro de 1813 não era reflexo apenas de ações e reações no jogo político internacional travado entre a Coroa portuguesa e britânica. Segundo Joseph Miller, a lei também estava envolvida por disputas internas entre traficantes. Para o historiador, o alvará beneficiava os negociantes portugueses que se transferiram juntamente com a Família Real em 1808 e passaram a participar da rede do tráfico entre Rio de Janeiro e Angola. Miller identificou que as medidas para a melhoria do tratamento dos escravos a bordo, principalmente no que diz respeito a melhoria da qualidade dos alimentos e da especificação do limite do número de escravos que poderia ser embarcado, favoreciam os traficantes portugueses de origem européia por serem donos da embarcação e, por consequência, proprietários dos escravos a bordo. Assim, qualquer perda do número de africanos na viagem significaria prejuízo, ou melhor, diminuição da margem de lucro que esperavam²⁶⁷. Por outro lado, o traficante americano ganhava por frete da viagem, ou seja, a economia da quantidade e da qualidade dos alimentos e o maior número de escravos resultaria no aumento do lucro²⁶⁸.

Entretanto, pela documentação consultada nesta pesquisa, o conflito identificado por Miller não foi constado. Na verdade, a própria força de implementação do alvará de 1813 pode ser questionada quando se toma como exemplo a ênfase que a *Gazeta do Rio de Janeiro* concedeu ao mencionado Alvará. O jornal fazia apenas uma vaga menção a nova lei sem informar absolutamente nada a respeito das medidas que estabelecia:

“...Saiu a luz o alvará de 24 de novembro de 1813; regulando a arqueação dos navios empregados na condução dos negros, que dos Portos da África se exportam para o Brasil, dando as mais saudáveis e benignas providencias em benefícios daqueles Individuos...”²⁶⁹

Era nesse ambiente de debate político, travado tanto por representantes dos gabinetes como também por periódicos portugueses e ingleses, que se dava prosseguimento às ações de ressarcimento das apreensões realizadas pela marinha de guerra britânica. Com a morte do Conde de Galveas, em abril de 1814, o novo Secretário interino dos Negócios Estrangeiros, D. Fernando José de Portugal e Castro, Marquês de Aguiar, ordenava ao Conde de Funchal que pedisse indenização pelas tomadias diretamente ao governo britânico por ser um problema diplomático e não judicial²⁷⁰. Porém, mesmo com a ordem da Corte em negociar diretamente com a Coroa britânica, o Conde de Funchal já havia pedido informações

²⁶⁶ *Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. IX, nº 34. Abril de 1814, pp. 234-243.

²⁶⁷ MILLER, Joseph C. *The Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, p. 511.

²⁶⁸ Idem.

²⁶⁹ *Gazeta do Rio de Janeiro* nº 100 de 15 de dezembro de 1813.

aos juristas sobre o modo e o conteúdo das petições que possivelmente poderiam ser enviadas aos tribunais britânicos²⁷¹.

Assim, a legação portuguesa em Londres dirigia as disputas judiciais, juntamente com negociações entre diplomatas, no intuito de obter uma reparação dos prejuízos causados pela marinha de guerra britânica. Desde março de 1813, o cônsul geral português em Londres, D. Joaquim de Andrade, já participava de sessões no tribunal inglês. A grande dificuldade das autoridades portuguesas se caracterizava por conseguir reunir todos os requerimentos e documentos que servissem de evidência em uma sessão do tribunal para assegurarem o direito de apelação das embarcações julgadas como boa presa em Serra Leoa²⁷². Foi nessa perspectiva que o cônsul português agiu no Tribunal da Corte do Almirantado durante todo o ano de 1814 com o objetivo de impedir que os navios já sentenciados fossem adjudicados aos oficiais captores ingleses²⁷³.

Enquanto nada era declarado em relação aos navios portugueses no Tribunal britânico, novas frentes de negociação abriam-se entre os gabinetes. À medida que se iniciaram as negociações de paz, durante o mês de maio de 1814, o embaixador português em Londres, Conde de Funchal, reeditava, em Paris, como plenipotenciário do governo lusitano, o plano para a abolição do tráfico proposto em 1813 e recusado pela Corte do Rio de Janeiro e pelo governo britânico. Basicamente, Funchal estipulava a cedência das possessões de Bissau e Cachéu por cinquenta anos à Grã-Bretanha e a abolição total do tráfico de escravos pela anulação do Tratado de Comércio de 1810 e de Tratados antigos²⁷⁴. Porém, novamente D. João não aprovou as resoluções do embaixador, respondendo que “*um Soberano não poderia tratar e cumprir amigavelmente com outra Potência uma estipulação tão ruinosa, sem esperar da parte dos seus vassallos um descontentamento correspondente aos prejuízos que sofreriam*”²⁷⁵. Além da desaprovação do plano novamente, D. João desautorizou Funchal a tratar qualquer negociação sobre o tráfico²⁷⁶. Embora tivessem malgrado tais negociações com a volta da paz européia, o tráfico de escravos e as questões bilaterais entre o gabinete do Rio de Janeiro e o de Londres persistiram na pauta de seus representantes. A retomada das negociações em outubro de 1814 no Congresso de Viena fizeram com que um novo palco fosse aberto para as deliberações sobre as embarcações portuguesas apreendidas com base no artigo X do Tratado de Aliança de 1810 e a discussão da própria continuidade do tráfico.

Em suma, as negociações diplomáticas em Viena entre os governos português e britânico sobre a questão do comércio de africanos possuíam como contexto toda a disputa deflagrada pelas ações decorrentes da ratificação do artigo X do Tratado de 1810. As pressões de traficantes sobre o governo de D. João pelas perdas marítimas e a ação do governo português diante das ações da marinha de guerra britânica deveriam ser contempladas na negociação do Congresso. Da mesma maneira, o gabinete britânico

²⁷⁰ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 276.

²⁷¹ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VIII, nº 31. Janeiro de 1814, pp. 520-521. A utilização de fontes publicadas n’*O Investigador Portuguez* deve-se ao fato de não se ter encontrado tais fontes na Correspondência Diplomática, tampouco em arquivos governamentais.

²⁷² Parte da ação do cônsul português Joaquim de Andrade está publicada n’*O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XI, nº43. Janeiro de 1815, pp. 499-500.

²⁷³ De acordo com Leslie BETHELL, os oficiais da marinha de guerra britânica ganhavam prêmios vultosos na apreensão de navios negreiros. “Por esse serviço, era oferecido um prêmio generoso de 60 libras por homem, 30 libras por mulher e 10 libras por criança – escravos capturados e subseqüentemente liberados – embora, depois que o capitão, o governador de Serra Leoa, os informantes, agentes, advogados – e até mesmo o Greenwich Hospital – tivessem pagado a sua parte, apenas uma pequena porção sobrasse para os oficiais e a tripulação do barco que fizera a captura”. BETHELL, Leslie. op. cit. pp. 23-24.

²⁷⁴ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 300-302.

²⁷⁵ Idem, p. 302.

²⁷⁶ Idem.

nico também buscava com a negociação internacional arrefecer as demandas internas promovidas por partidários antitráfico que faziam do Parlamento um dos locais para pressionar a Coroa. Em meio a negociação somavam-se ainda todos os argumentos e ponderações veiculadas por periódicos, tanto publicados por portugueses quanto por ingleses, que dependendo da posição política defendiam as ações de um ou outro governo no tocante o tráfico de escravos.

Os acordos de 1815

Durante as negociações em Viena, o governo português e o britânico formularam um Tratado de abolição do tráfico ao norte da linha do Equador e uma Convenção para indenizar os navios portugueses apreendidos pelos cruzadores britânicos desde o início da década de 10 do século XIX. Além desses dois acordos bilaterais, as discussões durante o Congresso de Viena também efetivaram a elaboração de uma Declaração Internacional, assinada pelos plenipotenciários das nações participantes do Congresso, em 8 de fevereiro de 1815, na qual anuíam, inclusive o plenipotenciário português, aos princípios de humanidade e da moral, comprometendo-se a aderir às futuras deliberações que se realizariam com a finalidade da abolição do tráfico de escravos. Entretanto, o mesmo documento também explicitava que não tinha efeito coercitivo sobre potências signatárias, já que ressaltava a proteção da soberania de cada nação para decretar a abolição do tráfico quando considerasse conveniente²⁷⁷.

A conduta dos representantes portugueses no Congresso seguia as determinações do futuro Conde da Barca, Antonio de Araújo de Azevedo. Nomeado para a Secretaria de Negócios da Marinha e Ultramar, em 1814, Antonio de Araújo de Azevedo tornou-se o responsável pela estratégia diplomática que os plenipotenciários deveriam executar durante a realização do Congresso. Para Barca, em primeiro lugar a diplomacia portuguesa deveria distanciar-se da aliança britânica para, posteriormente, garantir certa independência nas diversas negociações com outras nações²⁷⁸.

As questões principais que interessavam a Corte do Rio de Janeiro relacionavam-se à devolução dos territórios portugueses de Jurumenha e Olivença, que haviam sido dominados pelo exército espanhol; à indenização francesa para a Coroa lusitana diante da devolução de Caiena, capital da Guiana Francesa, dominada pelos portugueses em 1809; e à continuidade do tráfico de escravos. Segundo Oliveira Lima e Valentim Alexandre, em decorrência da ação britânica nos mares e do clamor público e parlamentar ingleses, a Corte do Rio de Janeiro sabia que a questão do tráfico seria a mais difícil de ser tratada em Viena. Sendo assim, a escolha dos diplomatas que participariam do Congresso obedeceria, dentre outros fatores, uma estratégia para resistir às pressões contra o tráfico de escravos²⁷⁹.

Para tal desafio, o governo joanino indicou D. Pedro de Sousa Holstein, Conde de Palmela. O motivo da sua escolha para chefiar a missão em Viena foi justificado pelo conhecimento que possuía das disputas entre os governos português e britânico sobre o tráfico de escravos mencionadas no item anterior. Isso porque, D. Pedro de Sousa Holstein se encontrava em Londres, pelo menos desde a sua nomeação para o cargo de ministro português (embaixador em Londres) em fevereiro de 1813, devendo substituir o Conde de Funchal. Entretanto, com o arrefecimento das guerras no continente, que se iniciou

²⁷⁷ Não encontrando a Declaração das oito potências participantes do Congresso de Viena em fontes do governo, utilizo o documento publicado pelo *Correio Braziliense*, vol. XIV, nº 84. Junho de 1815, pp. 601-603.

²⁷⁸ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 290-295.

²⁷⁹ LIMA, Oliveira. op. cit. pp.302-305 e ALEXANDRE, Valentim. op. cit. 290-295.

no final de 1813, Palmela não assumiu a embaixada, seguindo para o continente, acompanhando o Conde de Funchal, em maio de 1814, com a finalidade de participar das discussões de paz e que resultariam no Tratado de Paz de Paris de 30 de maio de 1814²⁸⁰. Ficando Funchal desautorizado a tratar sobre o tráfico, Palmela passava a ser um dos representantes da Monarquia com conhecimento sobre o debate entre os governos português e inglês para encabeçar as negociações em Viena.

Pela estratégia desenhada por Araújo de Azevedo, os plenipotenciários deveriam se apoiar em outra potência europeia para contrabalançar os propósitos ingleses. Diante disso, o Conde da Barca enxergava a Rússia como uma possível aliada sobre a questão do tráfico. De acordo com Valentim Alexandre, a convicção de um apoio russo fundava-se na semelhança que a Monarquia lusitana julgava existir entre o regime de trabalho russo e os escravos da América portuguesa²⁸¹. Assim, para costurar um arranjo entre as duas Cortes, o governo do Rio de Janeiro também indicou D. Joaquim Lobo da Silveira, embaixador em São Petersburgo. E, por fim, enviou, diretamente do Rio de Janeiro, Antonio Saldanha da Gama, ex-governador de Angola e do Maranhão, conhecedor da dinâmica do tráfico, para tomar parte das negociações²⁸².

Todavia, a estratégia organizada por Araújo de Azevedo tornou-se inexecutável devido às circunstâncias encontradas já no início do Congresso, em outubro de 1814. A tática de receber o apoio russo diante da questão do tráfico foi enterrada devido a adesão do Czar Alexandre e das demais potências continentais, entre elas, Áustria, Prússia e França às teses abolicionistas britânicas. A França, por sua vez, havia assinado um artigo adicional ao Tratado de Paris de maio de 1814 no qual se comprometia a abolir o tráfico em cinco anos. Garantir vantagens através das negociações em Viena parecia ser uma tarefa cheia de dificuldades para os diplomatas portugueses²⁸³. As discussões sobre Olivença e a restituição da Guiana poderiam obter avanços a favor da Monarquia lusitana, mas quanto ao tráfico, as perspectivas não eram das melhores, “*sendo preferível tergiversar, anuir impondo condições e, em troca das concessões feitas, alcançar da parte contrária por tempo certo e em lugar determinado um comércio seguro e livre de todos os perigos e receios*”²⁸⁴.

A primeira conferência sobre o tráfico de escravos entre as duas nações, em Viena, ocorreu ainda em novembro de 1814. Castlereagh apresentava aos diplomatas portugueses uma proposta de proibir o tráfico ao norte do Equador de imediato e a estipulação de um prazo para cinco anos para a abolição do tráfico ao sul. Além da proposta aos diplomatas portugueses, o representante britânico ampliava sua ação solicitando das demais nações que não comprassem produtos coloniais dos governos que recusassem a proposta britânica²⁸⁵.

Mesmo os plenipotenciários portugueses argumentando que tal proposta assemelhava-se ao bloqueio continental imposto por Napoleão, Castlereagh afirmava de maneira irredutível que tais eram as suas instruções. Assim, a legação portuguesa em Viena alterava a linha ditada pela Corte do Rio de Janeiro e, diante do contexto desfavorável e da percepção de que a abolição ocorreria brevemente, Palmela

²⁸⁰ Idem, *ibidem*, pp. 302-306.

²⁸¹ ALEXANDRE, Valentim. *op. cit.* p. 293.

²⁸² LIMA, Oliveira, *op. cit.* p. 304. ALEXANDRE, Valentim. *op. cit.* p. 291. Vale ressaltar que enquanto LIMA afirma que o diplomata D. Joaquim Lobo da Silveira exercia suas funções na Suécia, Joel SERRÃO assevera que o mesmo exercia suas funções em São Petersburgo, na Rússia. Se levarmos em consideração que a estratégia diplomática planejada para o Congresso de Viena era definida por um alinhamento à Rússia, a afirmação de SERRÃO aparenta ser mais acertada. Ver: SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*, Vol. 6, p. 304.

²⁸³ ALEXANDRE, Valentim. *op. cit.* p. 308.

²⁸⁴ LIMA, Oliveira. *op. cit.* p. 311.

²⁸⁵ ALEXANDRE, Valentim. *op. cit.* p. 307.

negociou a supressão do tráfico ao norte da linha do Equador e o término total do comércio de escravos em oito anos em troca das seguintes condições: a anulação dos Tratados de 1810; o pagamento das indenizações decorrentes das apreensões dos navios negreiros portugueses efetuadas pela marinha de guerra britânica; a restituição de Olivença; a entrega ao governo espanhol da colônia de Sacramento e a estipulação de uma fronteira com a Guiana francesa favorável a América portuguesa; e a remissão da dívida de 600 mil libras contraídas pela Monarquia portuguesa em 1809.²⁸⁶

Entretanto, Castlereagh rebateu a proposta portuguesa, argumentando que não possuía instrução para negociar a anulação do Tratado de Comércio de 1810. No mesmo sentido, em 8 de janeiro, chegavam a Viena instruções da Corte do Rio de Janeiro, informando que o governo de D. João não ratificara o Tratado de Paz de Paris de maio de 1814, no qual havia disposições semelhantes às formuladas por Palmela²⁸⁷. Diante disso, a negociação sobre o tráfico negreiro passou a se vincular somente ao tráfico ao norte do Equador e ao pagamento de indenizações sobre os apresamentos de navios traficantes portugueses por cruzadores ingleses com base no artigo X do Tratado de Amizade de 1810.

Toda a discussão entre os gabinetes do Rio de Janeiro e de Londres travada nos primeiros anos da década de 1810 chegava ao fim com a elaboração da Convenção de 21 de janeiro de 1815:

“...Sua Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal, e Sua Majestade Britânica, igualmente desejosos de terminar amigavelmente todas as duvidas suscitadas relativamente aos lugares sobre a Costa da Africa, em que aos Vassallos Portuguezes era Licito na conformidade das leis de Portugal, e dos tratados subsistentes com Sua Majestade Britanica, continuar o Commercio de Escravos; e Atendendo a que diferentes navios pertencentes a Subditos Portuguezes havião sido tomados, e condenados, por se allegar que elles faziam um Commercio illicito em Escravos; e visto outrossim que, no intento de dar ao (...) Príncipe Regente de Portugal huma prova não equívoca de Sua Amizade (...) Sua Majestade Britanica deseja de Sua parte adoptar os meios mais prontos, e efficazes e ao mesmo tempo sem as delongas inseparaveis das formas judiciais, para indenizar ampla e razoavelmente aquelles Vassallos Portuguezes que tenham sido lesados por tomadias feitas em consequencia das duvidas já mencionadas...”²⁸⁸[grifo meu]

Segundo o preâmbulo da Convenção, “as dúvidas suscitadas (...) aos lugares sobre a Costa da Africa” vinculavam-se ao debate ocorrido desde as primeiras apreensões inglesas. No item anterior foi observado que a partir do artigo X do Tratado de Aliança de 1810 o comércio de escravos na Costa da Mina foi impedido pelos cruzadores britânicos devido a indefinição da sua extensão: enquanto portugueses identificavam a costa entre o Cabo da Palmas e o Cabo Formoso, os ingleses a compreendiam somente ao porto de Ajudá. Assim, pela Convenção de 1815, a Grã-Bretanha reconheceu o direito legal dos traficantes portugueses de comerciarem escravos na Costa da Mina em todos os seus portos.

Nesse sentido, o intento do governo britânico em “dar ao (...) Príncipe Regente de Portugal huma prova não equívoca de Sua Amizade”, indenizando os proprietários portugueses “sem as delongas (...) das formas judiciais” referia-se às circunstâncias a que os processos sobre os apresamentos de navios negreiros estavam submetidos no Tribunal da Corte do Almirantado em Londres. Vale lembrar que as

²⁸⁶ Idem, pp. 309-310.

²⁸⁷ Idem, p. 313.

²⁸⁸ *Coleção das Leis do Brasil (1811-1815)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Carta de Lei de 8 de junho de 1815. Convenção de 21 de janeiro de 1815. pp. 25-27.

sentenças não haviam sido decretadas e ainda havia o temor da embaixada portuguesa em perder direitos à indenizações sobre embarcações que não tinham apresentado documentos, solicitando a apelação dos julgamentos de Serra Leoa.

O valor acordado da indenização englobava todas as apreensões ocorridas antes de 1 de junho de 1814, não interferindo o governo britânico na divisão da quantia²⁸⁹. A fixação desta data se relacionava à instauração do período de paz europeu, após a assinatura do Tratado de Paris, em 30 de maio do mesmo ano. Assim, os apresamentos, objetos de disputas e conflitos entre as duas nações, ficavam restritos ao período de guerra na Europa.

Embora o Tratado de 22 de janeiro de 1815 tenha sido citado no início deste capítulo, cabe aqui pormenorizar suas disposições. Assim, além de afirmar no preâmbulo do documento a cooperação do governo português com o governo britânico na “*causa da humanidade e justiça*” e a continuidade da política propagada por D. João “*para promover a gradual extinção do tráfico*”, o Tratado previa a abolição do tráfico ao norte do Equador²⁹⁰. Obrigava-se o governo português a elaborar “medidas” para regular e executar a proibição do tráfico ao norte da linha e o governo britânico a não interferir no comércio de escravos ao sul do Equador²⁹¹. Desse modo, o governo português protegia uma área para a permanência do tráfico, com anuência e comprometimento do governo britânico em não obstar tais atividades.

Pelo Tratado também se estabelecia o compromisso das duas Coroas em elaborar, posteriormente, outro acordo diplomático para abolir universalmente o tráfico²⁹² e a renúncia britânica em cobrar o restante do pagamento de um empréstimo de 600 mil libras contraído pela Coroa portuguesa, em 1809.²⁹³

Outra estipulação importante era a supressão de grande parte do Tratado de Aliança e Amizade de 1810²⁹⁴. Para a representação diplomática portuguesa tal cláusula anulava os riscos da Monarquia portuguesa transferir a posse do território de Cachéu e Bissau para o governo britânico pelo período de 50 anos, ajustado no segundo artigo secreto do Tratado de Aliança de 1810²⁹⁵. Entretanto, embora algumas estipulações previstas no acordo de 1810 fossem anuladas, outras disposições permaneceriam ocultas no Tratado de 1815 na forma de artigos secretos. Nesse sentido, a Coroa portuguesa se comprometia a restituir a Guiana Francesa à França, através da mediação britânica, e ratificava a proposição de não instalar a Inquisição na América²⁹⁶. O governo britânico, por sua vez, obrigava-se a indenizar e satisfazer as reclamações portuguesas sobre eventuais apreensões de negreiros lusitanos que tivessem ocorrido entre a data de 1 de junho de 1814 e a ratificação do acordo²⁹⁷.

Com os acordos de Viena, o andamento dos processos na Corte do Almirantado, indicados no item anterior, tomou um novo rumo. Em uma audiência de 20 de abril de 1815, além de solicitar a prorroga-

²⁸⁹ Idem, pp. 25-26.

²⁹⁰ *Coleção das Leis do Brasil (1811-1815)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. Carta de Lei de 8 de junho de 1815. Artigo I, p. 29

²⁹¹ Idem artigo II, p. 29.

²⁹² Idem, artigo IV, p. 30.

²⁹³ Idem, artigo V, p. 30. Sobre o empréstimo realizado em 1809, Alan MANCHESTER afirma que não fora pago pela Corte do Rio de Janeiro. Entretanto Leslie BETHELL assevera que D. João já havia pago quase a metade. Ver respectivamente: MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*, p. 154 e BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil*, p.26.

²⁹⁴ Idem, artigo III, pp. 29-30

²⁹⁵ Os artigos secretos do Tratado de Aliança e Amizade de 1810 foram encontrados em: PINTO, Antonio Pereira. *Apontamentos para o Direito Internacional*. Rio de Janeiro: F. L. Pinto & Cia; Livreiros Editora, 1864. pp. 45-47

²⁹⁶ Os artigos secretos do Tratado de 22 de janeiro de 1815 para a abolição do tráfico ao norte do Equador também foram encontrados em: PINTO, Antonio Pereira. *Apontamentos para o Direito Internacional*. Rio de Janeiro: F. L. Pinto & Cia; Livreiros Editora, 1864. pp. 134-136.

ção do prazo de apelação para os proprietários de navios que não tinham instaurado processos, a embaixada portuguesa, através do seu advogado, intimou o ressarcimento dos proprietários de negreiros portugueses, fundamentando-se na Convenção de 21 de janeiro²⁹⁸.

Diante do argumento, os juízes decretaram a suspensão da audiência para tomarem informações do governo britânico. Na verdade, buscariam informações sobre os documentos assinados entre as duas Coroas em Viena. Desse modo, as autoridades portuguesas conseguiram impedir manobras judiciais e legais para o sentenciamento das embarcações. O cônsul relatava ainda que, baseado no comentário de jurisconsultos, o Tribunal poderia decretar a interrupção da apelação, arquivando os processos, mas indenizando os proprietários e destinando aos comandantes captores os navios e cargas apreendidas²⁹⁹.

Em uma nova audiência do Tribunal Supremo de Apelação, ocorrida em 28 de abril de 1815, o cônsul relatava ao Conde de Funchal, ainda embaixador português em Londres, que a questão sobre as apreensões dos navios portugueses não fora mencionada na sessão e, portanto, “*nada mais tem a comunicar*” sobre tal assunto³⁰⁰. O silêncio dos juízes da Corte do Almirantado tinha uma razão: a negociação entre os governos português e britânico havia se ajustado com a Convenção de 21 de janeiro. Assim, o governo de Londres tornava-se responsável pelo pagamento por toda a apreensão britânica ocorrida em alto-mar até a data de 1 de junho de 1814, não cabendo, portanto, a instauração de medidas judiciais para julgar a legalidade das ações, já que o próprio governo assumia a ilegalidade dos cruzadores e, por isso, decretava o pagamento de 300 mil libras de indenização.

A partir de 1815, as relações entre o gabinete do Rio de Janeiro e o gabinete de Londres sobre o tráfico de escravos passavam a se basear sobre os acordos de Viena e na implantação dos dispositivos ajustados diplomaticamente.

A ação de Cipriano Ribeiro Freire na embaixada portuguesa em Londres

Diante dos acordos firmados em Viena, cabia a ambos os governos iniciarem as medidas para o cumprimento de suas estipulações. Tal iniciativa pode ser reconstituída pela narração das trajetórias dos embaixadores portugueses em Londres através dos ofícios que enviavam aos Secretários de Negócios Estrangeiros no Rio de Janeiro³⁰¹. Com a saída do Conde de Funchal da embaixada, em abril de 1815, a execução dos dispositivos de Viena dependeria da atuação de Cipriano Ribeiro Freire, diplomata experiente, que já tinha exercido a função de plenipotenciário nas negociações de Paz de Amiens de 1801³⁰². Porém, Cipriano Freire exerceria a função de embaixador provisoriamente, até outubro de 1816, data em que o titular do cargo, Conde de Palmela, passou a dirigir os negócios da legação portuguesa³⁰³.

²⁹⁷Idem, terceiro artigo secreto, p. 136.

²⁹⁸ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XII, nº 47. Maio de 1815, pp.483-484.

²⁹⁹ Idem.

³⁰⁰ Idem, p. 501.

³⁰¹ O cronista de época Luiz Gonçalves dos SANTOS, Padre Perereca, relatou que o Marquês de Aguiar, Secretário interino dos Negócios Estrangeiros e da Guerra morreu em 24 de janeiro de 1817. No mesmo ano, o seu substituto, o Conde da Barca, também morreria em 21 de junho. Desde então, João Paulo Bezerra assumiu a Secretaria dos Negócios Estrangeiros, porém, com sua morte em 29 de novembro de 1817, Tomás Antônio Vilanova Portugal passaria a exercer interinamente tal cargo. Em todo caso, era para esses Secretários que os ofícios formulados pelos embaixadores portugueses em Londres eram destinados. Ver SANTOS, Luiz Gonçalves do. *Memórias para servir à História do Reino do Brasil*, p. 86, p. 102 e p. 144.

³⁰² LIMA, Oliveira. op. cit. p. 29.

³⁰³ Idem, ibidem.

Mas a implementação das estipulações de 1815 não dependeria apenas da prática e experiência do novo embaixador em Londres. Acima de tudo, a ação de Cipriano Freire acerca da execução dos ajustes de Viena estava articulada à política adotada pelo governo de D. João, a qual tornava-se mais explícita com o estabelecimento da paz na Europa e principalmente após as deliberações do Congresso de Viena.

É válido considerar que a transferência da Corte para a América não foi uma resolução tomada às pressas diante da invasão das tropas napoleônicas em Portugal. No âmbito de propostas reformadoras do Império português elaboradas ao longo do século XVIII, principalmente, a partir de segunda metade, a transferência da sede da Monarquia para a América era um projeto discutido frequentemente pelos conselheiros e dirigentes do Estado lusitano. Nesse sentido, a chegada da Família Real, em 1808, no Rio de Janeiro e as ações efetivadas a partir desta cidade, malgrado todas as vicissitudes a que estavam ligadas, obedecia claramente a planos discutidos e formulados previamente³⁰⁴.

Contudo, a implementação de medidas reformadoras do Império lusitano sofreria alterações com a estada da Corte no Rio de Janeiro. Se inicialmente as reformas tinham por objetivo consolidar o papel de Lisboa como entreposto comercial das rotas mercantis do Império, com a estada da Monarquia na América, as ações efetivadas pela Corte tendiam a fortalecer o Rio de Janeiro como a nova sede imperial, fazendo com que os negócios sediados na América obtivessem preeminência sobre os da antiga capital³⁰⁵.

O ponto nodal das propostas reformadoras residia na abolição das barreiras mercantis entre os domínios portugueses ultramarinos e a Carta Régia decretando a abertura das alfândegas, mesmo que “*interina a provisoriamente*”, pode ser interpretada como uma das medidas reformadoras com o intuito de consolidar os laços mercantis entre as diversas partes da Monarquia³⁰⁶. Desde a chegada da Corte, decisões de cunho reformador, principalmente no que se refere à liberalização do comércio entre as várias partes da Monarquia portuguesa foram executadas pela Coroa. Ainda em 1811, D. João ao elaborar um Alvará que favorecia as viagens entre América e Ásia frisava que:

“... [sabendo-se que certas disposições do século XVIII] referente ao comércio da Ásia não correspondiam aos grandes fins que me tenho proposto pela organização de um plano e Systema Geral de Commércio, que haja de abraçar todos os meus reinos e domínios nas quatro partes do mundo, e soltar as prisões que impediam e fechavam parte dos portos dos meus estados ao Comér-cio direto com outros portos dos meus domínios (...) [declara que] todos os vassalos (...) hajão de gozar (...) de todas as vantagens que tenho facilitado por uma (...) liberdade de comércio (...) para que, por este vasto e geral systema de commércio se reproduzam novos meios de correspondên-cia(...) considerando que a posição geográfica do Brasil he por si mesma a mais favorável e apro-priada para se constituir o empório do Commércio de entreposto entre Europa e Ásia... (sic)”³⁰⁷

Não há como negar que os grandes negociantes transatlânticos e a possessão americana passavam a desempenhar um novo e importante papel no interior do Império. Tão importante que D. João negou-se a regressar para a Europa, já pacificada em 1814, mesmo com grande pressão britânica e dos portugueses residentes no Reino europeu.

³⁰⁴ LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A Utopia do Poderoso Império*, pp. 108-109.

³⁰⁵ OLIVEIRA, Cecília H. Salles. *A independência e a formação do Império*, p. 12-13 e Cap 3. Ver também: LYRA, Maria de Lourdes Viana. op. cit. p. 148.

³⁰⁶ OLIVEIRA, Cecília H. Salles, op. cit. p. 57.

³⁰⁷ *Coleção Alberto Penteado* (Coleção de Leis, Decretos e Alvarás), Biblioteca do Museu Paulista, Obra Rara, vol 793, Alvará de 04 de fevereiro de 1811.

Mas além da resistência em voltar para Portugal, a atitude mais evidente da perspectiva política da Monarquia instalada no Rio de Janeiro foi definida por Oliveira Lima e citada por outro importante historiador do período, Valentim Alexandre: “... *melhor símbolo dessa opção americana está sem dúvida na elevação do Brasil a reino, determinada pela carta de lei de 16 de Dezembro de 1815 – uma medida que, reforçando as expectativas de conservação da corte no Rio de Janeiro, ia ao encontro dos que, como António Saldanha da Gama, consideravam a distância como a mais eficaz garantia contra as imposições do “directório” de potências que então dominava a Europa*”, análise que o próprio governo francês também fazia, quando, nas instruções ao seu encarregado de negócios no Brasil, Maler, previa que D. João VI preferiria ficar no novo continente: “O príncipe Regente, tendo a escolher entre ser ainda por muito tempo o primeiro poder na América Meridional ou voltar a ocupar um dos terceiros lugares na Europa, abraçará porventura o partido que lhe permite exercer em redor de si maior influência...”³⁰⁸

Era, portanto, nesse cipoal de variáveis que as decisões dos plenipotenciários portugueses no Congresso de Viena e, posteriormente, do embaixador português na Inglaterra deveriam ser tomadas. Porém, além do benefício geopolítico proporcionado pela permanência do trono português na América, interesses de outros setores também influíam nas instruções que a Corte do Rio de Janeiro determinava aos seus representantes na Europa. Na perspectiva de implementação de rotas comerciais que transformassem os domínios da Monarquia portuguesa em “*Vasto e Geral Sistema de Comércio*”, negociantes transatlânticos, que também participavam do tráfico de escravos, tornaram-se importantes protagonistas nas decisões do governo, fazendo com que ficasse nítida a defesa dos seus interesses na Corte³⁰⁹. Ocupando postos estatais, os traficantes poderiam acessar outros empreendimentos, arrematando impostos, obtendo sesmarias e galgando postos superiores na administração³¹⁰.

Com a chegada da Corte, esses agentes aproximaram-se da Coroa, subvencionando a estada da Família Real por meio de contribuições em troca de graças honoríficas³¹¹. Os próprios projetos reformadores que a Monarquia portuguesa procurava implementar na América dependiam do financiamento dos traficantes. Era através da riqueza dos negociantes marítimos que se supria a deficiência na circulação do numerário, a solvência das letras de cambio e as operações financeiras do recém-inaugurado Banco do Brasil, o qual possuía grande parte de suas ações na mão de traficantes³¹². Assim, a consolidação do Estado e dos projetos políticos-econômicos que pretendia executar a partir do Rio de Janeiro devia-se, em grande parte, à riqueza dos negociantes cariocas, principalmente aqueles envolvidos no ramo negreiro.

Portanto, era em sintonia com os interesses, tanto da Monarquia, no contexto internacional e Imperial, quanto de setores que financiavam a manutenção da Coroa, que Cipriano Ribeiro Freire atuaria sobre a execução das disposições dos acordos de janeiro de 1815, assinados em Viena.

³⁰⁸ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 336, citando Oliveira LIMA, op. cit. p. 385. Ver também: VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário de História do Brasil Imperial (1822-1889)*, p. 628.

³⁰⁹ GORENSTEIN, Riva. op. cit. p. 50. Na verdade, a presença de grandes negociantes transatlânticos na esfera burocrática foi identificada desde a segunda metade do século XVIII a partir de medidas tomadas pela Coroa portuguesa, autorizando a entrada de setores proprietários na administração direta da colônia. Ver: OLIVEIRA, Cecília H. Salles. *A Astúcia Liberal – relações de mercados e projetos políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*, pp. 64-65.

³¹⁰ FLORENTINO, Manolo. G. op. cit. p. 205

³¹¹ MALERBA, Jurandir. *A corte no exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da independência (1808-1821)*, p. 246-249. HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, vol 1. Cap. 4, pp. 101-118 e CALÓGERAS, João Pandiá. *A Política Monetária no Brasil*, pp. 22-30.

³¹² O governo do Rio de Janeiro também tentou solucionar o problema da circulação de moedas, comprando patacas da América espanhola e recunhando-as com um valor nominal maior que o real. Ver: CALÓGERAS, João Pandiá. *A Política Monetária no Brasil*, pp. 22-30 e de HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, vol 1. Cap. 4, pp. 101-118

As principais questões a respeito da execução que se apresentavam ao embaixador português em Londres residiam no pagamento da indenização dos navios negreiros portugueses e na remissão da cobrança do empréstimo de 600 mil libras. Isso porque, nenhum artigo, tanto da Convenção de 21 de janeiro como o Tratado de 22 do mesmo mês, não determinavam uma data para a realização do pagamento. O cumprimento das normas dos acordos estava diretamente relacionado a prática e a experiência dos representantes de governo sob as instruções de ambas as Coroas. Mesmo com a ratificação dos acordos de Viena em junho de 1815, pelo menos até outubro do mesmo ano, no entanto, o governo britânico não havia sinalizado o cumprimento de tais estipulações, fazendo com que o embaixador lusitano formulasse uma nota a Castlereagh cobrando providências. Somente no início de 1816, em janeiro, o diplomata português obteve a resposta do Secretário de Negócios Estrangeiros britânico, a qual afirmava que o pagamento da indenização de 300 mil libras, artigo I da Convenção de 1815, e a renúncia da cobrança do empréstimo de 600 mil libras, artigo V do Tratado de 1815, esbarravam no não cumprimento pelo governo português da promulgação de penas aos traficantes que insistiam em traficar escravos nos portos acima da linha do Equador³¹³. Segundo o artigo II do Tratado de 1815, a Corte do Rio de Janeiro obrigava-se a “*adoptar medidas*” para regular a proibição do tráfico ao norte do Equador. Porém, para o governo britânico, tais “*medidas*” significavam a elaboração de “*leis*” contra o tráfico.

Sob tal impasse, Freire passou a investir sobre a Coroa britânica para tentar solucionar a questão.

O primeiro argumento utilizado por Freire baseava-se no texto dos acordos. Apoiando-se no que fora ajustado entre as duas Coroas, julgava que não cabia o acometimento inglês sobre o governo do Rio de Janeiro. Para Cipriano, o acordo não estabelecia uma ligação condicional entre uma cláusula e outra e, por isso, qualificava a argumentação de Lord Castlereagh como “*especiosa*”, um subterfúgio para não cumprir a determinação do pagamento da indenização e da renúncia da cobrança do empréstimo.”³¹⁴

Todavia, o governo britânico também rearticulava seus argumentos, intensificando ainda mais sua posição diante do cumprimento dos documentos de 1815. Em março de 1816, Freire enviava um ofício ao Marquês de Aguiar, relatando a posição do governo britânico:

*“... sinto dever novamente participar a V. Exa. que este Governo Tenaz nas suas tão singulares como inesperadas pertençoens não quer considerar em vigor, nem que deva ter efectiva execução, a Convenção e Tratado de 21 e 22 de janeiro de 1815, Ratificado solenemente entre Portugal e Inglaterra sem que precedão os actos ou Leys requeridas por Lord Castlereagh...”*³¹⁵[grifo meu]

Tal consideração abriu um questionamento pertinente às disputas nas costas da África: caso fossem consideradas sem validade, as determinações sobre o tráfico de escravos voltariam a ser regidas pelo antigo artigo X do Tratado de Aliança de 1810. Desse modo, o tráfico ao norte do Equador continuaria, ficando os negreiros portugueses com total liberdade para ancorarem nos portos ao norte do Equador.

Para o governo britânico, a falta de medidas do governo do Rio de Janeiro, impondo penas aos traficantes que transgredissem a proibição do tráfico ao norte da linha, permitia aos portugueses o abuso do comércio ilícito, e dificultava a ação dos “*Tribunais Britânicos nas suas Julgaçoens e Sentenças:*

³¹³ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 55 de 5 de janeiro de 1816. pp. 16-18.

³¹⁴ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 56 de 12 de janeiro de 1816. pp. 20-22.

³¹⁵ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 62 de 07 de março de 1816. pp. 48-52.

*chegando a declarar o Sub-Secretário de Estado Mr. Hamilton, que sem as leys que a Inglaterra requeria de Portugal, esta potencia consideraria o dito Tratado e Convenção como não existentes...*³¹⁶

A resistência britânica ao cumprimento das determinações dos documentos de 1815 se devia ao fato de que além destes acordos não suprimiram totalmente o tráfico de escravos, também não inibiam a continuidade da ação ilícita dos traficantes nos portos da costa da África ao norte do Equador. Entretanto, nenhum item do Tratado concedia a detenção de negreiros lusitanos por cruzadores ingleses nem a competência jurídica aos Tribunais britânicos para sentenciarem os navios estrangeiros envolvidos no tráfico. Além disso, até então, o direito internacional não sancionava a aplicação da lei de uma nação em um tribunal estrangeiro.

Contudo, as circunstâncias no Atlântico, de fato, nada se assemelhavam ao que fora acordado em Viena: as ações inglesas sobre os navios portugueses continuavam da mesma forma que o comércio português de escravos ao norte do Equador se preservava. O ponto em que chegaram as relações entre a marinha de guerra britânica e os traficantes portugueses de escravos pode ser evidenciado por uma carta publicada pelo *O Investigador Portuguez*, em março de 1816, relatando que havia ancorado na cidade da Bahia, em novembro de 1815, uma embarcação portuguesa da Costa da Mina, dizendo que os ingleses tinham tomado três navios negreiros e afundado outra embarcação após combate. À mesma notícia, o periódico português também informava, através de leitor anônimo, que Manuel da Silva Cunha, um traficante de escravos, estava armando uma embarcação com 20 peças e 60 homens a bordo em direção à Costa da Mina “*bem resoluto a não se deixar tomar impunemente*”, caso fosse abordado pelos cruzadores britânicos em alto-mar. O autor da carta concluía expressando que por ser o traficante “*bem conhecido pela Praça da Bahia*”, todos os habitantes da cidade esperavam um embate entre ele e os cruzadores ingleses³¹⁷.

Além do embate direto contra a patrulha britânica aos portos do norte da África, a permanência do tráfico português na Costa da Mina exigia ainda que os traficantes portugueses desenvolvessem habilidades para burlarem as determinações do Tratado de 1815. Uma das maneiras utilizadas pelos traficantes era a troca de bandeira, uma ação comum na atividade dos negreiros para se livrarem da fiscalização dos navios britânicos nos portos africanos ou mesmo em alto-mar. Assim, traficantes portugueses, ingleses, franceses, espanhóis e holandeses, dependendo das circunstâncias, poderiam alçar qualquer bandeira ao longo da travessia marítima, tentando fugir da ação dos cruzadores britânicos³¹⁸.

O extrato de uma carta escrita por um inglês morador na “Cidade da Bahia”, datada de 2 de março de 1816, divulgado pelo jornal britânico *Morning Chronicle* em junho e publicado no *O Investigador* no mês seguinte pode exemplificar tal procedimento:

“... durante o ultimo mez [fevereiro de 1816], não menos que 12 navios de escravos entraram neste porto, vindos da Costa d’Africa carregados de homens, mulheres e creanças, couza bem vergonho-

³¹⁶ Idem.

³¹⁷ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol V, nº 57. Março de 1816, p. 71. Ver RODRIGUES, Jaime. op. cit. p. 169. Tabela 6. Além da disposição de colocar “20 peças” – canhões – na embarcação, o número de 60 homens para compor a tripulação é extremamente alto, quando a média nos navios para o tráfico, entre 1810 e 1819 era de 30 homens. Vale lembrar, assim como fora explicitado neste capítulo na nota 65 que as apreensões de navios negreiros baianos na Costa da Mina por cruzadores ingleses desde 1811 promoveu indisposição entre os habitantes de Salvador e súditos ingleses. Ver também: MANCHESTER, Alan K. op cit. p. 151 e VERGER, Pierre. op. cit. pp. 300-304.

³¹⁸ VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (do século XVII ao XIX)*, p. 307 e pp. 411-414.

sa de certo para todos implicados neste trafico (...) em todo caso, isto hé muito para lamentar, porque o mercado neste artigo está aqui tão abundante, que poucos dias há sahio deste porto [Salvador] para Havana um navio com bandeira Hespanhola carregado de nossos consemelhantes...³¹⁹[grifo meu]

Pelo excerto, não é possível identificar os portos africanos nos quais os escravos foram embarcados. Entretanto, sugere a fluidez dos interesses traficantes na medida em que também não se identificava a nacionalidade da embarcação: poderia ser portuguesa ou estrangeira utilizando-se da bandeira espanhola. Isso pode ser compreendido pelo fato de que durante o Congresso de Viena a Espanha não assinara nenhum acordo que restringisse o comércio de escravos. Diante da pressão da Grã-Bretanha e das demais potências européias, com exceção de Portugal, o plenipotenciário espanhol apenas indicou que o tráfico realizado pelos súditos de Fernando VII seria permitido desde o 10º grau de latitude norte aos portos do sul do Equador, proposta que Lord Castlereagh considerava irrelevante, pois autorizava o tráfico nos portos na Costa da Mina³²⁰. Assim, com todos os portos da Costa da Mina abertos aos espanhóis, era provável que os portugueses permanecessem no comércio ao norte da linha mediante subterfúgios. Contudo, vale ressaltar que a rota do tráfico era muito mais extensa, englobando também as ilhas do Caribe. Desse modo, é impossível afirmar que apenas espanhóis praticassem o comércio de escravos entre Costa da Mina e Cuba.

Outro meio que os traficantes utilizavam para não cumprirem as determinações do Tratado de 1815 era a falsificação de papéis e de passaportes que indicavam o porto de saída e de destino em que o navio negreiro deveria ancorar. Munidos de licenças falsas, muitas vezes conseguidas mediante suborno de autoridades da Coroa, os traficantes portugueses, principalmente baianos, armavam seus navios em direção a Costa da Mina, alegando, porém, que rumavam para Cabinda ou Molembo, portos ao sul do Equador próximos a linha equinocial³²¹.

A emissão de dois passaportes, sendo um para comércio legal com a Costa da Mina, baseado na procura de marfim e ouro em pó, e outro para o tráfico de escravos em Molembo, assegurava a viagem de traficantes até a Costa da Mina e, caso não avistassem a presença de embarcações britânicas nos portos, poderiam carregar escravos para a América portuguesa, alegando, posteriormente numa eventual revista em alto-mar, que tinham sido comprados em Molembo, de acordo com o segundo passaporte. O direito de fazer escala na Ilha de São Tomé, localizada a alguns graus ao norte da linha do Equador, tornava-se também um excelente subterfúgio para a compra de escravos nos portos da Costa da Mina. Utilizando tal passaporte, os negreiros poderiam alegar que embarcaram escravos em Molembo, pararam em São Tomé e, por isso, estavam navegando em águas setentrionais³²².

Mesmo sob a alegação, ou fortes indícios, de que o tráfico ao norte do Equador continuava, Freire pressionava o governo britânico para executar os artigos dos acordos de 1815 que favoreciam a Monarquia portuguesa. Se um dos primeiros argumentos baseou-se na letra do Tratado, o segundo argumento utilizado pelo embaixador foi asseverar que o governo português adotava medidas para proibir o tráfico

³¹⁹ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XVI, nº61. Julho de 1816, p. 80.

³²⁰ *Correio Braziliense*, vol. XIV, nº 83. Abril de 1815, p. 416. "Carta de Lord Castlereagh à D. Pedro Gomes Labrador" Plenipotenciário Espanhol no Congresso de Viena. Utilizo a publicação deste periódico por não ter encontrado tais fontes em coleções diplomáticas. Ver também *Correio Braziliense*, vol. XIV, nº 84. Maio de 1815. Protocolo da Segunda Conferência Particular relativa a abolição do tráfico de escravos no Congresso de Viena. pp. 583-587.

³²¹ CONRAD, Robert E. op. cit. pp. 80-89 e VERGER, Pierre. op. cit, p. 406.

³²² VERGER, Pierre, op. cit. p.411

ao norte do Equador. Para Freire, “*Portugal [havia] cumprido quanto lhe competia, com a Promulgação da Convenção e do Tratado*”. Além disso, o diplomata qualificava a atitude inglesa ilegítima, já que tentava vincular, aos acordos ratificados, “*novas*” propostas que não foram discutidas nas rodadas de negociações em Viena³²³. Tal vinculação para o embaixador definia-se pela dependência da elaboração de leis portuguesas, impondo penas ao tráfico, para que o governo britânico pagasse as 300 mil libras e desistisse da cobrança do empréstimo contraído em 1809.

Mesmo com a rearticulação dos argumentos, Cipriano Freire deparava-se com a irredutível condição britânica de não cumprir qualquer determinação sem a elaboração de leis pelo governo português, penalizando os agentes do tráfico ilícito. Para o diplomata, tal medida não devia partir da Inglaterra, mas sim da soberania da Monarquia lusitana. Entretanto, procurando uma forma de dirimir a questão, provavelmente agindo sob instruções expressas da Corte do Rio de Janeiro, Freire comunicava a Lord Castlereagh que a Corte do Rio de Janeiro concordava na asserção de que “*a Captura e o confisco erão as penas geralmente admitidas entre as naçoens contra os navios que se empregavão em qualquer commercio prohibido. – E que esta era a practica constante e legal em Portugal, e o fôra sempre em todos os Tempos pelo que respeitava aos seus Tratados com Inglaterra, com independencia de Alvarás e Leys que por desnecessarias se não haviam nunca promulgado para dar aos Tratados toda força e vigor, e a devida execução e cumprimento*”³²⁴.

Se a condição britânica implicava a elaboração de uma lei que estipulasse penas, pela argumentação de Freire tal coerção já estava pré-estabelecida na própria assinatura do Tratado, correspondendo, assim, às medidas sobre o tráfico de escravos determinadas no artigo II do Tratado de 1815. Nesta circunstância, a Corte do Rio de Janeiro acabava atribuindo à marinha de guerra britânica todo o ônus da patrulha marítima, visita e apreensão dos navios suspeitos de praticarem tráfico ilícito.

Por um lado, a compreensão do embaixador lusitano sobre a legalidade das apreensões de embarcações ao norte do Equador, como condição estabelecida tacitamente pelo Tratado de 1815, decorria do fato de que a presença da Coroa portuguesa na Costa da Mina já não revertia direitos para o governo. Desde o final do século XVIII, grande parte da África Ocidental foi dominada por holandeses que expulsaram portugueses de vários pontos da Costa da Mina³²⁵. Assim, é provável que a assinatura do Tratado de 1815 favorecesse o Estado português, já que geraria arrecadação, tanto do lado das possessões portuguesas em Angola, centralizando e obrigando a compra de escravos em feitorias lusitanas, quanto no Rio de Janeiro com a intensificação das rotas mercantis entre América, África e Ásia ao sul da linha do Equador.

Por outro lado, talvez o próprio embaixador soubesse que pela extensão da Costa da Mina e pelo número insuficiente de cruzadores britânicos, realizando a patrulha marítima, o tráfico português de escravos tinha a possibilidade de permanecer na zona ilícita sem grandes prejuízos. Vale lembrar que os traficantes eram favorecidos pelas autoridades africanas que permitiam a entrada de embarcações em rios e riachos ao longo do litoral para escaparem da ação britânica³²⁶.

³²³ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 62 de 7 de março de 1816. pp. 48-52.

³²⁴ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 80 de 5 de maio de 1816. pp. 99-102.

³²⁵ RODRIGUES, Jaime. op. cit. p. 124.

³²⁶ Alberto da Costa e SILVA narra que Francisco Felix de Sousa, um traficante sediado na Costa da Mina, “tornou-se mestre nesse deslocamento de embarques, não só por contar com um eficiente sistema de inteligência ao longo do litoral, o que lhe permitia estar a par dos movimentos dos britânicos, mas também por dispor de depósitos próprios tanto em Ajudá quanto em Anexô (Popô Pequeno) e de possuir sócios e agentes em outros pontos da costa”. Ver: SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Felix de Souza, um mercador de escravos*, p. 98.

Porém, mesmo com a anuência das capturas e dos confiscos comunicada pelo diplomata português, o gabinete britânico não cedia e renovava a posição de que somente executaria os acordos de Viena se a Coroa portuguesa expedisse leis impondo penas aos traficantes que comerciavam escravos na zona ilícita. Freire não se dava por vencido e renovava seus argumentos, fundamentando-os, agora, nos parâmetros do direito internacional. Desse modo, passava a questionar a validade de leis portuguesas nas audiências dos tribunais britânicos, ou mesmo, a competência das Cortes do Vice-Almirantado em Serra Leoa e a do Almirantado em Londres para julgar estrangeiros e seus navios com base na legislação inglesa. Para o embaixador, não seria uma lei elaborada pela Corte portuguesa que proporcionaria a execução ao Tratado: o próprio documento diplomático teria vigência pela ratificação entre os gabinetes e era pelo diploma que se deveriam pautar as relações entre as nações³²⁷.

A reviravolta argumentativa de Freire tinha sentido: enquanto persistia a discussão sobre o cumprimento das estipulações dos acordos de Viena perante o governo britânico, o tráfico ao norte do Equador continuaria. Pela leitura das fontes, é possível interpretar que a insistência de conferências com as autoridades britânicas e a repetição e reformulação dos argumentos com base na letra do Tratado se apresentavam como uma estratégia do embaixador e da Corte do Rio de Janeiro para ganhar tempo e promover a continuidade do tráfico acima da linha. Dessa maneira, a conduta política da Corte do Rio de Janeiro em favorecer os interesses americanos se apresentava na negociação sobre o cumprimento dos acordos de 1815³²⁸. Do mesmo modo, a posição irredutível do gabinete de Londres também tinha um objetivo: o Tratado de 1815 se apresentava como ineficaz e um insucesso da diplomacia inglesa; caso cumprisse as determinações estipuladas nos acordos, o governo britânico poderia se indispor com parlamentares ligados aos movimentos antitráfico, visto que os acordos de 1815 não satisfaziam os anseios britânicos de abolir totalmente o tráfico português de escravos.

Portanto, o impasse na execução dos artigos da Convenção e do Tratado de 1815, exemplificada na atitude dos governos, retrata a linha política adotada por ambos os gabinetes. Por um lado, a Corte do Rio de Janeiro não apresentava disposição para cumprir determinações que efetivassem a execução do Tratado de 1815 e, por outro, o governo de Londres também não aceitava cumprir disposições que nada contribuiriam para a supressão do tráfico. Ressaltem-se os comentários de alguns parlamentares publicados pelos periódicos “*Morning Chronicle*” e “*Times*” sobre a aprovação no Parlamento do ressarcimento das 300 mil libras aos vassalos portugueses. Contrários ao pagamento, os parlamentares abolicionistas alegavam que o dinheiro se destinaria inclusive a alguns súditos ingleses donos de navios negreiros que utilizavam a bandeira portuguesa para realizarem o tráfico ou que se beneficiavam pela ambigüidade dos acordos firmados pelos plenipotenciários das duas Coroas³²⁹. Segundo Oliveira Lima, a luta argumentativa travada entre Cipriano Ribeiro Freire e autoridades do governo britânico, principalmente Lord Castlereagh, mostrava que “*em qualquer dos lados não imperava neste assunto a boa fé*”.³³⁰ Ou seja, nenhum dos governos tinha a intenção de realmente cumprir os acordos firmados em 1815³³¹.

Enquanto o impasse e o não cumprimento do Tratado eram aparentemente benéficos para ambos

³²⁷ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816).Ofício nº 95 de 8 de julho de 1816. pp. 150-153.

³²⁸ Vale ressaltar aqui que na *Gazeta do Rio de Janeiro* nº 52 de 1 de julho de 1815 apenas mencionou-se a ratificação da Convenção de 21 de janeiro de 1815, na qual o governo Britânico comprometia-se a pagar 300 mil libras ao governo português pelos navios apresados entre 1811 e junho de 1814, nada se publicando da ratificação, no mesmo dia, do Tratado de 22 de janeiro de 1815 que proibia o tráfico ao norte do Equador. Novamente nota-se a utilização do periódico pela Corte do Rio de Janeiro em concordância com seu objetivo político.

³²⁹ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 97 de 9 de julho de 1816. pp. 168-171. Os comentários das revistas inglesas foram resumidos por Freire e anexados ao mesmo ofício. pp. 169-171.

³³⁰ LIMA, Oliveira. op. cit. p. 274.

³³¹ BETHELL, Leslie. op. cit. p. 28.

os governos, as apreensões de navios negreiros portugueses no Atlântico por cruzadores ingleses continuavam. Desde março de 1816, e em meio às conferências com as autoridades britânicas, um novo desafio se apresentou para Freire: a marinha britânica havia ampliado sua ação, passando também a operar ao sul da linha. Até então, três navios haviam sido detidos ilegalmente: um capturado em um porto localizado no *Cabo de Trez Pontas*, na costa Ocidental da África (Costa da Mina), em janeiro de 1815; outro voltando de Moçambique e apresado em fevereiro de 1815; e o terceiro, que havia embarcado escravos no Rio Camarões, e fora detido em maio de 1815, voltando para o Rio de Janeiro. Pelo artigo I do Tratado ajustado em Viena, o tráfico ao norte da linha seria tolerado enquanto o documento não fosse ratificado e publicado pelas Coroas. Como o governo português só ratificou o documento em 8 de junho de 1815, as apreensões dos navios citados acima deveriam ser consideradas ilegais. Diante disso, esses navios estavam amparados pelo período tolerável acordado entre os plenipotenciários ou navegando em zona lícita, como no caso do navio que voltava de Moçambique³³².

No caso dessas apreensões, Cipriano Freire ainda se fundamentou no terceiro artigo secreto do Tratado de 1815, o qual determinava que “...no caso de alguns navios Portuguezes serem capturados pelos cruzadores de Sua Magestade Britânica (debaixo das circunstancias designadas na Convenção concluída aos 21 do corrente entre Sua Magestade Britânica e o Principe Regente de Portugal) desde 01 de junho de 1814, como se especifica na referida Convenção, até ao periodo da abolição total do commercio de escravos ao Norte do Equador, segundo o pactuado no presente Tratado, sua Magestade Britânica Se obriga a satisfazer ás justas reclamaçoens de Sua Alteza Real a esse respeito...”³³³

Todavia, a questão das apreensões, principalmente àquelas ocorridas ao sul do Equador só tornou-se objeto principal de discussão a partir de agosto de 1816. Em uma conferência com Sir Christopher Robinson, advogado da Coroa britânica, Freire dava início a tentativa de proteger as rotas traficantes ao sul da linha do Equador:

*“... Portugal tinha toda a necessidade, e de direito devia esperar que a Inglaterra expedisse Ordens mais positivas, claras e circunstanciadas, por que o Commercio e Navegação entre os Dominios da Corôa de Portugal, e nomeadamente do Reino Unido do Brasil e os Dominios na Costa da Africa e territorios a que se reservou o direito ao Sul do Equador, não fosse embaraçado e perturbado injustamente pelos Cruzadores ou Navios de Guerra Inglezes, como infelizmente acontecia, e carecia de promptas e decisivas medidas; não concordando de modo algum estes injustos procedimentos com as Estipulaçoens Solemnes entre as duas Potencias, nem podendo deixar de ser extremamente prejudicial, e dolorozo aos vassallos Portuguezes, o terem de fazer incessantes Reclamaçoens, que se pretendiam illudir com intelligencias sinistras, e tergiversaçoens calculadas a defraudar os proprietários portuguezes e destruir-lhes o Commercio Lícito que lhes era permitido, pelas mesmas claras e precisas Estipulaçoens do Tratado em questão...”*³³⁴[grifo meu]

A ampliação das ações da esquadra naval britânica contra navios que traficavam ao sul do Equador levou Freire a reavaliar os argumentos que apresentava às autoridades inglesas. Diante da interferência dos cruzadores na rota sul-atlântica, a argumentação que tinha por objetivo construir impasses diplomáticos, para insistir na continuidade do tráfico a todas as partes da África, não era mais vantajosa para a Coroa portuguesa. Enquanto tolerava-se a apreensão de negreiros ao norte do Equador, como se cons-

³³² A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 62 de 7 de março de 1816. pp. 48-52.

³³³ PINTO, Antonio Pereira. op. cit. p. 136.

³³⁴ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 99 de 4 de agosto de 1816. pp. 175-180.

tatou acima, a interferência dos cruzadores nas rotas ao sul da linha não era admitida sob hipótese alguma para a Corte no Rio de Janeiro.

Como foi mencionado, a defesa da rota ao sul do Equador devia-se ao fato de traficantes muito próximos à Corte terem formado suas fortunas entre os portos do Rio de Janeiro e Angola³³⁵. Consolidada historicamente desde o período colonial, a relação entre América portuguesa e África, sobretudo a região de Angola, era definida principalmente por trocas bilaterais baseadas em produtos americanos por escravos³³⁶.

Mais que trocas bilaterais, a dinâmica mercantil que envolvia o Império Português, ligando os portos de Buenos Aires e Montevideu ao do Rio de Janeiro e deste aos portos africanos situados ao sul Equador, era sensível ao governo português do início do século XIX. E isso pode ser notado nos pareceres sobre a ratificação do Tratado de Comércio de 1810, quando foi discutida a cláusula que estabelecia um porto franco em Santa Catarina. Contrário a tal estipulação, José da Silva Lisboa, conselheiro de D. João, qualificava a rota acima como *“a chave do sul, e de muita importância em vários pontos de vista político (sic) que assim se concederia aos ingleses, abrindo também à sua concorrência os tráficos que se mantinham com os espanhóis – um comércio em “extremo lucrativo” nas palavras de desembargador Mello, e que tinha até a altura do Rio de Janeiro como pólo³³⁷.”* [grifo meu]

A proteção da rota do Atlântico-Sul também se estendia além dos portos da África. A sua preservação também envolvia a relação comercial que se dava com as fazendas da Ásia em navios portugueses³³⁸, uma vez que, os negociantes portugueses das praças do Rio de Janeiro e da Bahia, desde o século XVIII, trocavam tecidos da Índia por escravos nas regiões de Angola e Costa da Mina respectivamente³³⁹. Vale retomar neste ponto a implementação de medidas, por parte da Corte, para a intensificação das relações comerciais no Império Português. Novamente, neste contexto salta aos olhos as perspectivas e os interesses envolvidos na elaboração do mencionado Alvará de 1811 no qual o Príncipe Regente buscava ampliar a liberdade de comércio a todos vassallos residentes em qualquer domínio português, objetivando a consolidação do *“Systema Geral de Commércio e novas relações e nexos comerciais entre todos os seus vassallos”*. Ou seja, um Império que estivesse fundado em relações comerciais entre portugueses de Portugal, portugueses do Atlântico (Ilhas da Madeira, Açores, Costa Centro-Ocidental da África e Brasil) e portugueses radicados nos domínios além do Cabo da Boa Esperança, como a região de Moçambique, a Cidade de Goa e demais domínios da Índia, até Macao³⁴⁰.

Portanto, o peso mercantil das rotas do Atlântico-Sul estava fortemente presente nos pareceres e no pensamento dos conselheiros do governo de D. João. Palmela, ao negociar o Tratado de 22 de janeiro de 1815, seguia essa determinação, basta lembrar que um dos plenipotenciários portugueses envolvidos nas negociações de Viena havia sido governador de Angola, Antonio Saldanha da Gama.

³³⁵ GORENSTEIN, Riva. *O enraizamento de interesses mercantis portugueses na região centro-sul do Brasil: 1808-1822*, p. 50; FLORENTINO, Manolo G. *Em costas negras*, p. 205; FERREIRA, Doli. C. *Tomás Antônio Vilanova Portugal: um ministro de D. João VI 1817-1821*, p. 95. Sobre os principais portos africanos que se ligavam ao porto do Rio de Janeiro, ver: FLORENTINO, Manolo Garcia. op. Cit., p. 80, gráfico 6.

³³⁶ ALENCASTRO, Luis Felipe. *O trato dos Viventes*, pp 11-19.

³³⁷ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. 220.

³³⁸ SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico*, p. 85-90.

³³⁹ FERREIRA, Roquinaldo. “Dinâmica do Comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”, in FRAGOSO, João R.; BICALHO, M. F. e GOUVÊA, M. de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*. pp. 339-378.

³⁴⁰ *Coleção Alberto Penteado* (Coleção de Leis, Decretos e Alvarás), Biblioteca do Museu Paulista, Obra Rara, 793, Alvará de 04 de fevereiro de 1811.

Diante da consideração da importância que a Coroa concedia ao Atlântico-Sul, Freire passava a ter como objetivo proteger essa rota mercantil. Assim, argumentava que pelo mesmo artigo II do Tratado de 1815 – tão evidenciado pelos representantes britânicos – além da obrigação portuguesa em adotar medidas contra o tráfico, o governo britânico também se comprometia a não interferir no “*Commercio de Escravos ao Sul da linha, ou seja, nos actuaes Domínios da Corôa de Portugal, ou nos territórios sobre os quaes a mesma Corôa reservou seu Direito* [territórios de Cabinda e Molembo]³⁴¹.

Valorizando a segunda parte do artigo, a embaixada lusitana apontava que o próprio governo britânico também não cumpria a estipulação, já que embarcações negreiras de vassallos portugueses eram apreendidas ao sul do Equador. Assim, do mesmo modo que o governo britânico solicitava a conclusão de um alvará para impor penas aos infratores do Tratado, a Corte do Rio de Janeiro, através da legação portuguesa em Londres, requeria a elaboração de ordens ou instruções à marinha de guerra inglesa para não revistar e capturar navios portugueses que fizessem o tráfico ao sul da linha equinocial³⁴².

Contudo, diante dos vários modos de fraudar documentos e de iludir os cruzadores britânicos na Costa da Mina, já relatados, é bem provável que a marinha de guerra inglesa estivesse ciente das maneiras pelas quais os traficantes poderiam burlar as estipulações do Tratado de 1815 e, por isso, tivesse ampliado sua ação às embarcações que navegavam ao sul. Nesse sentido, as circunstâncias no Atlântico estavam sensíveis e acabavam não sendo regidas por nenhum acordo, permitindo à marinha inglesa a execução da revista e o confisco de navios que navegavam tanto ao norte quanto ao sul do Equador. Dessa forma, mesmo embarcações devidamente munidas de passaportes legítimos, embarcando escravos em portos lícitos, poderiam ser alvos da marinha inglesa.

Com a ampliação da área de atuação dos cruzadores britânicos, a estratégia de ganhar tempo, construindo impasses através de formulações argumentativas, não se apresentava mais como uma opção diplomática. A rota sul-atlântica estava em risco e, assim, era preciso reconfigurar a conduta diplomática diante do gabinete de Londres. Diante disso, o embaixador insistia na formulação de barreiras para a ação dos cruzadores britânicos no Atlântico-Sul, fazendo da construção de tal obstáculo, a nova pauta das discussões:

“... na ultima conferencia que tive com Lord Castlereagh (...) e na que sucessivamente se seguiu com o Advogado da Coroa Sir Christopher Robinson (...) apontei e mesmo insinuei em ambas occasioens (...) a disposição e practicabilidade de se estabelecerem penas mais aggravantes por parte de Portugal, contra os seus Vassallos que violassem o Artigo 1º do Tratado em questão de 22 de janeiro de 1815 (...) quam proximé ás Estipulaçoens dos Actos Britannicos contra os Suditos Inglezes, que praticarem o defendido trafico da Escravatura; com tanto que a Inglaterra pela sua parte executasse o dito Tratado e Conveniasse as medidas ou estipulaçoens necessarias e indispensaveis, para não ser vexado nem interrompido o licito e permitido Commercio e navegação Portuguesa ao sul da Equinocial...”³⁴³[grifo meu]

Pela insistência no tema, fica claro que a proteção das rotas ao sul do Equador passava a ser a principal preocupação da Corte portuguesa. Em nenhum momento, até então, o embaixador, nem mes-

³⁴¹ *Coleções das Leis do Brazil (1811-1815)* Carta de Lei de 8 de junho de 1815. Artigo II do Tratado de 22 de janeiro de 1815, p. 29.

³⁴² A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 99 de 4 de agosto de 1816. pp. 175-180.

³⁴³ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 100 de 4 de agosto de 1816. pp. 181-182.

mo o governo no Rio de Janeiro, havia admitido a elaboração de leis para obstar o tráfico ao norte do Equador. Entretanto, com a extensão das ações da marinha de guerra britânica aos navios portugueses que alegavam ter embarcado escravos licitamente, o governo lusitano cedia em suas proposições, aceitando elaborar um alvará aos moldes da lei britânica contra traficantes ingleses. Porém, tal anuência seria efetivada somente sob a condição do governo inglês se comprometer a não impedir o tráfico ao sul da linha. De acordo com excerto acima, em troca de segurança na navegação entre as costas da América e da África, o diplomata “insinuava” que o governo português poderia atender a proposição britânica de elaborar uma lei contra os traficantes portugueses que transgredissem a norma do Tratado de 1815. Vale lembrar que esta proposta tinha sido combatida com firmeza desde o início do debate diplomático pós-ratificação do Tratado de 1815. Entretanto, com a ampliação das apreensões realizadas pela marinha de guerra inglesa, a postura do diplomata português indicava uma flexibilidade diante da solicitação britânica.

Mesmo assim, Freire expressava que o governo britânico utilizava subterfúgios, fundamentando-se no fato de que já tinha dado ordens aos seus cruzadores e seria desnecessário enviar novas determinações. E assim reportava ao Marquês de Aguiar, explicitando que

“... a tudo evasivamente se respondia, com a carencia de Ordens ou Leys da Parte de Portugal para punir o Commercio da Escravatura, como que só Portugal devesse fazer tudo e Inglaterra nada. – **Taes são os auspícios que se apresentam para uma Convenção tão justa como indispensável ...**”³⁴⁴
[grifo meu]

Embora o embaixador insinuasse um contexto difícil para a Monarquia portuguesa arranjar um acordo que proporcionasse ganho, haja vista a cobrança sobre *Portugal de fazer tudo e Inglaterra nada*, é notório que cerca de um ano antes da assinatura da Convenção de 1817, as duas Cortes já projetavam a elaboração de um novo acordo diplomático, visando reformar as disposições dos acordos de 1815. E isso fica claro com o ofício de Freire enviado ao Marquês de Aguiar em 4 de agosto de 1816, informando que ficava “*entregue da omittida Fórmula de Passaporte, de que tratavão as Instruçoens [da Corte] recebidas para a negociação de huma **Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815***”³⁴⁵, coincidentemente o mesmo título da Convenção assinada em 28 de julho de 1817.

Enquanto Valentim Alexandre compreende que a assinatura da Convenção relacionava-se, dentre outros fatores, a formação de um vazio de poder em razão das mortes de Fernando José Portugal e Castro, Marquês de Aguiar, e de Antonio de Araújo de Azevedo, Conde da Barca, no primeiro semestre do ano de 1817³⁴⁶, as fontes, diversamente, permitem outra consideração: pelos excertos dos últimos ofícios de Cipriano Ribeiro Freire, a elaboração da futura Convenção de 1817 apresentava-se sob uma circunstância na qual os secretários em questão ainda se encontravam na Corte do Rio de Janeiro.

Concluindo, a ação inicial de Cipriano Ribeiro Freire no comando da embaixada portuguesa em Londres tinha, em relação à execução do Tratado e Convenção de 1815, dois objetivos principais: persuadir o governo britânico a pagar as 300 mil libras de indenização pela apreensão considerada ilegal dos navios portugueses empregados no comércio de africanos até 1 de junho de 1814; e convencê-lo de

³⁴⁴ Idem.

³⁴⁵ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 98 de 4 de agosto de 1816. pp. 174-174v. [grifo meu]

³⁴⁶ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 359-360.

cumprir o artigo V do Tratado de 1815, renunciando ao restante da cobrança de um empréstimo feito em 1809. Porém, ao longo das conferências com Lord Castlereagh e com Mr. Hamilton, Sub-secretário dos Negócios Estrangeiros, tais objetivos não foram alcançados devido a constante alegação britânica da necessidade de Portugal elaborar uma lei, impondo penas aos traficantes portugueses que desrespeitassem o Tratado de 1815 que abolia o tráfico de escravos ao norte do Equador.

O impasse sugere que nenhum dos governos estava disposto a cumprir as determinações que haviam assinado. No entanto, a disputa e a indecisão no cumprimento dos acordos de Viena proporcionaram novas contendas entre as duas Coroas: ao considerar o Tratado e a Convenção de 1815 sem vigência ou inoperante, o governo britânico ampliava a ação de sua marinha de guerra não só nas imediações dos portos africanos ao longo da costa acima do Equador, mas também passava a patrulhar e, assim, comprometer os embarques de escravos ao sul da mesma linha para a América portuguesa e as rotas mercantis significativas para a Corte do Rio de Janeiro. Isso promoveu uma reconfiguração da ação diplomática portuguesa, fazendo com que a Corte do Rio de Janeiro se mostrasse disposta a aplicar penas aos traficantes portugueses empregados no comércio ilícito de escravos, desde que o governo britânico se comprometesse, através de ordens e instruções à sua marinha de guerra, a não impedir o tráfico existente entre América e África ao sul da linha do Equador. Entretanto, mesmo considerando as negociações sobre uma Convenção entre as duas nações que pudesse regularizar e executar os acordos de Viena, como foi evidenciado acima, Freire avaliava que não poderia esperar grandes sucessos para o futuro acordo diplomático.

Deixando a direção da embaixada no final de setembro de 1816, Cipriano Ribeiro Freire transferiu ao Conde de Palmela, que assumiria a chefia da embaixada em 3 de outubro de 1816, a tarefa de dar prosseguimento às negociações sobre a futura Convenção.

A ação do Conde de Palmela na embaixada portuguesa em Londres

A negociação de uma Convenção para que fossem solucionadas as pendências sobre os acordos de 1815 e promovida a segurança dos navios negreiros portugueses que vinham sendo apresados pela marinha britânica ao sul do Equador teve continuidade com D. Pedro de Souza Holstein. Mas, a partir do segundo semestre de 1816, a negociação da Convenção seria realizada sob um novo contexto diplomático.

Em primeiro lugar, nessa época teve início a Conferência internacional em Londres que discutiria o tráfico de escravos e maneiras de suprimi-lo. O encontro se baseava na Declaração de 8 de fevereiro de 1815, do Congresso de Viena, na qual os plenipotenciários expressavam “*o desejo de concorrer para a execução mais prompta e mais eficaz*” para a abolição universal do tráfico de escravos³⁴⁷. Além do compromisso assumido em Viena, a Conferência também se fundamentava na assinatura do Artigo Adicional ao segundo Tratado de Paris de 20 de novembro de 1815, que estipulava a realização de comissões permanentes para discutir a abolição do tráfico de escravos³⁴⁸.

O convite para participar das deliberações havia sido feito a Cipriano Freire entre agosto e início

³⁴⁷ Não encontrando a Declaração das oito potências participantes do Congresso de Viena em fontes do governo, utilizo o documento publicado pelo *Correio Braziliense*, vol. XIV, nº 84. Junho de 1815, pp. 601-603. Ver: BETHELL, Leslie. op. cit. p. 27.

³⁴⁸ LIMA, Oliveira. op. cit. 276 e ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 331.

de setembro de 1816 pelos plenipotenciários da Grã-Bretanha, Áustria, Rússia, França e Prússia. Freire não aceitou o convite de imediato, respondendo à Nota dos representantes das potências que não tinha instruções nem autorização da Corte portuguesa para participar e discutir tal assunto. Em um dos seus últimos ofícios enviados ao Rio de Janeiro, comentava que a abertura da Conferência coincidia com a convocação do Parlamento britânico e, diante disso, tal encontro tinha por objetivo “*habilitar o “Ministro de Estado [Lord Castlereagh] a demonstrar a efficacia dos seus grandes serviços a favor desta causa da humanidade que forma nesta Nação ou em certo partido della, o entusiasmo da Philantropia, decidida depois de vinte e tantos anos de exames, discussoens, e preparatorios para a desnecessidade futura deste tráfico Nacional ...*”³⁴⁹

Mesmo entendendo a cruzada filantrópica britânica articulada ao jogo político entre o governo inglês e o Parlamento, Cipriano considerava que a realização da Conferência poderia fomentar um alinhamento diplomático contra o tráfico, o que poderia resultar novas bases para a negociação da Convenção que encaminhava com Lord Castlereagh”³⁵⁰. Para o embaixador, as novas ponderações do representante britânico poderiam ser prejudiciais às intenções do governo do Rio de Janeiro, uma vez que se beneficiando da conjuntura diplomática, Castlereagh teria a possibilidade de apresentar propostas mais ousadas sobre o tráfico. Era nessas circunstâncias que Palmela assumia a embaixada.

Somava-se ao contexto diplomático a invasão da “Banda Oriental do Prata”. Durante o ano de 1816, sob o comando do general Carlos Frederico Lecor, uma divisão do exército português seguiu para o sul da América, alegando o objetivo de defender as fronteiras dos rebeldes espanhóis³⁵¹. Assim, a suspeita da indisposição diplomática sobre o tráfico juntava-se à circunstância desfavorável da ação do exército português na região do Rio da Prata. Diante disso, o Conde de Palmela afirmava que a “... *falta de huma comunicação Official ou de um Manifesto ao publico hé o que mais custa a defender cá por fora quando se trata de objeto da nossa Expedição, e os Ministros de França, Russia, Austria e mesmo de Hespanha (...) voltão sempre quando lhes falta alguma boa razão para o seu Cavalo de Batalha do escandalo que rezulta pela ignorancia em que a nossa Corte deixa ao resto do Mundo dos motivos da Expedição...*”³⁵²

No mesmo sentido, o embaixador português informava ao Marquês de Aguiar que o governo inglês mandava instruções ao encarregado de negócios britânico no Rio de Janeiro, Mr. Chamberlain, “*ordenando-lhe de fazer representaçoens energicas ao governo [português] sobre a impolítica e o perigo da resolução que parecia ter adotado e intimando-lhe que no caso de que se suscitar na Europa huma guerra a garantia de Portugal estipulada em Vienna pelo Tratado de 22 de janeiro de 1815, porque nunca se poderia exigir huma semelhante garantia se applicasse ás eventualidades de huma guerra injustamente emprehendida pelo Governo Portuguez, ao qual deveria fazer officialmetne a sobredita declaração*”³⁵³.

Nesse contexto, Palmela voltava a negociar com o gabinete de Londres a elaboração da Conven-

³⁴⁹ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 108 de 10 de setembro de 1816. pp. 222-226.

³⁵⁰ A.H.I. Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar (1816). Ofício nº 109 de 10 de setembro de 1816. pp. 227-228.

³⁵¹ A entrada das tropas portuguesas em Montevideú ocorreu em 20 de janeiro de 1817, segundo SANTOS, Luiz Gonçalves dos. op. cit. pp. 90-91. Ver também: VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário de História do Brasil Colonial (1500-1808)*, p.170.

³⁵² A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 8 de 10 de dezembro de 1816. pp. 17-21.

³⁵³ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 10 de 1 de janeiro de 1817. pp. 26-33. Ver MARQUES, João Pedro. op. cit p. 109.

ção. Seguindo as discussões iniciadas por Freire, o Conde apresentava ao governo do Rio de Janeiro a proposta Lord Castlereagh de estabelecer um juiz português e um britânico em um porto da costa da África com o intuito de julgar os navios que fossem detidos debaixo da suspeita de realizarem comércio ilícito³⁵⁴. A formação de um tribunal misto era pela primeira vez sugerida na negociação entre os governos. Até então, sob a condução de Freire, a argumentação inglesa se definia apenas pelo pedido de elaboração de uma lei, impondo penas aos traficantes que realizavam tráfico de escravos ilícito. Porém, com o ambiente diplomático desfavorável ao Reino Unido de Portugal e Brasil, apontado acima, a diplomacia inglesa passava a propor uma medida mais ousada.

A ponderação de Palmela sobre a proposta se definiu somente em fazer Lord Castlereagh lembrar que deveria haver “*oficiais Portugueses a bordo dos ditos Cruzadores e vice-versa (...) quando se estipulassem as bases de huma Convenção Aditiva*” e a necessidade de se elaborar “*instruções aos ditos Cruzadores de comum acordo entre os dois Governos*”, proposta a que o ministro britânico não se opôs³⁵⁵. Pelo ofício é possível constatar que o direito de visita recíproco já havia sido apresentado a Palmela, fazendo com que o embaixador apenas procurasse limitar a ação da marinha de guerra britânica no intuito de proteger o tráfico português de escravos. Talvez, a falta de uma oposição mais enfática às propostas de Castlereagh dever-se-ia a percepção da situação diplomática portuguesa no início do ano de 1817: era preciso elaborar rapidamente uma Convenção sob as bases dos acordos de 1815 para assegurar a rota do tráfico – e do comércio português sem a interferência britânica – no Atlântico-Sul, antes que um eventual alinhamento internacional propusesse novas condições para um acordo diplomático mais incisivo sobre o tráfico de escravos.

Além dos apresamentos citados na correspondência de Freire, somavam-se novos casos de interferência na navegação de traficantes portugueses. A 3 de fevereiro de 1817, o Conde de Palmela recebia um despacho da Corte, no qual o Conde da Barca, novo Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, pedia informações sobre as atitudes da marinha de guerra britânica em possessões marítimas portuguesas³⁵⁶.

Palmela informava que havia dirigido uma nota a Castlereagh em 3 de janeiro de 1817, relatando o incidente de Sant Yago, Vila da Praia, em 13 de março de 1815, onde o comandante da fragata *Leander*, G. R. Collier havia atacado e tomado um corsário americano. Especificamente nesse caso, o incidente referia-se ao ataque da fragata britânica a um navio dos Estados Unidos num porto atlântico da Monarquia portuguesa. Tal incidente indispunha o governo de D. João com as autoridades americanas e, ao mesmo tempo, denotava a ação violenta da marinha de guerra britânica nas rotas mercantis do Atlântico. Porém, na mesma nota o embaixador também se queixava dos *repetidos insultos* cometidos por navios de guerra britânicos *contra a independência do território e pavilhão Portuguez, e contra as propriedades dos particulares debaixo do pretexto de impedir o tráfico illegal de escravos na Costa da Africa*³⁵⁷. Uma das ocorrências tinha sido a ação cometida pelo comodoro Thomaz Brown,

³⁵⁴ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 11 de 1 de janeiro de 1817. pp. 34-35.

³⁵⁵ Idem. [grifo do autor]

³⁵⁶ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 15 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 53-57. Entretanto, o *Correio Braziliense*, vol XIX, nº 115. Dezembro de 1817, pp. 586 - 593 e *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol XX, nº 78. Dezembro de 1817, pp.277-285 publicaram, embora quase um ano depois, todas as notas enviadas por Palmela a Castlereagh e as respostas do Secretário do governo britânico até o desfecho do pedido de satisfação à Coroa britânica pelo governo joanino. A diferença entre a data de elaboração das notas e data de sua publicação nos jornais ocorreu porque a liberação dos documentos diplomáticos pela embaixada portuguesa deu-se somente em dezembro de 1817.

³⁵⁷ *Correio Braziliense*, vol. XIX, nº 115. Dezembro de 1817, p. 586. Ver também: *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol XX, nº 78. Dezembro de 1817. p. 277. Nota de Palmela a Castlereagh de 3 de janeiro de 1817.

comandante da fragata *Ulisses*, na ilha de São Tomé, também em 1815. Outra violação havia sido executada por J. B. Umfreville, comandante do brigue *Chielders*, em cidade das Hortas, nas ilhas dos Açores³⁵⁸.

A situação dos traficantes portugueses que praticavam o comércio lícito de escravos e faziam escala nas ilhas africanas sob domínio português ao norte da linha, direito estipulado pelo Tratado de 1815, estava sendo prejudicada pela ação da marinha britânica. Em busca de gêneros para seguirem viagem, ou outros motivos como doenças e pagamentos de tributos, os traficantes portugueses eram alvos dos cruzadores britânicos, fazendo com que Palmela cobrasse uma atitude do governo britânico: “...poderá V. Exa. [Lord Castlereagh] ajuizar qual deve ser o azedume que cauza aos vassallos Portuguezes a continuação de atentados dessa natureza; e quanto importará, para a conservação da intima união que existe há tantos anos entre os dois paizes, que seos governos se ponhão de acordo, a fim de que o commercio que houver de fazer-se para o futuro sobre a Costa da Africa em contravenção dos seos Tratados, seja reprimido por um modo igualmente honroso para ambos os paizes sujeito unicamente a direção de alguns commandantes de navios Inglezes, a quem pouco, muitas vezes lezar os interesses, e muito menos ainda offerecer o amor proprio da Nação Portuguesa ...”³⁵⁹

Ainda em 16 de janeiro de 1817, Palmela escrevia outra nota a Castlereagh, relatando um novo episódio no qual *Sir James Yeo*, comandante da fragata *The Inconstante* cometera uma infração em 28 de junho de 1816. O comandante inglês havia capturado um navio português no porto da ilha do Príncipe. Reproduzindo parte do ofício que o governador da ilha enviara ao Rio de Janeiro, Palmela afirmava que o navio português não tinha cometido tráfico ilícito e, salientava, que mesmo no caso de comércio ilegal, não possuía James Yeo o direito de capturá-lo. O embaixador terminava a nota, dizendo que “...o mesmo comandante Britannico conhecia tanto o seu crime, que só ousou cometello de noite ...”³⁶⁰

Em resposta às notas emitidas por Palmela, Castlereagh informava que James Yeo ainda se encontrava navegando pela Costa da África, mas que o Capitão Umfreville negava que tivesse cometido algum atentado à ilha dos Açores, pois não possuía ordens para navegar e nem navegou em tal orla. Já o capitão Brown, da fragata *Ulisses*, explicou que “*deteve um negreiro que fora enviado para Gaheo (Cachéu?), trazendo para São Thomé a Escuna pertencente a Major José Xavier que foi imediatamente libertada*”.³⁶¹

Para o embaixador, as ações da marinha inglesa e mesmo as reclamações que dirigia ao governo britânico de nada adiantariam para proteger a navegação portuguesa no Atlântico. Ciente de que os cruzadores ingleses continuariam capturando os navios portugueses, dentre eles os que navegavam ao sul do Equador, Palmela passava a defender os termos propostos por Castlereagh à Corte do Rio de Janeiro, compreendendo que o direito de visita e a comissão mista representariam uma limitação para ação da marinha de guerra inglês:

“...de pouco servirá o obter satisfações parciais contra huma ou outra violencia, se não conseguirmos que o mesmo cruzeiro [britânico] haja de ser **regulado** para o futuro, **sobre principios adoptados em commum pelos dous Governos**, e conforme a independencia da nossa bandeira”³⁶². [grifo meu]

³⁵⁸ Idem.

³⁵⁹ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol XX, nº 78. Dezembro de 1817, p. 277. Nota de Palmela a Castlereagh de 3 de janeiro de 1817.

³⁶⁰ *Correio Braziliense*, vol XIX, nº115. Dezembro de 1817. Nota de Palmela a Castlereagh de 16 de janeiro, p. 588.

³⁶¹ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 15 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 53-57. Anexo letra B.

³⁶² A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 15 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 53-57. Ver também: ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 342.

Na visão de Palmela, os dispositivos apresentados por Castlereagh respeitariam as instruções que havia recebido da Corte do Rio de Janeiro para negociar a Convenção. Segundo o despacho do Secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, o diploma adicional aos acordos de Viena tinha por objetivo principal

“o continuar a fazer o mais tranquilamente que podemos o Commercio da Escravatura em quanto for licito e aonde for licito pelos nossos Tratados, afim de prover, por quanto seja possivel, de braços o Brazil e de evitar os insultos e prejuizos que, contra todo o direito, nos cauzam os Cruzadores Britânicos. O problema consiste pois em conseguir este fim por meio de ajustes com a Gram Bretanha, cujo interesse he diametralmente oposto e sem levar nenhuma ofensa a nossa independencia³⁶³”.[grifo meu]

Diante das instruções que recebera, Palmela compreendia que a proposição do governo britânico de formular um acordo internacional determinando o direito de visita e um tribunal misto poderiam atingir os objetivos prescritos pela Corte portuguesa de proteger a rota negreira do Atlântico-Sul. Em primeiro lugar, para o diplomata, o julgamento de navios portugueses em um tribunal misto era um ganho, uma vez que navios lusitanos não seriam mais sentenciados somente por juízes britânicos. Ademais, os julgamentos ocorridos na Grã-Bretanha, além de passarem pelos trâmites e respeitarem os procedimentos burocráticos da justiça britânica, beneficiavam os cruzadores ingleses devido a dificuldade dos interessados portugueses em acumular provas a tempo, tanto nos portos da América quanto nos da África, para apelar das decisões na Corte do Almirantado em Londres. Para o embaixador, tribunais próximos às rotas traficantes, como um porto na África, facilitariam a ação de defesa dos interesses portugueses³⁶⁴. E, em segundo lugar, se os navios portugueses eram visitados pelos ingleses, pela negociação, os navios ingleses passavam a ser visitados por navios portugueses. Assim, para Palmela, como o direito de visita e o julgamento teriam a participação de súditos de ambas às nações, *“o decoro e a independência nacional (...) poderiam ficar salvos”*³⁶⁵.

O embaixador considerava que a Convenção regida em termos recíprocos ainda poderia atenuar o desgaste internacional que a imagem da Monarquia portuguesa sofria desde os apresamentos de 1810. Para Palmela, a pressão inglesa sobre o governo joanino para que proclamasse um alvará com penas aos traficantes infratores das disposições de 1815 e a captura de navios negreiros lusitanos por cruzadores da marinha de guerra inglesa não respeitavam a soberania e a independência da Coroa portuguesa. Se para o embaixador as comissões mistas e o direito de visita recíproco não correspondiam diretamente à soberania e a independência portuguesa, pelo menos tais estipulações regulavam as ações britânicas, limitando-as às determinações de um documento diplomático. Ou seja, as apreensões e julgamentos continuariam acontecendo, mas com o aval e interferência da Corte portuguesa.

A elaboração da Convenção nestes termos também possibilitaria, de acordo com Palmela, a execução de julgamentos das apreensões ocorridas após 1 de junho de 1814, supostamente reguladas pelo Tratado de 22 de janeiro de 1815. Diante da dificuldade de implementação das estipulações acordadas

³⁶³ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 14 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 51-52.

³⁶⁴ Este argumento foi sugerido no primeiro ofício reportando as propostas da comissão mista e do direito de vista. A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 11 de 1 de janeiro de 1817. pp. 34-35.

³⁶⁵ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 14 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 51-52.

em Viena, construídas pelos próprios gabinetes, o governo britânico não entrava em negociação direta sobre tais capturas, do mesmo modo que a Corte portuguesa recusava-se a apelar das sentenças em tribunais ingleses. A comissão mista, no entender de Palmela, poderia sentenciar sumariamente tais apresamentos, assegurando o decoro à Monarquia lusitana que se via vítima das ações indiscriminadas da marinha inglesa no Atlântico. Além disso, para o embaixador, o pagamento das 300 mil libras e a remissão do empréstimo de 600 mil libras, questão presente desde o início da década de 1810, poderiam ser efetivados pela aprovação das bases da Convenção. Ou seja, se a Corte lusitana aceitasse a estipulação do direito de visita e a Comissão Mista, o pagamento da indenização seria realizado com juros desde a ratificação dos acordos de Viena, isto é, a contar de 8 de junho de 1815³⁶⁶.

O jogo argumentativo apresentado por Palmela apresenta o seguinte quadro: enquanto a negociação da Convenção restringia-se aos meios de efetivar a proibição do tráfico ao norte do Equador e aos acordos de 1815, a discussão da abolição total do tráfico de escravos, ou mesmo a continuidade do comércio de africanos ao sul da linha ficaria adormecida. Decerto, na visão de Palmela (e da embaixada em Londres desde o Congresso de Viena), a negociação fixada nos acordos de Viena, discutindo ações ou reações sobre o que fora estipulado, era uma estratégia para que a abolição total do tráfico não tornasse a pauta principal dos encontros diplomáticos.

Pela insistência na argumentação do Conde de Palmela nas questões da comissão mista e do estabelecimento do direito de visita recíproco, é plausível interpretar que a Corte do Rio de Janeiro teria dificuldade em aprovar tais termos. Tal ponto era previsível já que até então nenhuma nação havia acordado tais estipulações. Direito de visita, apreensão de embarcações e julgamentos de navios estrangeiros eram regulados pelo direito somente em estado de guerra e não em períodos de paz. Mesmo que relacionadas aos acordos de 1815 e especificamente ao tráfico ao norte do Equador, tais propostas eram temas de difícil resolução para a Monarquia portuguesa³⁶⁷.

Insistindo na defesa de tais proposições, Palmela argumentava:

“... Assim virá esta Convenção a por hum ajuste para impedir o Commercio ilicito de Escravos pelo qual os dois governos reciprocamente se autorizam a vigiarem sobre os navios hum do outro, com a diferença porem de que o Commercio de Escravos sendo totalmente proibido aos Inglezes e ainda licito em Parte aos Portuguezes, naturalmente não haverá sobre tais navios detidos hum só Inglez; porém o direito de vizita, que neste cazo he o essencial, poder-se-há exercer igualmente por nós sobre a marinha mercante Ingleza se Sua Magestade houver por bem mandar cruzar alguma Embarcação de Guerra sobre a Costa da Africa: E de facto cederão pela primeira vez os Inglezes do direito que sempre se arrogaram de fazer julgar pelas suas proprias Cortes do Almirantado os navios que houvessem de deter ...”³⁶⁸ [grifo meu]

A ressalva na argumentação do embaixador de que “o Commercio de Escravos sendo totalmente proibido aos Inglezes e ainda licito em Parte aos Portuguezes, naturalmente não haverá sobre tais navios detidos hum só Inglez” é relevante para persuadir a Coroa portuguesa do benefício de tais pro-

³⁶⁶ Idem.

³⁶⁷ BETHELL, Leslie. op. cit. pp. 28-29. O direito de visita e captura não era somente um tema difícil à Coroa portuguesa, mas também a todas as nações européias. Este assunto será aprofundando no terceiro capítulo desta Dissertação.

³⁶⁸ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 14 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 51-52.

postas. O ônus da captura, ou seja, dispor navios de guerra para a tarefa de fiscalizar os portos e as rotas atlânticas, seria facultativo ao Estado lusitano. A defesa do direito de visita também residiria na conveniência política da utilização dos navios para a ação de revista. Somente “se” D. João VI achasse conveniente, poderia empregar seus navios na questão. Entretanto, como a Inglaterra assumia a posição de maior interessada pela abolição do tráfico, o governo britânico se responsabilizaria pela fiscalização e não o governo joanino.

Por fim, salientava a cedência do governo inglês, e não do português, do direito de julgar os navios estrangeiros em seus tribunais. Retomando a questão da soberania e da independência, o embaixador expressava que Portugal seria a primeira nação a limitar a postura inglesa diante da utilização de seus tribunais no julgamento de navios de outras nações. Em outras palavras, o direito de visita e a Comissão Mista para Palmela não representariam uma invasão da soberania e da independência portuguesa, ao contrário, tais prerrogativas permaneceriam intactas.

Vendo benefícios à Coroa na confecção do futuro acordo diplomático, o embaixador explicava ao Conde da Barca que suspendia a execução das instruções da Corte contidas em um despacho, destinado a Cipriano Ribeiro Freire, ordenando o rompimento da negociação sobre o cumprimento dos acordos de Viena. Palmela, contrariando a ordem, não queria perder a “*esperança de um resultado favorável*” e, por isso, dava continuidade às negociações³⁶⁹. O embaixador via a possibilidade do gabinete do Rio de Janeiro continuar o tráfico sem a estimativa de um prazo final para o governo português decretar a abolição total. Tal era o benefício que a aprovação das propostas britânicas para a elaboração da Convenção poderia representar: a indeterminação da continuidade do tráfico ao sul do Equador.

Os termos estipulados na Convenção já estavam acordados entre Palmela e Lord Castlereagh desde fevereiro de 1817. Pelos ofícios referidos acima, o cumprimento das reclamações pecuniárias estabelecidas nos acordos de 1815 e a segurança dos traficantes ao sul do Equador dependeriam apenas da aprovação da proposta da comissão mista e do direito de visita pela Corte do Rio de Janeiro. Destarte, se em fevereiro de 1817 o chefe da legação portuguesa na Grã-Bretanha já enviava um ofício com os principais pontos da Convenção para a Corte do Rio de Janeiro, então a avaliação e aprovação das bases ajustadas juntamente com o representante britânico deveriam relacionar-se às circunstâncias e às pressões próximas a Coroa na América. Agora, o objetivo não é mais reconstituir o contexto da elaboração dos termos da Convenção, mas sim como foram lidos, avaliados e aprovados pelo governo joanino no Rio de Janeiro.

Como foi indicado no primeiro capítulo, para Valentim Alexandre, a aprovação dos termos pela Corte do Rio de Janeiro e a assinatura da Convenção de 1817, em 28 de julho, ocorreu em um momento desfavorável ao governo de D. João VI³⁷⁰. A ação militar na região do Rio da Prata proporcionou protestos das nações européias à Corte Portuguesa. Cobrando um manifesto ou outro documento público que enumerasse as razões que levaram o governo de D. João VI a executar a invasão da “Banda Oriental do Prata”, as Cortes européias elaboraram uma Nota, em 16 de março de 1817, exigindo que o governo do Rio de Janeiro redigisse uma declaração sobre a ação das tropas portuguesas na região³⁷¹.

Para o autor, foi justamente entre a data da Nota das potências internacionais e a declaração do

³⁶⁹ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817).. Ofício nº 15 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 53-57.

³⁷⁰ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 338-355. MARQUES, João Pedro. op. cit. p.109.

³⁷¹ Idem, op. cit. p. 343.

governo do Rio de Janeiro sobre a ação militar no Prata, período no qual a Monarquia portuguesa corria um grande risco de entrar em combate com o exército espanhol, que foram aprovadas as bases da Convenção de 1817. Para o historiador, D. João aceitou assinar a Convenção, estipulando a comissão mista e o direito de visita com o intuito de preservar a garantia militar britânica, caso a Monarquia portuguesa fosse atacada pelas forças espanholas. O autor também salienta que, como já foi observado no item anterior, as mortes do Marquês de Aguiar e do Conde da Barca contribuiriam para a formação de um vazio de poder no qual não foi formulado nenhuma objeção à elaboração da Convenção³⁷².

Entretanto, pela leitura das fontes diplomáticas, a aprovação das bases da Convenção no Rio de Janeiro não esteve singularmente ligada ao contexto internacional. Na verdade, a confirmação dos termos negociados por Palmela em Londres ocorreu em função de outros aspectos, dos quais a repercussão diplomática da invasão do Prata era importante, porém não era a decisiva.

Se o contexto do final de 1816 e do início de 1817 – primeira rodada de reuniões da Conferência sobre o tráfico de escravos e a repercussão diplomática da Invasão do Prata – influíram na elaboração da proposta de Lord Castlereagh sobre a comissão mista e o direito de visita sem uma oposição enfática do Conde de Palmela, o mesmo contexto já havia mudado em fevereiro do mesmo ano e não exerceria a mesma pressão sobre a avaliação dos termos negociados na Corte do Rio de Janeiro.

Junto ao envio do ofício que estabelecia as bases da Convenção de 10 de fevereiro, Palmela também mandava outros documentos acerca do andamento da Conferência sobre o tráfico de escravos e das disposições dos demais gabinetes europeus sobre a ação militar portuguesa na “Banda Oriental do Prata”.

Em primeiro lugar, os encontros da Conferência sobre o tráfico de escravos arrefeceram não só pela negativa do diplomata português em participar das discussões sem a chancela da Corte do Rio de Janeiro, mas, principalmente, pela recusa do diplomata espanhol em participar. O embaixador espanhol alegava, em dezembro de 1816, que, como a Conferência também versaria sobre a pirataria empreendida pelos Reinos do norte da África, a Corte de Madri só poderia tomar lugar na discussão se o governo dos Países Baixos fosse convidado a participar, uma vez que haviam acabado de celebrar um tratado no qual estipulava-se a negociação conjunta sobre tal proposição. Com o apoio do diplomata russo, os encontros da Conferência se definiram pela questão da pirataria no Mar Mediterrâneo, desviando a discussão sobre o tráfico. Conferindo grande atuação aos representantes da Rússia que sugeriram a formação de cruzeiros sobre os piratas dos Reinos do norte da África, “*com muito mais calor do que convém ao governo britânico*”, Palmela afirmava, já em março de 1817, que a tal “*projeto a Grã-Bretanha não poder[ia] jamais convir, principalmente, com a Intervenção Russa*”³⁷³.

Da mesma forma que a realização da Conferência sobre o tráfico de escravos já não preocupava a diplomacia nem a Corte do Rio de Janeiro, tendo em vista o caminho que seguiu a discussão, o alinhamento internacional desfavorável ao governo português devido a questão do Prata também se alterou. Palmela relatava ao Conde da Barca que “*o azedume que cauzaram as primeiras queixas da Espanha tem diminuído algum tanto depois que esfriaram as relações desta Corte [de Londres] com a de Madrid;*

³⁷² Idem, pp. 359-360.

³⁷³ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 20 de 13 de março de 1817. pp. 89-92.

*e o zelo que a Rússia mostrou nessa cauza contribue talvez essencialmente para dispor a nosso favor a Austria e a Grã-Bretanha*³⁷⁴”.

A disposição da Rússia em sustentar a declaração espanhola no início da Conferência sobre o tráfico de escravos e o apoio imediato à causa espanhola na questão do Prata, fez com que a Grã-Bretanha suspeitasse da existência de um tratado secreto entre Espanha e Rússia. Diante dessa suspeita, o governo inglês evitava se opor diretamente à ação portuguesa na área, não declarando apoio a Espanha³⁷⁵.

A Monarquia portuguesa também se apoiava na aliança que costurara com a Áustria em virtude do casamento de D. Pedro com a Princesa Leopoldina. A preocupação do governo de Viena diante do crescimento da hegemonia russa no continente beneficiava o governo português, já que o arranjo internacional impedia que a Corte austríaca se aproximasse da Coroa de Madri. Assim, é importante considerar que D. João VI não estava isolado perante a formulação da Nota das Potências Europeias, cobrando uma declaração com explicações sobre a movimentação das tropas ao sul da América. A constatação da resistência do governo de Londres e de Viena às proposições de Madri, redigida por Palmela, permite que seja relativizado o valor político-internacional que a Nota das nações europeias representava aos estadistas portugueses da época. E isso fica evidente à medida que o embaixador enviava novos ofícios ao Rio de Janeiro:

*“... O Príncipe de Esterhazy [embaixador austríaco] mostrou-me as Instruções que lhe foram remetidas pela sua Corte sobre este objecto, e nelas se diz claramente que o Gabinete de Vienna não considera a reclamação do Governo de Madrid senão como hum convite para interferir como Mediador nas suas desavenças com o nosso e que em cazo nenhum pretende assumir o caracter de aliado da Hespanha se a contenda se não terminar amigavelmente...”*³⁷⁶ [grifo meu]

O embaixador informava que a determinação do governo da Áustria, no caso do Prata, era entendida como um convite mediador e não como um aliado espanhol. Portanto, a nota internacional à Corte do Rio de Janeiro, tão decisiva para Valentim Alexandre, fazia parte do procedimento, ou melhor, da praxe diplomática diante da movimentação militar entre as nações. Pelo jogo dos bastidores, isto é, ofícios e instruções reservadas, o arranjo diplomático não era diretamente favorável à Espanha.

A aliança entre as Cortes portuguesa e austríaca também se mostrava poderosa e capaz de solucionar obstáculos que a diplomacia lusitana, mesmo com o apoio inglês em 1815 no Congresso de Viena, não havia conseguido resolver:

“... O mesmo Príncipe Esterhazy me confiou debaixo de segredo, que a Corte de Vienna se achava (...) disposta a ceder a favor da Rainha da Etruria e de seu filho a reversabilidade do Ducado de Parma depois da morte da Archiduqueza Maria Luiza: (...). Esta concessão da Austria he devida em Grande Parte ás instigações do Governo Inglez, e não podendo a Espanha em taes circunstancias negar-se a já assinar o Tratado Geral de Vienna, parece que se verificara também

³⁷⁴ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 21 de 14 de março de 1817.

³⁷⁵ A.H.I. Correspondência Ostensiva do Conde Palmela ao Marquês de Aguiar e a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1817- 1818). Ofício ostensivo nº 18 de 19 de fevereiro de 1817.

³⁷⁶ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 21 de 14 de março de 1817. pp.114-115.

*o caso da restituição de Olivença ao menos se a Corte de Vienna o exigir como condição sine-qua-non...*³⁷⁷[grifo meu]

É nítido que a manifestação pública entre as nações não correspondia às determinações enviadas reservadamente ou, como no caso deste fragmento, em segredo aos seus representantes. Nas confabulações ocultas evidenciam-se que a coalizão internacional a favor da Espanha não existia. Ao contrário, pelo trecho acima verificamos que o governo de Madri poderia perder até o território de Olivença. Em suma, a Espanha não possuía o amparo internacional e a Corte do Rio de Janeiro tinha plena consciência das dificuldades que o gabinete espanhol atravessava no campo diplomático. Com efeito, a aprovação das bases da Convenção, enviada por Palmela em fevereiro de 1817, não se relacionava diretamente à pressão internacional sobre a Corte do Rio de Janeiro e, desse modo, a tentativa do governo português de manter a garantia militar britânica prevista nos acordos de 1815 pode ser relativizada.

Entretanto, se o ambiente diplomático representava apenas um lado das influências que a Corte do Rio de Janeiro estava submetida, questões internas do Império português comporiam o outro lado das pressões que seriam consideradas na avaliação das propostas do direito de visita e da comissão mista.

Segundo Luiz Gonçalves dos Santos, a aclamação real de D. João, que se realizaria em 7 de abril de 1817, cerca de um ano depois da morte da Rainha D. Maria I, fora suspensa devido a chegada da notícia a 25 de março de que tinha irrompido em Pernambuco uma revolução no dia 6 do mesmo mês³⁷⁸. Dentre os fatores que ajudam a compreender o levante em Pernambuco são mencionados atritos desde o final do século XVIII entre proprietários e comerciantes portugueses, passando por uma reação à presença mais freqüente dos negociantes ingleses após a assinatura dos Tratados de 1810 e, finalizando na grande carestia de mantimentos de primeira necessidade causada pela forte seca de 1816 e de imposições de taxações sobre esses gêneros³⁷⁹. Do mesmo modo, outro fator de conflito era a tensão vivida por traficantes baianos e pernambucanos, depois da assinatura do Tratado de 1815, devido a intensificação da patrulha britânica nas costas da África, ou pela competição com traficantes do Rio de Janeiro nos portos ao sul do Equador, o que fazia aumentar o preço dos escravos nos portos do Nordeste³⁸⁰.

A repercussão no Rio de Janeiro da revolta em Pernambuco causou grande perplexidade a D. João. Luccock, um negociante inglês que viajava pela América portuguesa durante os anos de 1808 a 1818, registrou o modo pelo qual o monarca se referiu ao episódio:

*“... a exclamação do Rei foi tão desapaixionada (...) que bem manifestava os sentimentos de um governante justo e homem generoso:” como é que (...) meus súditos se revoltam! Não me consta que tenha ofendido a qualquer um deles”...*³⁸¹

A Revolução em Pernambuco chocava-se com a imagem de tranquilidade que a Monarquia portuguesa parecia apresentar em comparação com o estado político das colônias espanholas na América³⁸². Mesmo que a revolta tenha sido sufocada em maio de 1817 por tropas do governador da Bahia e, com a entrada da marinha de guerra portuguesa no porto de Recife em 20 de maio, a Corte do Rio de Janeiro só

³⁷⁷ Idem.

³⁷⁸ SANTOS, Luiz Gonçalves dos. op. cit. p. 94.

³⁷⁹ Sobre a revolução de 1817 ver: MOTA, Carlos Guilherme. *Nordeste 1817: estruturas e argumentos*. São Paulo: Perspectiva e EDUSP, 1972. Cap. 1

³⁸⁰ FLORENTINO, Manolo. op. cit. p. 64-65.

³⁸¹ LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, p. 370.

inteirou-se da derrota das forças revolucionárias em 14 de junho³⁸³. Ainda que tivesse retomado o controle de Pernambuco, a aclamação de D. João como rei só seria realizada em 6 de fevereiro de 1818³⁸⁴.

Porém, o descontentamento político não se observou somente na América, o Reino de Portugal também foi palco de revoltas. No primeiro semestre de 1817, um grupo de oficiais do exército português, reunidos em uma sociedade secreta, de influência maçônica e liderados pelo general Gomes Freire, chocava-se com o comando do exército português ocupado pelo marechal Beresford. Um dos motivos da revolta era a subordinação dos soldados portugueses aos oficiais ingleses³⁸⁵. A sociedade secreta denominada “Conselho Supremo Regenerador de Portugal, Brasil e Algarves” também tinha por objetivo promover a salvação da independência de Portugal, criando um novo governo³⁸⁶. A repressão ao movimento se iniciou em 23 de maio de 1817, sendo o líder, Gomes Freire e demais conjurados, mortos em outubro do mesmo ano.

É provável que a avaliação da Corte do Rio de Janeiro das bases apresentadas para a elaboração da Convenção de 1817 fosse realizada diante desse novo contexto. Se pelos ofícios de Palmela o ambiente diplomático não pesava decisivamente nas atitudes do governo, é plausível relacionar o ambiente interno da Monarquia portuguesa com a aprovação do direito de visita e da comissão mista. Embora os movimentos não tenham aparentado grande abalo a Monarquia, o arranjo internacional costurado por Palmela e Castlereagh não deixava de ser um compromisso entre as Coroas que beneficiava ambos os governos. A aprovação do direito de visita e a consolidação de tribunais mistos serviriam para o principal Secretário britânico satisfazer as pressões do Parlamento e dos setores reformadores ingleses unidos sob a bandeira da supressão do tráfico. Decerto, representaria mais um passo bem sucedido do governo britânico na luta para a abolição do tráfico. Do mesmo modo, embora aprovando resoluções que parte de juristas coevos compreendiam como uma interferência no exercício da soberania e independência da Coroa – debate que será apresentado no próximo capítulo – a adoção dos mesmos termos pela a Monarquia portuguesa também representaria, ainda que contraditoriamente, a continuidade do tráfico ao sul do Equador. Se para ambos os governos a execução dos acordos de 1815 tornou-se uma ação política inconveniente, o diploma de 1817 apresentava-se como uma saída diplomática conciliadora na qual os dois gabinetes **apareceriam** como vencedores da negociação diante de pressões internas, isto é, setores antitráfico britânicos e traficantes portugueses.

Assim, em um ofício datado de 10 de junho de 1817 para a Secretaria dos Negócios Estrangeiros, Palmela já acusava o recebimento de resposta sobre o encaminhamento das negociações:

*“...No Despacho nº 13 tem V. Exa. A bondade de me anunciar, que Sua Majestade **Se dignara aprovar o contheúdo dos meus ofícios reservados nºII [de 1 de janeiro de 1817] e 12 e o theor das Notas por mim dirigidas a My Lord Castlereagh sobre a não execução do Tratado de 22 de janeiro de 1815, sobre os excessos cometidos por varios cruzadores Inglezes (...) Muito me conso-la a certeza da Real Aprovação e me anima para continuar a aplicar-me com todas as minhas faculdades para compreender do melhor modo que posso à confiança de Nosso Augusto Soberano. Tanto mais devo folgar, de ter acertado nas Notas assim mencionadas quando o objecto [Tra-***

³⁸² ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 346-347.

³⁸³ SANTOS, Luiz Gonçalves dos. op. cit. p. 100.

³⁸⁴ Idem, pp. 153 e seguintes.

³⁸⁵ VARGUES, Isabel Nobre. “O processo de formação do primeiro movimento liberal: a revolução de 1820”, p. 54. in: MATTOSO, José (org). *História de Portugal. O Liberalismo V. 5.*

³⁸⁶ Idem, p. 52.

tado de 22 de janeiro de 1815] *he mais complicado e importante de modo que, só tomando sobre mim huma grande responsabilidade podia começar a tratar do modo que fiz ...*³⁸⁷[grifo meu]

A partir do recebimento da aprovação das bases da Convenção, o que provavelmente ocorreu entre final de maio e início de junho, Palmela deu prosseguimento aos trabalhos e, praticamente um mês depois assinava a Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815. A rapidez entre o recebimento da aprovação da Corte e a elaboração da Convenção indica que a negociação entre os diplomatas estava adiantada. Pelo excerto, verifica-se que Palmela havia dado continuidade a negociação da Convenção, aceitando a proposta britânica, antes da resposta da Corte do Rio de Janeiro. Não era sem razão que afirmava a tomada de “grande responsabilidade” que fez.

Assim, a elaboração da Convenção respeitou a negociação empreendida desde a ação de Cipriano Freire. Vale lembrar que inicialmente as questões versavam, por parte do governo britânico, no cumprimento da proibição do tráfico ao norte do Equador e na elaboração de uma lei impondo penas aos traficantes que transgredissem tal determinação; e, por parte do governo português, no ressarcimento pecuniário e, principalmente, na proteção das rotas traficantes abaixo da linha equinocial da esquadra naval britânica.

No início do capítulo procurei exibir os termos da Convenção bem como explicitar a as nuances do documento que tanto poderia aparentar pretensões britânicas quanto portuguesas. Parece-me pertinente, entretanto, reapresentar pelo menos alguns artigos que se relacionaram diretamente com a negociação implementada pelos embaixadores Cipriano Freire e Palmela, durante o biênio de 1816 e 1817, bem como exibir o encaminhamento das determinações da Convenção.

Nesse sentido, os primeiros quatro artigos da Convenção, como já indicado, se referiam diretamente às estipulações dos acordos de Viena, renovando suas disposições: reiterava-se a proibição do tráfico ao norte do Equador; definiam-se os portos lícitos para a continuidade do tráfico ao sul da linha; determinava-se o preenchimento de um passaporte, constando o porto de saída da América e o de chegada na África para realizar o tráfico; e estabelecia a elaboração de um alvará que impusesse penas aos traficantes que transgredissem tais estipulações. Assim, fazia-se objeto da Convenção, a restrição das estipulações somente às regiões africanas localizadas ao norte do Equador. A preocupação com as rotas do Atlântico-Sul era tão evidente que um artigo especificava claramente os portos legais para a realização do tráfico através da designação geográfica. Porém, se a embaixada portuguesa conseguia reduzir a negociação às localidades ao norte da linha e, ao mesmo tempo, resguardava o tráfico ao sul, a contrapartida do ajuste definia-se pela elaboração da lei que deveria ser formulada dois meses após a ratificação do documento aos moldes da lei britânica antitráfico ditada em 1807. Como a Convenção foi ratificada em novembro de 1817, a elaboração do alvará ocorreu em 26 de janeiro de 1818 – documento que será discutido no capítulo seguinte.

A novidade do acordo, estabelecendo o direito de visita e a comissão mista, propostas britânicas relatadas no ofício de Palmela de 1 de janeiro de 1817, apresentava-se por meio de diversas limitações. Uma apreensão só poderia ocorrer com a presença de oficiais militares, apresentando instruções específicas para esta função. Do mesmo modo, não seria permitida a apreensão de embarcação sem escravos a

³⁸⁷A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817)., Ofício nº 29 de 10 junho de 1817. pp. 148-151.

bordo. Fator que Alan Manchester considerou um erro de Castlereagh ao aceitar, uma vez que “*traficantes de escravos jogavam os negros no mar, quando estavam em perigo de serem capturados pelos cruzadores britânicos*”³⁸⁸.

A proposta da comissão mista também recebeu modificações durante a negociação. Se pelo ofício de janeiro, Palmela apenas explicitava a vantagem do novo tribunal contar com magistrados portugueses, diferente dos julgamentos que ocorriam até então, os termos da Convenção estabeleciam vantagens adicionais ao governo português. Na visão do embaixador, a comissão mista não possuiria competência judicial para impor penas aos traficantes que tivessem seus navios capturados, apenas julgaria a legalidade ou a ilegalidade da apreensão, fator que para Palmela, como veremos no capítulo seguinte, não desrespeitaria a independência e a soberania da Monarquia lusitana. Não era sem razão, portanto, que era anexado à Convenção um Regulamento que estabelecia condições para que o processo de julgamento se iniciasse: dentre elas, o preenchimento de papéis dos comandantes dos navios captadores e a apresentação das evidências conforme o formulário enumerava.

Vale dizer que a implementação da comissão mista se deu por um decreto de 18 de julho de 1818 indicando a cidade do Rio de Janeiro como sede do tribunal misto na América. A comissão seria composta por Silvestre Pinheiro Ferreira, deputado da Real Junta de Comércio, como comissário juiz, e João Pereira de Sousa, negociante da praça do Rio de Janeiro, como comissário árbitro. Entretanto, a instalação da comissão do Rio de Janeiro se fez somente em 13 de outubro de 1819³⁸⁹. Do mesmo modo, a 18 de agosto de 1818, D. João ordenava à Real Junta do Comércio que consultasse pessoas idôneas para preencher os lugares da comissão mista em Serra Leoa³⁹⁰. Porém, até novembro de 1819 os cargos portugueses para essa comissão continuavam vacantes.³⁹¹

Quanto aos apresamentos de navios negreiros ocorridos ao sul da linha do Equador – ocorrências determinantes para a elaboração do diploma de 1817 – a embaixada portuguesa conseguiu formular estipulações que obrigavam o governo britânico a pagar indenizações no prazo de um ano em conformidade das sentenças emitidas pela comissão mista provisória de Londres. Todos navios negreiros capturados após a assinatura dos acordos de Viena deveriam ser julgados pela Comissão Mista londrina e, caso provassem a legalidade das ações, teriam as indenizações asseguradas com prazo definido para o ressarcimento.

A nomeação para os cargos da comissão em Londres se deu pelo decreto de 10 de setembro de 1818, que indicava o cônsul geral português, Ignácio Palyart, como juiz, e o negociante português de Londres, Custódio Pereira de Carvalho, como comissário árbitro³⁹². Entretanto, Ignácio Palyart morreria em janeiro de 1819 e Custódio Pereira de Carvalho era procurador de processos que seriam julgados na comissão, fazendo com que Castlereagh refutasse sua nomeação³⁹³. Somente a 7 de julho de 1819, Palmela acusava o recebimento da aprovação de D. João à indicação de Antônio Julião da Costa, cônsul português em Liverpool, para o cargo de comissário juiz³⁹⁴. Em suma, a comissão mista em Londres começou

³⁸⁸ MANCHESTER, Alan K. op. cit. p. 156.

³⁸⁹ A.H.I. Tratados diversos. Instruções para o cumprimento da Convenção de 1817. Documentos de 13 de outubro de 1819, de 13 de janeiro de 1820 e de 04 de abril de 1820. Loc: Lata 201:Maço 4: Pasta 17.

³⁹⁰ *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 129.125-128. e *Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XXIII, nº89. pp. 119-120.

³⁹¹ A.H.I. Correspondência Ostensiva do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819). Ofício nº 112 de 10 de novembro de 1819.

³⁹² *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 129.125-128. e *Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XXIII, nº89. pp. 119-120.

³⁹³ A.H.I. Correspondência Ostensiva do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819). Ofício nº 99 de 07 de julho de 1819.

³⁹⁴ Idem.

seus trabalhos apenas em 6 de novembro de 1819, contudo, os casos da responsabilidade do comissário árbitro português ficaram retidos, esperando a aprovação do nome de João José Júnior, por D. João, para que fossem sentenciados.³⁹⁵

Pelo ofício do Conde de Palmela de 10 de fevereiro, ainda em meio às negociações, Castlereagh sugeriu que o pagamento das 300 mil libras fosse estipulado em uma nota oficial. Porém, a reclamação pecuniária acordada em Viena foi estabelecida por um artigo específico presente no acordo diplomático. O pagamento das perdas dos navios apresados com base no artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810 apresentava-se como uma questão preponderante para o governo português. Depois de diversas batalhas judiciais e conferências entre representantes governamentais, além da grande mobilização que houve entre os periódicos portugueses sobre tal questão, é bem provável que a Coroa do Rio de Janeiro preferia uma obrigação acordada num documento internacional a uma nota oficial que poderia ser postergada à conveniência britânica. Assim, o governo britânico se comprometeu a pagar, após a troca da ratificação da Convenção, 150 mil libras em seis meses e mais 150 mil libras depois de três meses da primeira parcela. Também acordou em pagar juros de 5% acrescidos sobre as 300 mil libras desde o primeiro dia da ratificação do acordo de 1815.

O pagamento ocorreu em 19 de setembro de 1818, quando os agentes do Banco do Brasil receberam as duas parcelas de uma vez, ficando os juros da indenização a espera da votação e aprovação do Parlamento³⁹⁶. Os juros da dívida foram pagos em 02 de setembro de 1819, cerca de um ano depois, e renderam 40 mil libras³⁹⁷.

Entretanto, passados dois meses após a assinatura da Convenção, em setembro de 1817, Palmela enviava à Corte do Rio de Janeiro um novo ofício sobre os debates que presenciou sobre o documento que havia acabado de elaborar com Lord Castlereagh. Nele, o embaixador relatava que *algumas pessoas [lhe] fizeram observar que seria muito de desejar se fixasse hum termo para a duração [da Convenção], porque ainda que as estipulaçoens que nella se contem, pareção no momento actual necessarias e mesmo vantajosas poderia vir época talvez em que a vizita dos nossos navios mercantes (...) ocasionasse abusos que não poderíamos então remover*³⁹⁸. Diante disso, Palmela argumentava que pelo conteúdo da Convenção era evidente presumir o fim da sua eficácia na data do decreto da abolição total do tráfico português. Mesmo assim, procurou Lord Castlereagh para discutir a questão. Porém, Castlereagh lhe disse que considerava as estipulações “*relativas à repressão do tráfico ilícito*” (direito de visita) como perpétuas.

Palmela refutou Castlereagh, pretendendo, diante da posição irredutível da autoridade britânica, publicar uma Nota no ato da ratificação da Convenção. Como o próprio embaixador relatou, aproveitando-se do fato de que a Inglaterra vinha elaborando um acordo com a Espanha sobre as mesmas bases do acordo anglo-português, e tendo Castlereagh recebido o prejuízo das negociações com a Corte de Madri, o secretário britânico consentiu fixar o prazo da duração da Convenção com o Conde de Palmela. Pelo Artigo Separado, elaborado em 11 de setembro de 1817, ficava estipulado que o acordo teria o prazo de vigência de 15 anos após a abolição do tráfico português de escravos.

³⁹⁵ A.H.I. Correspondência Ostensiva do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819). Ofício nº 111 de 09 de novembro de 1819 e Ofício nº 112 de 10 de novembro de 1819.

³⁹⁶ A.H.I. Correspondência Ostensiva do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819). Ofício de 19 de setembro de 1818.

³⁹⁷ A.H.I. Correspondência Ostensiva do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819)., Ofício nº 103 de 02 de setembro de 1819 e Ofício nº 112 de 10 de novembro de 1819.

³⁹⁸ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 35 de 12 setembro de 1817. pp. 196-198.

Diante do jogo diplomático entre o embaixador português e o representante do governo inglês não se verificou a interpretação de que os acordos firmados entre a Coroa lusitana e a Coroa britânica eram resultados da pressão inglesa, sem a intervenção, ponderação e negociação portuguesa. Na verdade, mesmo que a Grã-Bretanha liderasse as ações diplomáticas para a supressão total do tráfico negreiro, as investidas internacionais por parte da sua diplomacia não foram decisivas. Na Convenção, todas as propostas de Castlereagh foram condicionadas e limitadas por Palmela. As condições impostas para se executar o direito de visita; os documentos que cada comandante apreensor deveria apresentar para que o processo legal fosse iniciado; e as permissões que os navios possuíam de navegar ao norte da linha para encontrar melhores condições de navegação ou parar na ilha de São Tomé ou na ilha do Príncipe para abastecerem as embarcações de mantimentos ou para pagarem direitos da Coroa poderiam servir até de subterfúgios para a continuidade do tráfico ilícito. Decerto, o tráfico no Atlântico-Sul ficava protegido e legalizado ao sul da linha equinocial, fosse pela hesitação britânica em atuar nessa área, fosse pela segurança jurídica que os traficantes adquiriram com tal medida – diante das variadas limitações impostas pela embaixada portuguesa e anexadas no acordo diplomático.

Assim, cabe avaliar como repercutiu a assinatura do diploma internacional, durante os anos de 1818 e de 1819, biênio no qual os dois gabinetes procuraram cumprir as determinações do acordo. Pelas fontes utilizadas pela pesquisa, tal repercussão pôde ser reconstituída por artigos da imprensa portuguesa, principalmente por matérias editadas pelos periódicos impressos em Londres, bem como por documentos elaborados pelos círculos políticos próximos e presentes na Corte do Rio de Janeiro.

Capítulo 03

As repercussões da Convenção de 1817: os ajustes internacionais e o delineamento da política do Império português

“...trata V. Exa. Novamente o assunto do Trafico da Escravatura, **declarando que Sua Magestade não Esta Disposto a ceder mais nada a esse respeito do que já tem feito e que no extremo he melhor queixar de violência do que ceder por condescendencia...**”

Conde de Palmela a Tomás Antonio Villanova Portugal, 1819.

Como evidenciamos no capítulo anterior, um dos pontos principais presentes na elaboração do acordo de 1817 residia na aceitação, pela Corte do Rio de Janeiro, do direito de visita recíproco e na criação das comissões mistas. Questão polêmica, o debate em torno da flexibilização dos princípios do direito internacional fomentou diferentes posições nos círculos políticos lusitanos acerca da assinatura do documento anglo-português e passou a definir a política do governo de D. João na confecção de novas ações diplomáticas. Neste capítulo, apresentaremos a repercussão da assinatura da Convenção de 1817 nos periódicos *o Correio Braziliense* e *O Investigador Portuguez*; a postura da diplomacia britânica e da portuguesa após a ratificação do acordo; e a condução política da Corte do Rio de Janeiro sobre o tráfico de escravos a partir da elaboração do diploma.

A repercussão da Convenção de 1817 nos periódicos *O Investigador Portuguez* e *Correio Braziliense*

Embora este trabalho tenha se utilizado de outros periódicos, como a *Gazeta do Rio de Janeiro* e a *Idade d'Ouro do Brasil*, a escolha pelo acompanhamento dos jornais portugueses londrinos recaiu, dentre outros fatores, pela sua própria natureza e sentido que assumiam. A imprensa da época, tributária do pensamento ilustrado, responsabilizava-se pela transmissão de “uma mensagem social e politicamente progressiva, baseando o motor do progresso humano no próprio homem, na sua capacidade de conhecer, de racionalizar, de dominar a natureza sob inspiração do ideário iluminista³⁹⁹”. Nesse sentido, os jornais portugueses impressos em Londres apresentam-se como fontes consideráveis, para a tentativa de mensurar a repercussão da Convenção nos círculos políticos portugueses, uma vez que elaboraram artigos reflexivos⁴⁰⁰.

A publicação de periódicos portugueses em Londres iniciou-se, em um primeiro momento, a partir do final de 1807, pela grande entrada de negociantes lusitanos na Grã-Bretanha. Migrando em virtude do domínio napoleônico sobre o Reino Português, passaram a realizar a intermediação das mercadorias da América portuguesa com resto da Europa através dos portos de Londres. Em um segundo

³⁹⁹ TENGARRINHA, José. “O jornalismo da primeira emigração em Londres”, in: COSTA, Hipólito José. *Correio Braziliense, ou, Armazém Literário*, vol XXX. Tomo I, Estudos. p.225.

⁴⁰⁰ As referências à *Idade d'Ouro do Brasil*, como já foi indicado, restringiram-se aos excertos e considerações de Maria B. Nizza da SILVA na obra *A primeira Gazeta da Bahia: A Idade d'Ouro do Brasil*. Diante dos fragmentos sobre o tráfico de escravos selecionados pela autora, nenhum fez menção à Convenção de 1817, fator que impossibilita a identificação da posição do periódico em relação ao acordo diplomático. A posição da *Gazeta do Rio de Janeiro* sobre a Convenção de 1817 será discutida no final deste item.

momento, após a retomada do poder pelos Governadores do Reino, entre o final de 1808 e 1812⁴⁰¹, a chegada de “gazeteiros” portugueses na Inglaterra ocorreu pelo estabelecimento da censura e de perseguições políticas instauradas em Portugal⁴⁰². Vale ressaltar que as principais ações repressoras em Portugal se deram na Semana Santa de 1809 e em setembro de 1810 – episódio conhecido como a Setembrizada – quando magistrados, comerciantes, oficiais do exército e profissionais liberais foram perseguidos pelo exército. Acusados de liberais, grande parte das vítimas dessas perseguições exilou-se na Inglaterra⁴⁰³.

Tal era a origem de Bernardo José Abrantes e Castro, Vicente Pedro Nolasco da Cunha e Miguel Caetano de Castro, médicos, redatores d’*O Investigador Portuguez em Inglaterra*, jornal considerado ministerial – ou da embaixada portuguesa em Londres – e que combatia a “influência” de o *Correio Braziliense*⁴⁰⁴. Este por sua vez, era outro periódico publicado em Londres, desde 1808, por Hipólito José da Costa, natural da colônia de Sacramento e exilado em Londres depois de fugir do cárcere da Inquisição portuguesa, em 1805, por ser acusado de participar da maçonaria.

Publicado entre junho de 1811 e fevereiro de 1819, *O Investigador Portuguez*, além de receber apoio da comunidade comerciante portuguesa residente em Londres, também recebia uma subvenção da Corte do Rio de Janeiro de quatorze mil cruzados mais o pagamento dos gastos de papel e despesas tipográficas. O apoio da Corte também se verificou pelo envio de ordens do Rio de Janeiro para diversos Governadores Gerais da América determinando que incentivassem a leitura do periódico⁴⁰⁵.

O *Correio Braziliense*, publicado entre junho de 1808 e setembro de 1822, também recebia uma subvenção da Corte do Rio de Janeiro, em troca de amenizar as críticas sobre funcionários régios e publicar “coisas úteis sobre a agricultura, indústria e comércio para a América⁴⁰⁶”. Desse modo, mesmo tendo *O Investigador Português* para combater seus comentários, o *Correio Braziliense* alternava períodos em que recebia apoio do governo joanino e outros em que era atacado pelo mesmo governo. Vale ressaltar, ainda, que a publicação desses periódicos portugueses era mensal e discutia a conduta política da Monarquia portuguesa não só diante do público leitor português como também do público britânico, questão já apontada.

Além de o *Investigador Portuguez* e de o *Correio Braziliense*, outros periódicos portugueses também eram publicados em Londres: *O Espelho Político de Moral*, editado entre 1813 e 1814 e *O Portuguez*, impresso entre 1814-1822, ambos redigidos por José Bernardo da Rocha Loureiro; *Microscópio de Verdades*, impresso somente em 1814, tendo por responsável Francisco de Alpoim Menezes; *O Campeão Portuguez*, publicado a partir de 1819 depois que José Liberato Freire de Carvalho deixou a redação de o *Investigador Portuguez*, cargo que ocupava desde 1814; e o *Padre Amaro ou Sovela Política, Histórica e Literária*, de 1820 a 1825, impresso por Joaquim Ferreira de Freitas⁴⁰⁷. A despeito de

⁴⁰¹ No segundo semestre de 1808, os governadores do Reino Português, junta indicada por D. João antes de seguir para a América para conduzir o território europeu, retomava o controle político com a expulsão das tropas napoleônicas da cidade de Lisboa. Porém, a saída definitiva das tropas francesas de Portugal efetivou-se em 1812. Ver: LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A Utopia do Poderoso Império: Portugal e Brasil: bastidores da política, 1798-1822*, p. 149 e ALEXANDRE, Valentim. *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, p.373 e seguintes.

⁴⁰² TENGARRINHA, José. “O jornalismo da primeira emigração em Londres”, in: COSTA, Hipólito José. *Correio Braziliense, ou, Armazém Literário*, vol XXX. Tomo I, Estudos. pp.220-226.

⁴⁰³ ARAÚJO, Ana Cristina Bartolomeu. “As invasões francesas e a afirmação das idéias liberais” in: MATTOSO, José. (org) *História de Portugal. O liberalismo*, vol V. pp. 40-42. Ver também: VARGUES, Isabel Nobre. O processo de formação do primeiro movimento liberal: a Revolução de 1820. In: Idem, cap. 2.

⁴⁰⁴ ARAÚJO, Ana Cristina Bartolomeu, op. cit. pp. 41. TENGARRINHA, José. op. cit. p. 243. E MARQUES, João Pedro. *O Portugal de oitocentos e a Abolição do tráfico de escravos*, p. 114.

⁴⁰⁵ TENGARRINHA, José. op. cit. p. 243

⁴⁰⁶ Idem, p.242.

⁴⁰⁷ TENGARRINHA, José. op. cit. pp. 223-225.

haver vários periódicos portugueses publicados em Londres, a opção pela análise de *O Investigador Portuguez* e de o *Correio Braziliense* baseou-se, principalmente, no fato de os jornais apresentarem, pelo menos aparentemente, uma ligação com a Corte do Rio de Janeiro, fosse por meio de subsídios fosse pela interferência dos diplomatas e, também, porque discutiram a Convenção de 1817.

A leitura dos periódicos era realizada, primeiramente, em Londres, por comerciantes portugueses e ingleses que, provavelmente, tinham correspondentes e negócios na América do Sul ou em Portugal⁴⁰⁸. A leitura também era feita no Reino Português, o qual recebia os exemplares e, muitas vezes, os enviava à América portuguesa. Portanto, os grupos negociantes portugueses, tanto americanos como europeus, bem como os círculos políticos do Império português tinham a possibilidade de ler regularmente os jornais portugueses impressos em Londres⁴⁰⁹. Vale dizer ainda que, de acordo com Tengarrinha, para um jornal sobreviver e dar lucro nesse período era preciso uma tiragem mínima de quatrocentos a quinhentos exemplares, números seguramente alcançados, segundo o autor, pelo *Correio Braziliense*, *O Investigador Portuguez*, além de outros periódicos como o *Portuguez* e o *Campeão Portuguez*.⁴¹⁰

Especificamente sobre a questão do tráfico de escravos, o *Correio Braziliense* e *O Investigador Portuguez* adotaram, pelo menos até 1815, uma postura de defesa do comércio de africanos. Porém, a partir desta data, cada vez mais os periódicos guinavam para defender teses antitráfico.⁴¹¹ No caso de *O Investigador Portuguez* é possível conjecturar que essa tendência se deu em virtude da entrada de José Liberato Freire de Carvalho, a partir de 1814, e da efetivação do Conde de Palmela como embaixador em Londres, a partir de outubro de 1816. Com essa mudança na direção do periódico, imprimiu-se um tom contrário a continuidade do tráfico de escravos⁴¹². Na verdade, já em janeiro de 1817, três meses após entrada de Palmela na embaixada, o *Investigador Portuguez* publicava uma “*Memoria sobre a Necessidade de Abolir a Importação de Escravos no Brazil*”⁴¹³. Por outro lado, a questão da continuidade ou abolição do tráfico de escravos para o redator de o *Correio Braziliense* parece ter sido influenciada pela publicação de todos os documentos das conferências realizadas entre os plenipotenciários europeus no Congresso de Viena. Para Hipólito da Costa o alinhamento internacional contra o tráfico isolava o governo da Espanha e o governo português diante do comércio de africanos. Assim, escrevia nas “Reflexões” do mês de dezembro de 1815:

“... Esta por fim chegado o tempo, em que esta questão da escravatura deve ser decidida a final (...) Restará pois unicamente em campo, contra as vistas da Inglaterra o Governo do Brazil; e não duvidamos que este ponto se misturará com toda e qualquer negociação que se tracte entre a Corte de Londres e a do Rio de Janeiro. Assim, ninguém pode duvidar, da importancia de estar preparado para encontrar este golpe inevitável...”⁴¹⁴

Contudo, mesmo o *Correio Braziliense* e o *Investigador Portuguez* assumindo uma posição con-

⁴⁰⁸ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. VII, nº 29. Novembro de 1813, p.01. Ver também: TENGARRINHA, José. op. cit. p. 238.

⁴⁰⁹ TENGARRINHA, José. op. cit. p. 238.

⁴¹⁰ Idem.

⁴¹¹ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 367. João Pedro MARQUES identifica os jornais portugueses publicados em Londres como gradualistas até 1815, ou seja, seguindo a perspectiva política da Corte do Rio de Janeiro de extinguir o tráfico de maneira gradual, estabelecida pelo artigo X do Tratado de Aliança e Amizade de 1810. Depois de 1815, o autor qualifica os jornais como “para-abolicionistas”, devido, dentre outros fatores, o reconhecimento da pressão internacional pelo fim do tráfico após o Congresso de Viena. MARQUES, João Pedro. op. cit. p. 121 e seguintes.

⁴¹² MARQUES, op. cit. p.114. Ver também: ALEXANDRE, Valentim. “O Império Luso-Brasileiro em face do abolicionismo inglês. (1807-1820)”. In SILVA, Maria Beatriz. Nizza da. (org) *Brasil. Colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2000. pp. 396- 417.

⁴¹³ ALEXANDRE, Valentim, *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*. p. 364.

⁴¹⁴ *Correio Braziliense*, vol. XIX, nº91. Dezembro de 1815. p. 735.

trária à continuidade do tráfico, depois de 1815, não possuíam postura semelhante sobre o acordo de 1817. Constatando as diferentes posições dos redatores, evidenciam-se os benefícios ou os prejuízos, previstos pelos jornais, que a elaboração do documento diplomático representaria ao governo de D. João. Dessa maneira, ambos os periódicos também expressavam e participavam dos debates políticos que estadistas do Reino Unido de Portugal e Brasil realizavam antes e após a ratificação da Convenção.

A Convenção foi publicada integralmente pelo *Investigador* e pelo *Correio* somente em março de 1818. Tal diferença entre a assinatura da Convenção, em julho de 1817, e a sua publicação nos periódicos devia-se a espera da ratificação no Rio de Janeiro, ocorrida em 8 de novembro de 1817, e da chegada à Grã-Bretanha da notícia da confirmação do documento. Entretanto, os comentários sobre seus termos já faziam parte do debate desde setembro de 1817, quando o *Investigador Portuguez* publicou que “*estava autorizado a anunciar*” que os navios negreiros apreendidos até 1 de junho de 1814 teriam seu ressarcimento em duas prestações: 150 mil libras seriam pagas em maio de 1818 e as 150 mil libras restantes mais os juros sobre toda a quantia, desde a data acima, deveriam ser pagos em agosto do mesmo ano⁴¹⁵. A informação se baseava no artigo XI da Convenção, ainda não ratificada pela Corte do Rio de Janeiro. No mesmo artigo do jornal também se afirmava que “*podia anunciar*” a formação de uma comissão mista em Londres para julgar as reclamações dos navios apresados desde 1 de junho de 1814, artigo IX da Convenção⁴¹⁶.

Diante da notícia de o *Investigador*, o *Correio Braziliense* no mês seguinte, em outubro de 1817, refutava a forma pela qual o governo britânico pagaria a indenização de 300 mil libras e a instauração da comissão mista em Londres para julgar as apreensões de negreiros portugueses. Para Hipólito da Costa, a formação da comissão mista em Londres era “*perniciosa*” e “*produtora de maus efeitos*”, já que para o pagamento da indenização não seria necessário os proprietários endereçarem suas petições às comissões mistas e sim à Real Junta de Comércio portuguesa⁴¹⁷. Além disso, o redator de o *Correio Braziliense* afirmava que a criação da comissão contribuiria para o aumento das despesas do governo português devido a manutenção de funcionários nesta instituição. O jornal considerava ainda que o pagamento das 300 mil libras sob um novo julgamento a ser realizado pela comissão mista era injusto, uma vez que os navios que tinham sido apreendidos até 1 de junho de 1814 tiveram sua situação regularizada pela Convenção de 21 de janeiro de 1815. E questionando o fato de juízes ingleses participarem de julgamentos de quantias já decididas em acordos anteriores e das despesas ocasionadas para o desenrolar dos processos, como transporte de proprietários ou de procurações, dentre outros fatores, Hipólito da Costa definia a instauração da comissão mista como “*trágica*” para a Coroa portuguesa⁴¹⁸.

No mês seguinte, novembro de 1817, o redator de o *Investigador Portuguez*, José Liberato Freire de Carvalho respondia, enfatizando que em primeiro lugar, as 300 mil libras não seriam objeto de julgamento das comissões mistas, pois a matéria que havia divulgado apenas indicava a forma pela qual o pagamento seria efetuado. As comissões mistas teriam função **não** de julgar os navios apreendidos antes de junho de 1814, mas as capturas ocorridas **após** essa data⁴¹⁹.

Assim, o redator de o *Investigador* acusava o redator de o *Correio* de ter-se equivocado. Porém,

⁴¹⁵ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XIX, nº 75. Setembro de 1817. p. 424.

⁴¹⁶ *Idem*.

⁴¹⁷ *Correio Braziliense*, vol. XIX, nº 112. Outubro de 1817. pp. 315-317.

⁴¹⁸ *Idem*.

⁴¹⁹ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XX, nº 77. Novembro de 1817. pp. 121-123. (grifo meu)

levando em consideração a argumentação de Hipólito da Costa, conjectura-se que o ponto primordial do seu artigo era desqualificar a formação da comissão mista londrina e, dessa forma, utilizava-se da relação entre o pagamento das 300 mil libras e a instauração do tribunal misto. Vale ressaltar, novamente, que a Convenção não havia sido publicada e a discussão sobre o pagamento indenizatório e a criação da comissão mista era fluida, já que o redator de o *Correio* não tinha oficialmente conhecimento do acordo diplomático, enquanto o responsável pelo *Investigador*, provavelmente deveria ter ciência dos termos acordados na Convenção devido a interferência do embaixador português na publicação do periódico.

Mas a crítica à implementação da comissão mista se mantinha e o *Investigador* procurava encaminhar a questão, argumentando que a comissão mista não seria desvantajosa, mas proveitosa para a Monarquia portuguesa. José Liberato Freire de Carvalho afirmava que, antes da Convenção ser publicada, a marinha de guerra britânica e os tribunais ingleses agiam amplamente, apresando as embarcações portuguesas e julgando exclusivamente as capturas. Com a comissão, entretanto, as sentenças passariam a ser emitidas com a participação de juízes de ambas as nações. Assim, a negociação entre as duas potências não teria *maculado* a *dignidade* da Coroa lusitana. Vale ressaltar que a defesa da instauração da comissão em Londres, elaborada por José Liberato Freire de Carvalho, foi a mesma utilizada por Palmela à Corte do Rio de Janeiro durante a elaboração da Convenção. Para o redator de o *Investigador*, como a Grã-Bretanha cedia à prática de sentenciar navios estrangeiros pelas Cortes do Almirantado, “*Portugal ou o Reino Unido Portuguez*” ganhava “*muita consideração publica além de mui consideraveis interesses*”⁴²⁰. Embora tenha citado o mesmo excerto do ofício de Palmela à Corte do Rio de Janeiro no capítulo anterior, cabe explicitá-lo novamente para mostrar a conexão das argumentações do redator de o *Investigador* e do embaixador português sobre a comissão mista:

“... porém o direito de vizita, que neste cazo he o essencial, poder-se-há exercer igualmente por nós sobre a marinha mercante Ingleza se Sua Magestade houver por bem mandar cruzar alguma Embarcação de Guerra sobre a Costa da Africa: ***E de facto cederão pela primeira vez os Inglezes do direito [de julgar] que sempre se arrogaram de fazer julgar pelas suas proprias Cortes do Almirantado os navios que houvessem de deter...***”⁴²¹

A relação entre o redator de o *Investigador* com a embaixada não se definia pela sujeição direta de José Liberato Freire de Carvalho ao Conde de Palmela. Segundo Tengarrinha, reproduzindo uma frase de Freire de Carvalho, “à medida que o *Investigador* passou para a oposição, [o jornal] não precisava mais de subsídio [da Corte do Rio de Janeiro], fundando, Freire de Carvalho, o *Campeão Portuguez* em 1819⁴²²”. Mas acerca da questão do tráfico de escravos, Valentim Alexandre afirma que as posições do *Investigador* serviam à política defendida por Palmela na embaixada⁴²³.

Em dezembro de 1817, em meio ao debate sobre a instauração da comissão mista em Londres, tanto o *Correio* quanto o *Investigador* publicaram as “*Satisfações dadas ao Governo Português por insultos cometidos por alguns oficiais da Marinha Britânica*”⁴²⁴. A matéria era formada por cópias de notas oficiais trocadas entre o Conde de Palmela e Lord Castlereagh a respeito das apreensões de navios

⁴²⁰ Idem, p. 123.

⁴²¹ A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Loc: Estante: 338, Prateleira: 1, Volume: 17. Ofício nº 14 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 34-35.

⁴²² TENGARRINHA, José. op. cit. p. 243.

⁴²³ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 365, nota 697.

⁴²⁴ *Correio Braziliense*, vol XIX, nº 115. Dezembro de 1817, pp. 586-593 e o *Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol XX, nº 78. Dezembro de 1817, pp. 277-285.

portugueses empregados no tráfico de escravos, citadas no capítulo anterior⁴²⁵. O documentos, datados entre 3 de janeiro e 28 de outubro de 1817, foram liberados pela embaixada em dezembro do mesmo ano. Em *O Investigador Portuguez*, as notas serviam como argumento para demonstrar que a instauração da comissão mista em Londres solucionaria e afastaria a insegurança do tráfico português no Atlântico, questão que envolvia a rota ao sul da linha do Equador. Assim, o redator comentava que era “*de se esperar que todas as questões desta natureza acab[assem] por uma vez, assim, que se pozerem em execução, os mui vantajosos ajustes que se tem feito a cerca do Commercio da Escravatura*”⁴²⁶.

Diante da posição de o *Investigador Portuguez* de que a comissão em Londres seria de grande proveito para o governo lusitano por findar as apreensões indiscriminadas, dentre elas, as ações relatadas nas notas entre os representantes da Monarquia portuguesa e da Coroa britânica, o *Correio Braziliense* elaborou uma longa crítica sobre a formação da comissão mista em Londres através da publicação no mês seguinte, em janeiro de 1818, de uma sentença da Corte do Almirantado Britânica emitida em dezembro de 1817, na qual os próprios juízes ingleses consideravam ilegal a ação dos cruzadores britânicos sobre os navios estrangeiros. O intuito de o *Correio* era explicitar a contradição jurídica que fazia com que os tribunais ingleses condenassem à ilegalidade as ações da própria esquadra naval⁴²⁷.

Nesse sentido, com a publicação pretendia-se questionar a validade e as vantagens propagadas pelo *Investigador* sobre a formação do tribunal misto em Londres, uma vez que as presas realizadas pelos cruzadores ingleses não estavam amparadas pelo direito e, assim, não cabia a nenhum tribunal, seja ele britânico ou misto, o julgamento das embarcações⁴²⁸. Para Hipólito da Costa, antes da comissão mista, a questão que envolvia as negociações entre os representantes de governo definia-se pela legitimidade da ação da marinha de guerra britânica em alto-mar e pela competência dos tribunais britânicos em apresar e julgar navios e súditos estrangeiros respectivamente. Para melhor explicitação da posição do redator do *Correio* é de grande valor a exposição do caso sentenciado pela Corte do Almirantado Britânica.

O documento em questão, publicado pelo *Correio Braziliense* em janeiro de 1818, era uma sentença proferida pela Corte do Almirantado de Londres, em 15 de dezembro de 1817. A sentença era decorrente da apelação da decisão decretada pela Corte do Vice-Almirantado em Serra Leoa, a qual havia condenado o navio negreiro estrangeiro⁴²⁹.

De acordo com a sentença, o navio em questão era francês e havia sido capturado por cruzadores ingleses, próximo a Serra Leoa, sob a suspeita de estar empregado no tráfico de escravos. O navio foi tomado em 11 de março de 1816 – data na qual o tráfico francês de escravos já se encontrava abolido⁴³⁰ – em decorrência da exigência britânica de visitar a embarcação francesa por suspeitar que tinha escravos a bordo. Tendo sido apreendido e o processo instaurado na Corte do Vice-Almirantado em Serra Leoa, admitia-se a origem do navio como francesa e alegava-se que a embarcação havia cometido uma contravenção às leis francesas.

⁴²⁵ Como foi indicado no capítulo anterior, as notas queixavam-se das ações da esquadra naval britânica nos portos portugueses das ilhas atlânticas como o porto das ilhas Açores, o da ilha de São Tomé, o da ilha do Príncipe e apreensões próximas ao litoral africano.

⁴²⁶ *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol XX, nº 78. Dezembro de 1817, p.285.

⁴²⁷ A sentença da Corte do Almirantado foi publicada no *Correio Braziliense*, vol XX, nº116. Janeiro de 1818, p. 39.

⁴²⁸ Ver BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: a Grã Bretanha, o Brasil e a Questão do Tráfico de Escravos de 1807-1869*, pp. 28-29.

⁴²⁹ *Correio Braziliense*, vol. XX, nº 116. Janeiro de 1818. pp. 39-50.

⁴³⁰ A abolição do tráfico francês foi declarada por Luís XVIII em julho de 1815. Ver: BETHELL, Leslie. op. cit. p. 27.

Além da nacionalidade e da causa da apreensão da embarcação, a decisão da Corte do Vice-Almirantado de Serra Leoa ressaltava ainda que o navio francês não fora apreendido com escravos a bordo, mas possuía utensílios e aparelhos utilizados para realizar o tráfico. Foi diante dessas evidências – não cumprimento da lei francesa e intenção de realizar o comércio de escravos – que o navio fora apreendido e sentenciado como uma presa legal em Serra Leoa⁴³¹.

Diante desses argumentos, a apelação da decisão se baseava no fato de que os cruzadores ingleses haviam cometido a apreensão se fundamentando no “Estatuto da Grã-Bretanha”, o qual autorizava a apreensão de navios somente aos súditos britânicos que contrariassem a estipulação da abolição do tráfico inglês. Dessa maneira, a captura efetuada pela marinha real inglesa era qualificada como ilegal, uma vez que “...a ley de qualquer Estado em particular (...) sómente pode ligar seus proprios subditos, e não se pode estender aos de outros paizes, senão sobre principios consistentes com o direito geral das nações...”⁴³² Como não existia nenhum acordo franco-britânico que concedesse tal competência aos tribunais ingleses, a ação dos cruzadores e a sentença proferida pelo Vice-Almirantado de Serra Leoa foi questionada, dando prosseguimento a um novo julgamento.

A principal argumentação da defesa do navio francês estava na falta de jurisdição que os tribunais britânicos arrogavam possuir. Contudo, este não foi o único fundamento utilizado na audiência de apelação. A defesa do navio alegava também que o processo judicial não havia seguido o trâmite comum, isto é, a lei processual, segundo a defesa, estabelecia que o comandante captor deveria apresentar uma declaração, narrando a detenção da embarcação e as bases nas quais se amparava para o confisco. Para a defesa do navio francês, o não cumprimento processual iniciou-se, primeiramente, pela realização de interrogatórios aos responsáveis do navio, o que representava uma prática comum em estado de guerra e não em período de paz. Desse modo, era questionada a obtenção de evidências utilizadas no julgamento na Corte do Vice-Almirantado e, por conseguinte, não se legitimava a própria sentença da Corte do Vice-Almirantado emitida na África.

Portanto, o quadro que se apresentava para o juiz proferir a sentença resumia-se da seguinte maneira: apresentava-se, por um lado, a resistência à visita dos cruzadores britânicos e a intenção de infringir a lei antitráfico francesa do navio em questão; e, por outro, alegava-se a falta de direito para a ação do cruzador britânico sobre o navio francês, questionando-se a jurisdição dos tribunais ingleses para julgarem a presa, e colocando-se em dúvida a validade das evidências apresentadas pelos apreensores..

O magistrado partia de dois princípios para solucionar a questão: o primeiro era o de que nenhuma nação poderia desrespeitar os direitos e a independência das outras, por maior que fosse sua superioridade; o segundo era o de que o direito de visita e apreensão era permitido somente quando nações se encontravam em estado de guerra⁴³³. Assim, analisando a captura do navio francês, o juiz argumentava da seguinte maneira:

“...Se se perguntar a razão porque o direito de dar busca se não pode igualmente exercitar em tempo de paz assim como em tempo de guerra, a resposta é pronta, porque a necessidade daquella medida limita o seu exercício: he uma necessidade, que se origina no direito natural da propria

⁴³¹ *Correio Braziliense*, vol. XX, nº 116. Janeiro de 1818. pp. 39-40.

⁴³² *Idem*, p. 41.

⁴³³ *Idem*, 43-44.

*defensa, a cessação das hostilidades, portanto, termina a necessidade, e as medidas que nela se originavam...”*⁴³⁴

Para o juiz, a execução do direito de visita e a apreensão da embarcação só eram permitidas em tempo de guerra e não em período de paz. Isso porque, o direito de visita e a detenção dos navios representariam em tempo de paz uma violação da independência e do direito de navegação das outras nações. Como praticamente desde junho de 1814 a guerra na Europa havia acabado, nenhuma ação da marinha de guerra britânica sobre qualquer navio empregado no tráfico de escravos estava legalmente autorizada.

Assim, o juiz sentenciava o caso, mandando as autoridades restituírem o navio aos proprietários juntamente com a sua carga.

Para o *Correio* a criação da comissão em Londres para julgar navios portugueses capturados por cruzadores britânicos era desnecessária, visto que a própria Corte do Almirantado, de Londres, havia declarado que a esquadra naval inglesa não possuía direito para cometer tais ações. Além da publicação da sentença, o *Correio*, no mesmo número, elaborava o seguinte comentário a partir da decisão do juiz da Corte britânica:

“...Mas, perguntamos nós, porque principio admite o Investigador ou admittio o Ministro Portuguez, que a Inglaterra tivesse algum direito para tomar os Navios Portuguezes, empregados no Commercio da Escravatura? E serem depois julgados boa ou má preza por essa Comissão Mixta.

A Côte do Almirantado Ingleza decidio (...) que a Inglaterra não tem direito a tomar os navios estrangeiros, que se empregam no commercio da escravatura.

Se esta era a doutrina dos Tribunais Inglezes, com que razão admittio o Ministro Portuguez que era necessário uma Comissão Mixta, para julgar se os navios Portuguezes, aprezados pelos Inglezes, em tempos de paz eram ou não boa preza...⁴³⁵[grifo meu]

Com base na decisão da sentença, para o *Correio* a ação inglesa em alto-mar não era justificada nem pelo direito internacional e muito menos pela própria justiça britânica. Assim, diante desses dois princípios, Hipólito da Costa desaprovava a conduta do Conde de Palmela, criticando as bases da negociação do embaixador.

Para Palmela, como se verificou no capítulo anterior, o objetivo principal de sua ação era proteger a rota do tráfico português ao sul do Equador, mesmo que para isso transgredisse os parâmetros do direito público internacional. Buscando uma solução para a interferência britânica nas rotas do Atlântico-Sul, o embaixador enxergava a aprovação do direito de visita recíproco e a formação das comissões mistas como o caminho para conseguir proteger a rota do tráfico, já que na falta de um acordo com a Grã-Bretanha, os navios portugueses continuariam sendo capturados e julgados em Serra Leoa⁴³⁶.

Já Hipólito da Costa não admitia que a Monarquia portuguesa decretasse a abolição ou estabelecesse um meio para este fim com a participação de outra nação. Amparando-se na Sentença da Corte do

⁴³⁴ Idem, p. 45.

⁴³⁵ *Correio Braziliense*, vol. XX, n° 116. Janeiro de 1818. p. 92.

⁴³⁶ A. H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício n° 15 de 10 de fevereiro de 1817. pp. 53-57.

Almirantado, o redator de o *Correio* argumentava que os próprios princípios do direito internacional proibiam ações marítimas britânicas contra qualquer navio estrangeiro. Diante disso, a comissão mista, para Hipólito, se constituía em um desrespeito a Monarquia portuguesa, era desnecessária e não tinha fundamento jurídico para existir:

“...Não sabemos que haja tal ajuste [a comissão mista], e se tal se fez, no ultimo tractado [a **Convenção**], que ainda não está publico, hé tam impolitico e derogatório da Soberania d’El Rey e dignidade nacional, que por isso merecia o Ministro muito mais reproches, do que pelo estabelecimento de sua Commissão Mixta (...) [entretanto] O “Investigador” conclue a sua “franca” opinião com estas palavras: – nós não duvidamos dizer que há muito tempo que os Portuguezes não tem negociado com tanta dignidade e proveito como agôra.

Pelo contrario, nós julgamos, que de todas as negociaçoens do Conde de Palmela, pelas quaes tinhamos formado tam boa idea de S. Exa. que nos regosijamos de o ver nomeado Secretario d’Estado, nenhuma lhe faz tanto descredito como ésta.

Nesta negociação admittio o Conde que os Inglezes tinham direito de aprezar navios Portuguezes em tempo de paz; e para adoçar essa admissão prepostera, ajustou que a decisão da legalidade, ou illegalidade, da preza, ficasse commetida a uma Commissão Mixta. Ora a existencia da Commissão não tira o desarrazoado da admissão, antes o confirma ...”⁴³⁷[grifo meu]

O redator acreditava que as apelações portuguesas no tribunal britânico obteriam fácil vitória sem precisar instalar uma comissão mista. Para o *Correio*, o direito internacional e a falta de competência dos tribunais britânicos para julgarem embarcações estrangeiras amparavam a pretensão portuguesa. Compreendendo dessa forma os julgamentos sobre os navios portugueses apreendidos por cruzadores britânicos, acabava qualificando a instauração da comissão mista como uma violação dos direitos e da soberania da Monarquia portuguesa.

Todavia, a resposta à longa crítica de o *Correio* se fez pela publicação da Convenção e do artigo separado em *O Investigador Portuguez*, em março de 1818. No mesmo número, o jornal também elaborava um comentário sobre o acordo diplomático, respondendo às posições do *Correio Braziliense* publicadas no mês de janeiro. Para o *Investigador* havia uma contradição na sentença da Corte do Almirantado: o tribunal julgava o direito de visita ilegal, mas se achava no direito de julgar a legalidade da presa. Além disso, asseverava que o fato de os navios portugueses serem tomados sem nenhuma autorização e julgados somente pelos tribunais britânicos era um motivo de violação da independência da Coroa lusitana e, assim, questionava o *Correio* dizendo que seria “... uma vantagem, e um ganho de cauza tirar este direito exclusivo [grifo do autor] aos tribunais ingleses e dá-lo a uma Commissão Mixta de Portuguezes e Inglezes”.⁴³⁸

A argumentação de o *Investigador* não utilizava os princípios do direito internacional na disputa do que era uma apreensão legal ou ilegal ou mesmo da competência de um tribunal britânico para julgar navios negreiros estrangeiros. Para o periódico, as apreensões e os julgamentos, considerados legais ou ilegais, continuariam ocorrendo, prejudicando interesses de traficantes e maculando a imagem da Coroa portuguesa internacionalmente. Assim, defendia que a ação efetiva diante dessas circunstâncias seria a proposição de regulamentos para impedir a visita indiscriminada dos cruzadores ingleses. Concluía que

⁴³⁷*Correio Braziliense*, vol. XX, nº 116. Janeiro de 1818. p. 93.

⁴³⁸*O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol XXI, nº 81. Março de 1818. p.129.

a Convenção era o “*termo mais amigável e decoroso que ambos governos poderiam recorrer diante de situações melindrosas*”.

Além disso, *O Investigador* ressaltava que o direito de visita era recíproco e mesmo a Inglaterra, “*a primeira nação marítima do mundo*”, não considerava tal artigo lesivo a Coroa britânica. Desse modo, o jornal terminava seu comentário, asseverando que a Convenção estava calcada na honra e na dignidade da Coroa lusitana, fazendo a Inglaterra “*reconhecer o direito que os Portuguezes também tem de visitar os navios mercantes Inglezes, e até tomá-los no caso de serem contrabandistas. Deve pois ser de grande glória para um Ministro Português haver elle sido modernamente o primeiro que fez assinar a um Ministro Britânico o direito de visita sobre os seus próprios navios*”⁴³⁹.

A resposta de o *Correio Braziliense* também se realizou via publicação da Convenção no número de março de 1818, ressaltando o redator, em um comentário pejorativo sobre o documento diplomático, que o direito de visita durante tempo de paz era uma novidade no direito público europeu e que tinha sido sancionado pela primeira vez pela Corte do Rio de Janeiro, segundo a própria fala de Lord Castlereagh à Câmara dos Comuns⁴⁴⁰. E, diante disso, criticando o exagero das vantagens do direito de busca relatado pelo *Investigador*, Hipólito da Costa questionava a extensão do direito de visita dos navios de guerra aos navios acusados de “*contrabandistas*”:

“... Mas se este jornal de embaixada [O *Investigador*] esta autorizado a dizer-nos, que o principio do direito de busca se há de estender a todos os casos de contrabando, **então as consequencias desta novidade, no direito publico da Europa, terá ainda consequencias mais arriscadas do que ao principio que imaginamos ...**”⁴⁴¹[grifo meu]

É provável que ao escrever contrabandistas, o *Investigador* pretendesse explicitar os agentes do tráfico ilícito. Entretanto, pela argumentação de o *Correio*, mesmo o direito de visita dirigido somente aos navios destinados ao tráfico de escravos era uma atribuição de risco para o comércio português. Por este excerto, identifica-se a questão que estava em jogo: a negociação sobre o tráfico e a disputa entre os dois jornais sobre a estipulação do direito de visita e da comissão mista relacionavam-se diretamente com os interesses de grupos atuantes em regiões diferentes da Monarquia. Pelo excerto, Hipólito preocupava-se com as ações dos negociantes da América e compreendia a ação dos cruzadores ingleses e a formação da comissão mista como uma interferência do governo britânico nas rotas mercantis da vasta parte integrante da Monarquia portuguesa denominada “O Império do Brasil⁴⁴²”. Palmela e Liberato Freire, ao contrário, aproximavam-se de projetos políticos formulados por grupos sediados em Lisboa, os quais encaravam o fim do Tratado de Comércio de 1810 como o principal obstáculo para o desenvolvimento do Império lusitano. Assim, distanciavam-se de preocupações recorrentes à dinâmica do Atlântico-Sul. Na verdade, entendiam que o ajuste diplomático, um problema secundário para os grupos do Reino europeu, tinha sido uma grande conquista da diplomacia portuguesa diante da pressão internacional. Na visão do embaixador, a Convenção havia, pelo menos temporariamente, preservado os interesses americanos.

A relutância de Hipólito da Costa em aderir às proposições que a Convenção determinava também

⁴³⁹ Idem, p. 131.

⁴⁴⁰ *Correio Braziliense*, vol. XX, nº 118. Março de 1818. p. 311.

⁴⁴¹ Idem, p. 312

⁴⁴² ISTVÁN, Jancsó e SLEMIAN, Andrea. “Um caso de Patriotismo Imperial” in: COSTA, Hipólito José. *Correio Braziliense, ou, Armazém Literário*, vol XXX. Tomo I, Estudos. pp. 607-625 e MATTOS, Ilmar Rohloff de. “Construtores e herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política”. *Revista almanack braziliense*. São Paulo, maio de 2005. pp. 12-13.

podia ser notada na América. Em 1817, Domingos Alves Branco Muniz Barreto escrevia, na Bahia, uma *Memória sobre a abolição do comércio da escravatura*, na qual, dentre outros fatores, afirmava que a abolição do tráfico promoveria o enfraquecimento da presença portuguesa nas costas africanas, em virtude da falta de receita para manter fortalezas e feitorias; a decadência da produção agrícola “*brasílica*”; e a retração da marinha mercante do Império português⁴⁴³. Para o autor, as rotas mercantis portuguesas que comerciavam tabaco refugado, aguardente, quinquilharias destinadas aos sertões de Angola e Benguela, bem como o comércio com a Ásia, seriam arruinadas com a abolição do tráfico, uma vez que tal comércio existia em função do tráfico de escravos⁴⁴⁴.

Para Muniz Barreto,

“... Se o governo de Inglaterra pensasse que a prosperidade dos Estados jamais deve provir da coação e força, ainda que disfarçada seja, para destruir o comércio alheio por efeito de rivalidade, e que nação alguma, a não ser bárbara, lhe e lícito medrar da injustiça e prepotência talvez que aquele governo mais bem advertido se não apresentasse como sedento Tântalo para tragar os interesses perenes a que tem direito de partilha, não só a sociedade em geral, mas em particular a comum família das potências – sistema aquele produzido pelo mais fatal egoísmo e que só se encaminha a reduzir o Brasil à miséria e atraso por um iníquo monopólio que apregoa sem rebuço e em alto grito: “**para nós tudo, para os outros nada**”...⁴⁴⁵” [grifo meu]

Era sob a mesma perspectiva que o *Correio Braziliense* desaprovava a maneira pela qual a embaixada, através do Conde Palmela, havia negociado o cumprimento dos acordos adicionais de 1815. Alegando que o diplomata não considerou na negociação a independência e a soberania da Coroa portuguesa, Hipólito da Costa enxergava na autorização da ação da marinha de guerra britânica uma aproximação, beirando interferência, nas rotas mercantis do Império português. Desrespeito à independência e à soberania, para o redator do *Correio*, vinculava-se a liberdade de atuação dos interesses de portugueses americanos nas rotas atlânticas. A posição de o redator do *Correio*, como também de Domingos Alves Branco, firmava-se na percepção de que a construção do Império inglês dependia da competição e do enfraquecimento de outras forças políticas e econômicas, dentre elas, as do Império português. Talvez, a afirmação de Ilmar R. Mattos possa explicitar de maneira mais clara a compreensão de Hipólito da Costa sobre a margem de atuação da marinha inglesa nas rotas dominadas pela Monarquia lusitana na qual “... a diplomacia britânica expulsaria o novo império das terras africanas, por meio do tratado firmado entre D. Pedro I e seu pai, D. João VI, que reconhecia a independência do Brasil, e do qual ela aparecia como fiadora. Punha-se um freio, assim, à crescente presença do Reino do Brasil no continente negro desde 1816, e frustrava-se o plano de tornar Angola independente, incorporando-a ao Império do Brasil”⁴⁴⁶.

Porém, o fim do debate entre os jornais diante da ratificação da Convenção ocorreu com a publicação do Tratado entre Inglaterra e Espanha sobre o tráfico de escravos, assinado em 23 de setembro de

⁴⁴³ BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. “Memória sobre a abolição do comércio da escravatura”. In: *Memórias sobre a escravidão*, pp. 88-90. Vale considerar que a “*Memória*” de Domingos Alves Branco Muniz BARRETO, embora escrita em 1817, só foi publicada em 1837, vinte anos depois da sua elaboração pelas circunstâncias das disputas sobre a abolição do tráfico na década de 1830. Ver: RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, p. 74.

⁴⁴⁴ BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. op. cit. pp. 90-91.

⁴⁴⁵ BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. op. cit. p. 91. o

⁴⁴⁶ MATTOS, Ilmar R. “Construtores e Herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política”. *Revista almanack braziliense*. São Paulo, maio de 2005. p. 24.

1817 e publicado em o *Investigador*, em abril de 1818. Comentando o acordo anglo-espanhol, o *Investigador* afirmava que o documento “foi feito sobre **as mesmas bases do nosso**, a exceção de prometer a Hespanha a quasi imediata abolição deste tráfico no período certo de 30 de maio de 1820 ⁴⁴⁷”. Com a elaboração de um acordo diplomático sobre as “mesmas bases” da Convenção portuguesa, o jornal defendia a negociação empreendida pelo embaixador português. Não seria somente a Monarquia portuguesa a única nação a adotar o direito de visita mútuo e a formação de comissões mistas, mas também a nação que estabelecia o modelo para que outras nações seguissem as estipulações sem maiores obstáculos. Portanto, para o *Investigador*, a Convenção nada apresentava de indigno para a Monarquia portuguesa, visto que a Espanha também assinara um documento diplomático nos mesmos termos.

Em suma, as principais reações de o *Investigador Portuguez* e de o *Correio Braziliense* sobre a ratificação da Convenção de 1817 se caracterizaram pela aprovação ou desaprovação das estipulações do direito de visita recíproco e da instauração da comissão mista. Por um lado, Hipólito da Costa, redator de o *Correio Braziliense*, não admitia tais estipulações devido aos princípios do direito internacional. Pelo direito, portanto, nenhum navio, de qualquer nação, poderia ser detido por uma embarcação estrangeira. Do mesmo modo, nenhum tribunal estrangeiro era autorizado ou tinha a faculdade de julgar navios estrangeiros apreendidos. Para Hipólito, à medida que a Convenção de 1817 abria mão desses direitos, o encaminhamento da política da Monarquia portuguesa na América correria riscos pela interferência do governo britânico. Por outro lado, José Liberato Freire de Carvalho argumentava que a Convenção regularizava uma circunstância que, até então, violava a soberania, de modo mais incisivo, da Coroa lusitana. Portanto, para o *Investigador*, o acordo de julho de 1817 além de não representar uma falta de decoro, limitava e restringia a ação dos cruzadores ingleses. Era sob conflitos internos e diante do avanço inglês sobre as rotas marítimas do globo que a Monarquia lusitana deveria implementar sua política imperial.

Vale ressaltar que a *Gazeta do Rio de Janeiro*, um periódico de caráter oficial e impresso na Imprensa Régia do Rio de Janeiro, por Frei José Tibúrcio José da Rocha entre setembro de 1808 e dezembro de 1822, não elaborou nenhum comentário sobre o acordo de 1817. Mesmo publicando integralmente o documento em janeiro de 1818, o jornal não procurou entrar no debate dos jornais portugueses de Londres⁴⁴⁸. Talvez, a própria Corte não pretendesse que a discussão fosse ampliada através do seu periódico. Curiosamente, o jornal do Rio de Janeiro publicou, em abril de 1818, a sentença da Corte do Almirantado analisada pelo *Correio Braziliense*⁴⁴⁹. Entretanto, o sentido atribuído à sentença na *Gazeta do Rio de Janeiro* era diferente do sentido dado pelo *Correio*. Como foi apontado páginas acima, a sentença no jornal de Hipólito da Costa servia de crítica e de argumento para a discussão com o *Investigador Portuguez* no tocante a formação da comissão mista sediada em Londres. Na *Gazeta*, a publicação da sentença, aparentemente, não estabelecia nenhuma relação com as demais matérias publicadas pelo periódico. O principal sentido dado à sentença relacionava-se à ilegalidade que o tribunal britânico concedia aos seus cruzadores, fator que poderia tranquilizar os traficantes de escravos. No mais, o jornal da Corte referiu-se somente à Convenção ao publicar avisos da Real Junta da Fazenda, explicando como se realizaria o pagamento das 300 mil libras previsto no acordo de 1817⁴⁵⁰.

⁴⁴⁷ O *Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XXI, nº 82. Abril de 1818. pp. 225-232. (grifo meu)

⁴⁴⁸ A ratificação da Convenção é anunciada na *Gazeta do Rio de Janeiro*, nº 4 de 14 de janeiro de 1818 e a publicação do documento na íntegra está na edição da *Gazeta do Rio de Janeiro* nº 5 de 17 de janeiro de 1818.

⁴⁴⁹ *Gazeta do Rio de Janeiro*, nº 29 de 11 de abril de 1818.

⁴⁵⁰ *Gazeta do Rio de Janeiro*, nº 9 de 31 de janeiro de 1818 e nº 17 de fevereiro de 1819.

Mas, se no Rio de Janeiro a Convenção de 1817 não foi discutida na imprensa, nos periódicos portugueses publicados em Londres e nas esferas decisórias da própria Corte a questão estava aberta. Os círculos políticos portugueses ainda refletiam sobre o possível benefício ou o possível prejuízo que a ratificação do acordo de 1817 poderia fomentar. Era, portanto, no meio de ponderações nada claras sobre o novo diploma internacional que o governo de D. João instruiria seus diplomatas no prosseguimento das discussões sobre o tráfico de escravos.

A Repercussão da Convenção de 1817 nos debates diplomáticos

A Convenção de 1817 promoveu novas proposições para a conduta diplomática, tanto britânica como portuguesa, diante da abolição do tráfico. De imediato, a Grã-Bretanha passava a apresentar o acordo luso-britânico como a base a ser seguida pelas demais nações européias nas negociações diplomáticas. Porém, a maneira pela qual as nações recebiam as proposições principais da Convenção de 1817 – o direito de visita e a criação de comissões mistas – possibilitava à Corte do Rio de Janeiro reavaliar a assinatura do documento de 1817 e reformular a postura que a diplomacia portuguesa deveria seguir sobre a questão.

Além da Corte portuguesa, a Coroa espanhola também havia assinado um Tratado, em setembro de 1817, estabelecendo o direito de visita e a formação de comissões mistas. Entretanto, vale ressaltar que o acordo anglo-espanhol não seguia as mesmas estipulações do acordo luso-britânico e apresentava diferenças entre os termos.

Dentre os fatores semelhantes à Convenção portuguesa, o Tratado anglo-espanhol proibia o tráfico de escravos ao norte do Equador imediatamente após a ratificação do acordo; previa o pagamento de 400 mil libras de indenização pelas apreensões irregulares cometidas pela marinha de guerra britânica; e estipulava o direito de visita recíproco e a criação de comissões mistas em uma possessão inglesa da África e em uma possessão espanhola da América. A principal diferença do Tratado anglo-espanhol do congênere luso-britânico referia-se a obrigação de abolir completamente o tráfico de escravos a partir da data de 20 de maio de 1820⁴⁵¹. Diversamente desse arranjo diplomático, a Convenção de 1817 não estipulava nenhum prazo para a abolição total do comércio de escravos, como indicamos no capítulo anterior⁴⁵².

Tendo de certa maneira, servido de base para as negociações bilaterais entre a Grã-Bretanha e a Espanha, a Convenção portuguesa e, posteriormente, o Tratado espanhol marcaria a iniciativa da diplomacia britânica para obtenção de uma aliança internacional contra o tráfico de escravos⁴⁵³. O primeiro palco de ações do governo inglês, utilizando-se dos acordos anglo-ibéricos, foi a segunda Conferência entre as cinco potências (Grã-Bretanha, França, Áustria, Prússia e Rússia) sobre a abolição do tráfico de escravos, renovada em dezembro de 1817 e se estendendo até fevereiro de 1818, em Londres. No mesmo sentido, os novos argumentos da diplomacia inglesa para uma aliança internacional contra o tráfico

⁴⁵¹ Não encontrando uma fonte diplomática do Tratado anglo-espanhol, faço uso da publicação de o *Correio Braziliense*, vol. XX, nº 117. Fevereiro de 1818. pp. 143-148. O Tratado também se encontra n' *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol. XXI, nº 82. Abril de 1818. pp. 225-232.

⁴⁵² Ver também: BERBEL, Márcia Regina e MARQUESE, Rafael Bivar. *A escravidão e as experiências constitucionais ibéricas, 1810-1824*. Comunicação apresentada no Seminário Internacional *Brasil: de um Império a outro (1750-1850)* Departamento de História – USP de 5 a 9 de setembro de 2005.

⁴⁵³ BETHELL, Leslie. op. cit. p. 32.

também foram presenciados no debate estabelecido durante as reuniões do Congresso de Aix-la-Chapelle em setembro de 1818⁴⁵⁴.

Depois da primeira Conferência sobre o tráfico de escravos, realizada entre o final de 1816 e início de 1817 e apresentada no capítulo anterior, as nações européias voltaram a se reunir em dezembro do mesmo ano, objetivando reiniciar a discussão sobre o comércio de escravos. A finalidade era, primeiramente, discutir os acordos diplomáticos ajustados pelo governo britânico com as nações ibéricas e avaliar a nota de Palmela, escrita em 19 de fevereiro de 1817, explicitando as condições nas quais a Corte do Rio de Janeiro admitia a sua participação nas reuniões⁴⁵⁵.

Como referi no segundo capítulo, a Conferência sobre o tráfico de escravos baseava-se na Declaração de 8 de fevereiro de 1815, acordada durante o Congresso de Viena, e na assinatura do artigo adicional ao segundo Tratado de Paris de 20 de novembro de 1815. O artigo fora elaborado somente pela Grã-Bretanha, Áustria, França, Prússia e Rússia, e enviado às demais Cortes européias para ser ratificado por referendo. Diante disso, a nota que Palmela dirigiu aos plenipotenciários ressaltava que seu governo não havia referendado o artigo adicional de 20 de novembro de 1815 e, por isso, não se via obrigado a tomar assento na Conferência. Mesmo assim, informava que a Corte do Rio de Janeiro autorizava a presença do ministro português nos debates desde que os plenipotenciários aceitassem as seguintes condições: em primeiro lugar que considerassem os interesses dos súditos portugueses empregados no tráfico; em segundo lugar, que respeitassem a ressalva, definida pela Declaração do Congresso de Viena de 8 de fevereiro de 1815, de que o direito de decretar a abolição do tráfico ficaria a critério de cada potência; e, por último, que os plenipotenciários deveriam observar o artigo IV do Tratado anglo-português de 1815, o qual estipulava que a abolição total do tráfico se efetivaria por um acordo entre o governo português e o britânico⁴⁵⁶. Diante disso, o primeiro encontro da segunda Conferência, em 4 de dezembro de 1817, analisava a nota de fevereiro de Palmela e discutia a entrada do plenipotenciário português no debate.

O segundo encontro da conferência só aconteceu em 4 de fevereiro de 1818, quando os ministros convidaram verbalmente Palmela a participar da reunião. Dando prosseguimento ao debate, Castlereagh também propôs a elaboração de uma convenção, entre as potências participantes, para abolir o tráfico de escravos⁴⁵⁷. Em um longo “memorando”, Castlereagh explicitava que depois da restituição das possessões africanas a França e a Holanda, o tráfico ao norte do Equador havia aumentado. Além disso, afirmava que a volta do tráfico tornou-o “*mais desumano*” e destruía o comércio legítimo ainda incipiente nas costas africanas⁴⁵⁸. Mas o ponto principal do memorando referia-se aos acordos firmados com a Coroa de Portugal e da Espanha para vigiarem a zona proibida ao tráfico. A apresentação dos acordos, que previam o direito de visita e a comissão mista, passava a servir de base para a negociação com as demais nações. Assim, o representante do governo britânico pedia aos plenipotenciários que solicitassem de suas Cortes plenos poderes para ajustarem um acordo estipulando o direito de visita e a comissão mista⁴⁵⁹.

⁴⁵⁴ ALEXANDRE, Valentim, op. cit. p. 360.

⁴⁵⁵ *Correio Braziliense* vol. XXII, nº 130. Março de 1819. pp 236. Pela falta dos protocolos das conferências sobre a abolição do tráfico de escravos nas fontes diplomáticas consultadas para este trabalho, faço uso de documentos publicados pelo *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 130. Março de 1819. pp 236-250. Vale ressaltar que tais fontes são documentos britânicos apreciados pelo Parlamento, os quais Hipólito da Costa coligiu e publicou. Vale também observar que a publicação de tais documentos fundamentava a perspectiva política do próprio periódico que, nessa época, já se caracterizava contra o tráfico de escravos.

⁴⁵⁶ Idem, pp. 237-238. Ver também: LIMA, Oliveira. op. cit. 278. A Declaração das Potências sobre o tráfico de escravos pode ser encontrada em o *Correio Braziliense*, vol. XIV, nº 84. pp. 601-603.

⁴⁵⁷ *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 130. Março de 1819. pp. 239-240.

⁴⁵⁸ Idem, p. 241.

⁴⁵⁹ Idem, p. 242-243.

Diante da proposta inglesa, Palmela, já na terceira reunião da Conferência, a 7 de fevereiro, foi convidado a pedir a sua Corte, assim como os outros embaixadores faziam aos seus respectivos governos, instruções e plenos poderes para elaborar uma convenção geral para a adoção do direito de visita e a formação de um tribunal misto. Embora tenha resistido, alegando que a proclamação da abolição do tráfico de escravos respeitaria a soberania de cada nação, de acordo com a Declaração de Viena, o embaixador português recebeu uma nota dos cinco ministros, datada em 11 de fevereiro de 1818, instando-o “*a solicitar de sua Corte plenos poderes, que o ponhão em estado de trabalhar de concerto com elles, nos meios de obter um resultado tam desejavel...*”⁴⁶⁰

Chocando-se frontalmente com os plenipotenciários europeus, Palmela insistia na posição de que se achava munido de plenos poderes para participar da Conferência, porém recusava comunicar-se com a Corte do Rio de Janeiro, a não ser que a pauta das reuniões mudasse⁴⁶¹.

Diante de tal negativa, os ministros europeus julgaram que, como Palmela não estava autorizado a entrar em discussão para a elaboração de um acordo diplomático sobre o comércio de escravos, não prolongariam os debates nos encontros da Conferência⁴⁶².

A posição do embaixador português na Inglaterra não era tão sólida como parece. Ao sentir o peso da pressão internacional sobre a Coroa portuguesa, Palmela enviava um ofício, datado de 13 de fevereiro de 1818, à Corte do Rio de Janeiro, ressaltando que “*tarde ou cedo será necessário chegar ao desenlace desta negociação, tanto mais que além do tratado que nos ligam é opinião que o tráfico dos negros ilimitadamente continuado pode ser por fim sumamente perigoso assim como por vários modos nocivos à prosperidade do Brasil*”⁴⁶³. Pelo excerto, verifica-se que a percepção de Palmela havia mudado: se com a elaboração do acordo, em julho de 1817, o embaixador considerava a possibilidade de preservação por alguns anos do tráfico abaixo da linha do Equador⁴⁶⁴, depois da assinatura do Tratado anglo-espanhol e com os prosseguimentos das reuniões internacionais sobre o fim do comércio de escravos, a Monarquia portuguesa passava a ser a única a manter o tráfico legalizado e tornava-se o único alvo das ações diplomáticas das nações européias encabeçadas pela Grã-Bretanha⁴⁶⁵.

Mas a que se deve a forte perseverança de Palmela em resistir às pressões dos plenipotenciários europeus na segunda Conferência sobre o tráfico de escravos? Talvez, a pista se encontre em um despacho, de 9 de maio de 1818, escrito por Tomás Antônio de Vilanova Portugal⁴⁶⁶ destinado a Palmela. Mesmo assinado em período posterior às deliberações da segunda Conferência sobre o tráfico em Londres, o despacho respondia diretamente ao ofício formulado por Palmela citado acima. O documento

⁴⁶⁰ Idem, p. 250 e também ALEXANDRE, Valentim. op. cit. 362-363.

⁴⁶¹ Idem.

⁴⁶² Idem. Protocolo da Sessão de 14 de Fevereiro de 1818.

⁴⁶³ Ofício nº 52 de Palmela a Tomás Antonio Vilanova Portugal de 13 de fevereiro de 1818, transcrito por ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 363.

⁴⁶⁴ Em um ofício a Paulo Bezerra, secretário interino da pasta de Negócios Estrangeiros e da Guerra, Palmela, ao comentar a assinatura do Tratado entre Espanha e Inglaterra para a abolição do tráfico de escravos afirmava que “... do anno de 1820 em diante ficaremos pois sendo a unica Nação que possa continuar licitamente o tráfico de escravos e julgo que essa he mais huma razão para provar a conveniencia da Convenção de 29 [28] de julho proximo passado, pois certamente se não terminassemos assim as nossas disputas com o Governo Britânico acerca da Escravatura, nenhuma esperança poderiam ter de continuar quietamente por mais algum tempo o nosso trafico...” A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 38 de 08 de outubro de 1817. pp. 215-219.

⁴⁶⁵ ALEXANDRE, Valentim, op. cit. p. 360.

⁴⁶⁶ FERREIRA, Dóli C. *Tomás Antônio Vilanova Portugal: um ministro de D. João VI 1817-1821*, p. 35, esclarece que desde junho de 1817 o Conde de Palmela era o Secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra. Entretanto por exercer o cargo de embaixador português na Grã-Bretanha, a Secretaria foi ocupada interinamente por João Paulo Bezerra até novembro de 1817, mês em que morreu, assumindo, também interinamente, Tomás Antônio Vilanova Portugal a partir de então.

tinha a finalidade de instruir o embaixador português sobre o modo pelo qual participaria da Conferência sobre a abolição do tráfico de escravos:

“...Foi presente a sua Magestade o Ofício de V. Exa. [Conde de Palmela] Nº 52 Reservado em que me participa ter sido convidado pelos Plenipotenciários para assistir as Conferencias que farão sobre o comercio da Escravatura. Sua Majestade me ordena pondere a V. Exa. que acabando agora de Ratificar a Convenção de 28 de julho de 1817 de fazer uma legislação [?] impondo penas sobre o Commercio prohibido ao Norte do Equador, e passando mais a impor uma forte Contribuição sobre os escravos que vierem ao Brazil, tem feito quanto podia estar da Sua parte para concorrer com a vontade do Príncipe Regente e com as estipulações de Vienna...”⁴⁶⁷

Os termos da Convenção de 1817 e a implementação de suas estipulações, como a elaboração do alvará de 26 de janeiro de 1818, acabavam formando uma proteção para que a Corte do Rio de Janeiro não entrasse em nenhum acordo internacional sobre o tráfico de escravos. Na verdade, além dessas disposições, a Corte compreendia que as atitudes que havia tomado no Rio de Janeiro, como os novos impostos cobrados sobre a importação de africanos, serviriam para o embaixador compor um libelo bem fundamentado diante das pressões das potências internacionais.

Parece-me pertinente, entretanto, fazer algumas considerações sobre a argumentação de Tomás Antônio Vilanova Portugal no despacho citado.

A primeira delas é sobre o Alvará de 26 de janeiro de 1818, publicado dois meses após a ratificação da Convenção, cumprindo a determinação do artigo III do mesmo documento. O Alvará estabelecia, dentre outros dispositivos, a perda dos escravos transportados pelos vassalos portugueses que fizessem o tráfico ilícito; o confisco do navio com todos os pertences e instrumentos utilizados para a navegação; e o degredo do capitão ou mestre, além do piloto e sobre-carga do negreiro para Moçambique.

Por outro lado, a nova lei revogava algumas determinações do Alvará de novembro de 1813. A primeira modificação anulava a proporção entre o peso da embarcação em toneladas e o número máximo de escravos que poderiam embarcar para a América portuguesa. Com a nova determinação, permitia-se o embarque de africanos sem referência à tonelagem da embarcação. Do mesmo modo, a marcação dos escravos com carimbo de prata, que tinha sido proibida no alvará de 1813, também era readmitida. E na falta de cirurgiões para vistoriarem mantimentos e cuidarem da saúde dos transportados, outra medida relevante da lei de 1813, determinava-se, pelo novo alvará, o emprego de escravos sangradores, experientes em moléstias comuns que surgiam durante a travessia marítima. O Alvará de 26 de janeiro de 1818 possuía, portanto, um duplo sentido: difundia a imagem internacional de que o Rei português tomava medidas para abolir o tráfico, mas, internamente agia como uma medida compensatória aos traficantes prejudicados pela patrulha britânica ao norte do Equador⁴⁶⁸. Vale lembrar que as instruções destinadas aos cruzadores que fiscalizariam a navegação dos traficantes em alto-mar – formulário nº 2

⁴⁶⁷ Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, Loc: I-29, 17, 4 nº 6. Despacho nº 58 de 9 de maio de 1818. O documento é identificado equivocadamente como uma carta de Tomas Antonio de Vilanova Portugal destinada ao Conde do Funchal. Porém o despacho é uma resposta ao ofício número 52 escrito por Palmela em fevereiro de 1818 e tratando de circunstâncias as quais o Conde de Palmela estava envolvido.

⁴⁶⁸ *Coleção da Leis do Brasil (1816-1818)* Alvará de 26 de janeiro de 1818. pp. 07-11. FERREIRA, Doli. C. op. cit. pp. 93-94. Curiosamente, diante destas modificações que a lei determinava, a *Gazeta do Rio de Janeiro* noticiou a sua elaboração da maneira resumida sem enumerar qualquer medida estabelecida: “*Saiu a Luz: Alvará em que S. M. Há por bem Estabelecer penas, para os que fizerem commercio prohibido de escravos; e dar convenientes providencias a respeito daqueles escravos, que em consequencia das sobreditas penas ficarem libertos*”. *Gazeta do Rio de Janeiro*, nº 38 de 13 de maio de 1818.

da Convenção – estabeleciam que a não correspondência entre o número de escravos a bordo e o número declarado no passaporte não seria motivo de apreensão.

Da mesma forma, o novo direito cobrado sobre os escravos que chegavam da África, decretado pelo Alvará de 25 de abril de 1818 e mencionado por Tomás Antônio, também possuía um papel importante em expressar a atitude de D. João em arrefecer o tráfico com medidas tributárias. Além de destinar parte da arrecadação para financiar a campanha militar no Prata, o Alvará determinava que as rendas adquiridas pelo novo tributo patrocinassem melhoramentos na cidade do Rio de Janeiro e contribuíssem para um fundo de manutenção de imigrantes brancos⁴⁶⁹. No entanto, assim como no Alvará de janeiro de 1818, a nova contribuição possuía nuances que não podem ser alocadas como medidas no sentido de abolir do tráfico. Cecília H. Salles Oliveira, ao analisar o projeto de lei exposto em novembro de 1817, que fundamentaria este alvará de abril de 1818, esclarece que a contribuição para a custear um suposto projeto de imigração branca não seria paga por traficantes e sim por proprietários de terra ou intermediários que compravam escravos recém-chegados. Ao traficante não era acrescido nenhum tributo. Novamente uma medida possuía a intenção de conter a pressão internacional e a outra preservava os interesses dos traficantes americanos⁴⁷⁰.

Voltando ao despacho enviado a Palmela, Tomás Antônio ainda se queixava da repercussão da assinatura do Tratado de 1815, afirmando que a proibição do comércio de escravos na Costa da Mina fomentou uma “*sublevação*” dos escravos na Bahia, “*incendiando engenhos*” e “*massacrando homens brancos*”. O fato era que a resistência à sublevação havia produzido grande número de mortes de escravos e “*a perda necessária dos Senhores delles, nas suas pessoas, e nos trabalhos que fariam*”. O Secretário dos Negócios Estrangeiros também afirmava que as colônias portuguesas localizadas nas possessões africanas ao norte do Equador, Bissau e Cachéu, e as ilhas de São Tomé e do Príncipe estavam em franco declínio devido a falta de rendas procedentes do tráfico ao norte da linha⁴⁷¹. Diante disso, concluía seu despacho, afirmando, enfaticamente, que por tais motivos “*nem se deve expor a semelhante perda nas outras mais importantes Colonias de Angola, Benguela e Moçambique: nem expor a outra nova desordem com os Escravos no Brazil.*”

Relacionando a preservação do tráfico à própria segurança da Monarquia, visto que o decreto de abolição do tráfico poderia causar a desordem dos escravos na América portuguesa, a Corte do Rio de Janeiro acabava se comprometendo com a continuidade do tráfico e com os interesses dos traficantes. Diante disso, o despacho de Tomás Antônio finalizava as instruções ao Conde de Palmela, afirmando que

“... Em consequencia do que ordena Sua Magestade, que V. Exa. não admita pratica, nem entre em Convenção alguma a respeito da abolição do Commercio de Escravos ao sul do Equador antes de terem passado vinte annos desde a data desta ultima Convenção sobre a abolição ao Norte do Equador, pois sua Magestade lhe inhiibe expressamente, lhe tira todos os poderes de Convencionar,

⁴⁶⁹ *Coleções das Leis do Brasil, (1816-1818)*, Alvará de 25 de abril de 1818. p. 31.

⁴⁷⁰ Para C. H. Salles OLIVEIRA, a questão sobre o pagamento do novo tributo sobre os escravos chegados da África não seria uma questão vinculada apenas a traficantes e interesses da Coroa em manter a base econômica americana e satisfazer por aparência as pressões européias contra o tráfico. O fato de os consumidores arcarem com o pagamento do novo tributo contribuiu sobremaneira para o aumento de conflitos sociais interno à sociedade da América portuguesa entre homens livres. Sobre o assunto ver: OLIVEIRA, Cecilia H. Salles de. *A Astúcia Liberal - Relações de Mercado e Projetos Políticos no Rio de Janeiro (1820-1824)*. cap. 2 e cap. 3.

⁴⁷¹ Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, Loc: I-29, 17, 4 n° 6. Despacho n° 58 de 9 de maio de 1818. Vale ressaltar que o argumento utilizado por Tomás Antônio Vilanova Portugal sobre o declínio da presença portuguesa nos domínios da Monarquia no Atlântico também estava presente na *Memória* de Domingos Alves Branco Muniz Barreto, já mencionada no item anterior.

*e não ratificará Convenção alguma ou Tratado algum de abolição para antes do referido tempo dos vinte annos declarados...*⁴⁷² [grifo meu]

Portanto, Palmela se encontrava entre a pressão incansável do ambiente internacional, privilegiado pelas deliberações específicas sobre a abolição do tráfico em Londres, e a tomada da posição irreduzível da Corte do Rio de Janeiro em relação ao comércio de africanos. Até então, o governo do Rio de Janeiro não tinha mencionado diretamente o tempo em que pretendia executar a abolição *gradual* do tráfico, termo previsto desde o artigo X do Tratado de Aliança de 1810.

Com o despacho de 9 de maio de 1818 ficava extinta qualquer base de negociação para a supressão do tráfico ao sul do Equador. Na verdade, a abolição do comércio de escravos não estava mais na perspectiva diplomática da Corte do Rio de Janeiro depois da assinatura da Convenção de 1817 e do prazo definido para vinte anos. Os interesses da parte americana do Império português passavam a incidir mais fortemente sobre a Corte do Rio de Janeiro, fazendo com que o peso político-econômico dos traficantes sobrepujasse a conjuntura internacional, mesmo indispondo os governos europeus com o gabinete português da América.

Ainda que as Conferências sobre a abolição do tráfico em Londres não tivessem resultado em uma adesão comum de todas as nações européias, o governo britânico continuava elaborando acordos diplomáticos bilaterais, estipulando o direito de visita e a criação de comissões mistas. Em 4 de maio de 1818, o gabinete de Londres concluía um acordo com a Holanda, adotando os principais termos dos acordos celebrados com a Monarquia portuguesa e com a Monarquia espanhola.

O Tratado entre a Inglaterra e os Países-Baixos, apresentado de forma resumida pelo *Correio* e pelo *Investigador*, além das estipulações sobre o direito de visita e a formação de tribunais mistos, frisava a determinação do Rei dos Países Baixos de elaborar punições aos infratores da lei de abolição dentro de um período de oito meses a partir da ratificação do acordo⁴⁷³. Comparando tal acordo com a Convenção portuguesa de 1817, o *Investigador* constatava “*com satisfação que todos estes tratados seguem o modelo do nosso tão bem calculado ele parece aos políticos da Europa; ainda que todavia nenhum lhe seja igual em bondade...*”⁴⁷⁴ Esta “*bondade*” vinculava-se ao fato de o acordo português não conter estipulação nenhuma de prazo para o término total do tráfico de escravos. Servindo de defesa para as ações do embaixador português, como refere Valentim Alexandre, o jornal ressaltava a execução do pagamento das 300 mil libras, reiterando que “*o negociador português ganhou com efeito uma mui brilhante batalha diplomática.*”⁴⁷⁵ Porém, o que o *Investigador* não indicava era a diferença contida no diploma anglo-holandês dos acordos firmados com as potências ibéricas: pelo ofício elaborado pelo secretário da embaixada portuguesa em Londres, Rafael da Cruz Guerreiro, em 9 de junho de 1818, o Tratado entre Inglaterra e Holanda, embora semelhante aos acordos de Portugal e Espanha, continha algumas adições como a determinação de 12 navios de cada nação para realizarem a fiscalização em

⁴⁷² Idem.

⁴⁷³ Novamente, na falta de uma fonte diplomática do Tratado anglo-holandês, faço uso da publicação do documento no *Correio Braziliense*, vol. XXI, nº 126. Novembro de 1818. p. 497-498 e do comentário elaborado pelo *Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol XXII, nº 85. Junho de 1818. p. 117. Vale ressaltar que desde o fim da guerra européia em 1814, a Grã-Bretanha passou a restituir os territórios dominados pela sua esquadra naval durante o período beligerante. Porém, como contrapartida, as nações que tivessem suas possessões restituídas comprometiam-se a abolir o tráfico de escravos para as suas colônias. Esse foi o caso de Estados como Holanda, Suécia e Dinamarca. Assim, o Tratado anglo-holandês, assinado em maio de 1818, era uma regulamentação do acordo firmado entre as duas nações ainda em 1814. Ver: BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial (1776-1848)*, pp.341-342 e também BETHELL, Leslie. op. cit. p. 27.

⁴⁷⁴ *Investigador Portuguez em Inglaterra*, vol XXII, nº 85. Junho de 1818. p. 117. [grifo meu]

⁴⁷⁵ Idem. Faço novamente a menção ao fato de que na questão do tráfico de escravos o *Investigador Portuguez* defendia as ações de Palmela na embaixada. Ver: ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 365, nota 697.

alto-mar⁴⁷⁶. Vale dizer que a estipulação de um número limite para a fiscalização do tráfico seria um excelente subterfúgio para dificultar ainda mais a ação dos cruzadores britânicos, mas que Palmela não havia negociado.

Contudo, a Convenção anglo-portuguesa não foi a base do debate somente na Conferência sobre o tráfico de escravos em Londres, entre o final de 1817 e início do ano de 1818. O Congresso de Aix-la-Chapelle, que se iniciou em 25 de setembro de 1818, também se transformou em um espaço para a discussão internacional sobre o comércio negreiro⁴⁷⁷. Todavia, o principal objetivo do Congresso não era este. Por uma nota de o *Correio Braziliense*, as discussões que se dariam em Aix-la-Chapelle teriam por objetivo decidir a manutenção das tropas estrangeiras no interior do território francês. De acordo com a nota, tal questão seria restrita às quatro potências (Inglaterra, Rússia, Áustria, Prússia), ficando às demais nações aliadas a possibilidade de proporem a continuação de negociações correntes em Londres, Paris e Frankfurt sobre outros assuntos. A entrada do tema da abolição do tráfico era permitida por esta cláusula e, segundo Oliveira Lima, foi introduzida por Lord Castlereagh para amenizar os ânimos dos parlamentares britânicos opositores ao governo⁴⁷⁸. Como procuramos explicitar no primeiro item do capítulo anterior, a discussão sobre o tráfico de escravos envolvia uma esfera dilatada de grupos organizados politicamente. Diante disso, o historiador não se equivocou ao considerar que a supressão do tráfico internacional, antes de ser o objetivo *sine qua non* da diplomacia britânica, também se definia como um instrumento do governo britânico para manter o controle político interno⁴⁷⁹.

Na conferência de 24 de outubro de 1818, em Aix-la-Chapelle, Castlereagh retomava as proposições debatidas nas deliberações em Londres e observava que Portugal era a única nação que não tinha estipulado um prazo para o término do tráfico ao sul do Equador. Além disso, ressaltava que enquanto o tráfico fosse legalizado por uma nação, “*não seria possível impedir a continuação deste comércio pela via do contrabando, cujo aumento tinha sido mui considerável nos últimos anos...*”⁴⁸⁰

A solução para Castlereagh seria, em primeiro lugar, formar uma coalizção entre as potências européias para “*induzir*” a Corte do Rio de Janeiro a estipular um prazo para a supressão do tráfico negreiro. E, em segundo lugar, sendo o tráfico proibido por todos “*os países civilizados*”, ressaltava que somente uma “*vigilância activa e permanente*” poderia garantir a execução dessa proibição. Dessa forma, Lord Castlereagh sugeria que fossem adotadas medidas semelhantes às estipuladas pelos acordos diplomáticos assinados com Portugal, Espanha e Países Baixos⁴⁸¹.

⁴⁷⁶A.H.I. Correspondência Ostensiva de Rafael da Cruz Guerreiro a Thomas Antonio de Vilanova Portugal.(1817-1818). Ofício de 09 de junho de 1818. pp.72-73.

⁴⁷⁷ LIMA, Oliveira. op. cit. p. 278 e ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 361

⁴⁷⁸ LIMA, Oliveira. op. cit. p. 278.

⁴⁷⁹ Vale ressaltar a posição de Robin BLACKBURN de que “...a abolição do tráfico deu ao governo britânico uma boa desculpa para intrometer-se nos assuntos de outros Estados atlânticos, dos quais muitas vezes se servira. Mas pressões financeiras, comerciais ou navais diretas poderiam assegurar a influência britânica sem criar as complicações envolvidas na diplomacia voltada para o comércio de escravos. Castlereagh e seus sucessores não queriam de forma alguma provocar a opinião pública abolicionista. Mas seus esforços para aplacá-la levou-os a intimidar e desacreditar os regimes monárquicos da França, Espanha e Portugal, que não desejavam enfraquecer...” Ver: BLACKBURN, Robin. op. cit. p. 344.

⁴⁸⁰ *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 131. Abril de 1819. p. 351. Não encontrando os protocolos do Congresso de Aix-la-Chapelle nas correspondências diplomáticas, faço uso da documentação publicada pelo *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 131 de abril de 1819; nº 132 de maio de 1819; e nº 133 de junho de 1819. Assim como na nota 57, esclareço que são documentos britânicos, aos quais Hipólito da Costa teve acesso, selecionou e publicou. Vale considerar que a publicação destes documentos no *Correio Braziliense* possuía um sentido político delineado pelo redator do jornal: a publicação de acordos diplomáticos sobre o tráfico de escravos tinha por objetivo tornar explícita a aliança internacional contra a continuidade desta prática mercantil e expressar que a abolição do tráfico, para Hipólito, era apenas uma questão de tempo.

⁴⁸¹ Idem, pp. 351-352.

Como tal sugestão já tinha sido apresentada durante as Conferências sobre o tráfico em Londres, os plenipotenciários aguardavam instruções de suas respectivas Cortes para negociarem a instauração do direito de visita mútuo e da formação de comissões mistas. Assim, utilizando-se de um “memorando” destinado ao plenipotenciário francês, Richelieu, Castlereagh explicava, detalhadamente, aos demais plenipotenciários os termos sobre a execução do direito de visita, do direito de detenção, do julgamento dos navios apreendidos e da área de atuação dos navios instruídos a vigiarem os mares⁴⁸².

Castlereagh procurava explicitar ao diplomata francês que os acordos elaborados com Portugal, Espanha e Holanda não estabeleciam um direito de visita indiscriminado. A visita marítima se limitava aos navios que estivessem munidos de instruções expressas. E num tom persuasivo, o plenipotenciário inglês salientava que, em uma eventual negociação sobre o direito de visita recíproco, poder-se-ia determinar um número máximo de navios para realizarem tal função, semelhante ao acordo anglo-holandês que determinava o número de 12 navios para realizarem a patrulha marítima.

Sobre a detenção de uma embarcação, Castlereagh explanava que tal direito era executado por um oficial de patente e que a apreensão somente ocorreria se constatada a presença de escravos a bordo. Além disso, para evitar abuso de autoridade, o próprio oficial seria responsável pela detenção do navio⁴⁸³.

Quanto ao julgamento, o diplomata britânico afirmava que as comissões mistas tinham apenas a jurisdição de declarar a legalidade da detenção. Castlereagh procurava deixar claro que a criação da comissão mista não representava um desrespeito ou uma invasão da soberania da outra nação. Assim, explicitava que as comissões mistas não julgavam e nem possuíam jurisdição para aplicar sentenças de cunho criminal. Para isso, os transgressores seriam destinados às autoridades do seu governo para que então fossem aplicadas penas. Concluindo, Castlereagh asseverava que se uma comissão julgasse a apreensão do navio uma captura ilegal, o governo do oficial apresador ficava responsável pelo pagamento que a própria comissão mista estipulasse⁴⁸⁴.

Por fim, sobre a esfera de atuação dos navios de guerra empregados nesta função, Castlereagh salientava que dependia da lei de cada nação. Dessa forma, esclarecia que no caso de Portugal e Espanha não havia patrulhamento ao sul do Equador. E, no mesmo tom persuasivo, argumentava que no Tratado anglo-holandês se acordou uma “*linha entre Gilbratar e Estados Unidos*” de maneira que a ação dos cruzadores não fosse estendida aos mares europeus, fator que, a seu ver, poderia retirar qualquer receio ao plenipotenciário francês⁴⁸⁵.

O detalhamento dos principais termos dos acordos diplomáticos celebrados com as nações ibéricas e com a Holanda no “memorando” revela que a aceitação do direito de visita recíproco e a criação de comissões mistas não eram uma simples negociação entre as principais potências européias. O “memorando” destinado a Richelieu demonstra a hesitação da França, e até a sua resistência, em celebrar um acordo nestes termos. O que resultava na grande dificuldade do gabinete de Londres em concluir uma Convenção com as demais nações européia sobre tais aspectos.

A análise do “memorando” de Lord Castlereagh evidencia que a diplomacia britânica oferecia

⁴⁸² Idem, pp. 353-355.

⁴⁸³ Idem, pp. 353-354.

⁴⁸⁴ Idem, pp. 354-355.

⁴⁸⁵ Idem, pp. 355.

várias possibilidades para que o direito de visita e as comissões mistas fossem acordados. O primeiro exemplo é o esclarecimento da forma com que se empregaria o direito de visita: além de restringirem a ação dos cruzadores àqueles que estivessem munidos de instruções – como na Convenção portuguesa e espanhola – ainda se abria a possibilidade de até se estipular um número máximo de embarcações para cumprirem a patrulha marítima – como no Tratado anglo-holandês. Portanto, cabia ao plenipotenciário francês e as demais nações escolherem e elaborarem uma proposta. Em nenhum momento Lord Castlereagh sugeriu uma condição, nem um número mínimo de navios para executarem a tarefa. O critério, de acordo com o “memorando”, seria estabelecido pela França. Do mesmo modo, a área de atuação dos navios cruzadores ficaria a cargo da Coroa francesa, dependendo dos possíveis receios que possuísse. Segundo Castlereagh, Portugal e Espanha protegiam o sul da linha equinocial, a Holanda protegia os mares europeus e, portanto, a França poderia, igualmente, estabelecer um limite de ação para os seus cruzadores.

O documento, portanto, era um texto persuasivo, no qual a Grã-Bretanha concedia à França todas as possibilidades de impor limites a um acordo diplomático, desde que anuísse ao direito de visita e à criação de comissões mistas.

Se, por um lado, a Corte portuguesa assumia uma posição inalterável em relação aos possíveis acordos sobre o tráfico de escravos, principalmente depois da assinatura de Convenção de 1817, a Grã-Bretanha, por outro lado, utilizava o mesmo documento como base e modelo a ser seguido pelas demais nações europeias. Mas mesmo com perspectivas diferentes sobre o acordo diplomático, uma ponderação apresentava-se fortemente à Coroa lusitana: o direito de visita e a constituição das comissões mistas eram acordos caros aos Estados europeus, dentre eles especialmente, a França.

A diplomacia britânica sabia que para uma convenção comum entre as potências era preciso que uma nação de primeira ordem do concerto europeu se alinhasse à proposição inglesa. A França, sendo também uma nação marítima com colônias na América e possessões em África, era peça chave para a realização de um acordo comum. No entender britânico, com o assentimento francês, a formação de uma aliança internacional poderia ser constituída mais rapidamente. Tanto que Castlereagh afirmava abertamente que *“em quanto alguma das potencias, taes como França, que tem considerável extensão de commercio naquelas costas [da África] recusar adoptar o sistema, não somente o seu sistema desanimará os outros Estados, cujo interesse é meramente nominal, de tomar nisto parte, mas fornecerá ao traficante ilícito de escravatura uma bandeira...”*⁴⁸⁶

Para a Grã-Bretanha, um acordo comum entre as potências europeias representaria, em primeiro lugar, a divisão do ônus da patrulha marítima, uma vez que mais navios seriam destinados para conter o tráfico. Do mesmo modo, diminuiria a ampla margem de tráfico ilícito, visto que menos bandeiras seriam utilizadas nesta prática mercantil. Porém, devido a resistência da França e da possibilidade das potências continentais seguirem a sua decisão, o plano britânico não indicava sinais de realização⁴⁸⁷.

O arranjo internacional europeu não admitia o direito de visita, fator que favorecia a diplomacia portuguesa em não aceitar novas disposições sobre o tráfico, mas a pressão europeia sobre o plenipotenciário lusitano aumentava na medida em que a Corte do Rio de Janeiro, apoiando-se na Convenção de 1817, não estipulava, publicamente, um prazo para a supressão total do tráfico.

⁴⁸⁶ Idem, pp. 358-359.

⁴⁸⁷ Idem, p. 360.

Castlereagh, na conferência de 4 de novembro de 1818 do congresso, propunha aos demais plenipotenciários a elaboração de uma carta ao Rei de Portugal, Brasil e Algarves, solicitando a D. João que estipulasse um prazo para o término do tráfico. Também desejava que o espaço de tempo convencionado para o tráfico coincidisse com a data acordada no Tratado anglo-espanhol de 1817, o qual estabelecia a extinção do comércio de africanos em 20 de maio de 1820. De acordo com o protocolo da conferência, a aprovação foi unânime⁴⁸⁸. Porém, caso não fosse possível, Castlereagh assegurava que a abolição do tráfico português deveria ser concluída até 1823, segundo os protocolos das negociações realizadas ainda no Congresso de Viena. De acordo com os documentos de Viena, a abolição do tráfico ao sul do Equador, estipulada para oito anos, seria a base para a anulação do Tratado de Comércio de 1810⁴⁸⁹. Entretanto, o embaixador britânico salientava, em Aix-la-Chapelle, que se oferecia para discutir “*modificações racionáveis*” ao Tratado de 1810 “*porque não podia supôr-se que o Ministro Portuguez tivesse a intenção de exigir da parte de uma potência, sacrifícios, que um Estado não podia esperar do outro...*”⁴⁹⁰ Assim, em meio as negociações em Aix-la-Chapelle, o governo britânico não admitia a hipótese de abolir o Tratado de Comércio.

Mas a sugestão de Castlereagh a Palmela, da qual se subentendia que o prazo máximo para a permanência do tráfico ao sul do Equador era até 1823, segundo os documentos de Viena, não representava mais que estratégia diplomática. Como foi observado no capítulo anterior, Castlereagh, durante o Congresso de Viena, não possuía instruções para negociar nesses termos e nem a legação portuguesa deu prosseguimento a proposta devido a não ratificação pela Corte do Rio de Janeiro do primeiro Tratado de Paris de 30 de maio de 1814, o qual estabelecia determinações que visavam a abolição do tráfico em contrapartida da suspensão do Tratado de Comércio de 1810⁴⁹¹. Portanto, o prazo de oito anos indicado por Palmela em Viena não passava de uma proposta sem validade diplomática, pauta de uma negociação que não havia sido desenvolvida. Assim, a utilização do argumento por Castlereagh em Aix-la-Chapelle tinha somente a finalidade de pressionar o plenipotenciário português.

Enquanto os plenipotenciários europeus discutiam as propostas inglesas sobre o direito de visita e as comissões mistas, o governo britânico, não desistindo de criar uma rede internacional contra o tráfico, ainda sugeria outra alternativa para a extinção do comércio ilícito executado sob bandeiras de potências européias: a associação do tráfico à pirataria. Pelo próprio direito internacional, tal associação só seria possível quando todas as potências tivessem declarado a abolição do tráfico. Assim, a apreensão de navios negreiros poderia ser feita por qualquer embarcação de guerra e toda detenção seria considerada legal, haja vista a classificação jurídica de crime contra o “direito das gentes”⁴⁹².

Em resposta às três medidas apresentadas pela Grã-Bretanha – elaboração de uma convenção comum às potências, segundo o padrão instituído pelos acordos entre o governo inglês e os governos português, espanhol e holandês; a redação conjunta de uma carta ao monarca lusitano, solicitando o estabelecimento de um prazo para a abolição total do tráfico negreiro; e a associação do tráfico ao crime de pirataria, a partir do momento que se abolisse o comércio português de africanos – os representantes das Cortes européias passaram a se manifestar na conferência de 7 de novembro de 1818.

⁴⁸⁸ Idem, pp. 361-362.

⁴⁸⁹ Idem, p. 361-362. Ver também ALEXANDRE, Valentim, op. cit. p. 361.

⁴⁹⁰ Idem, p. 362 e ALEXANDRE, Valentim, op. cit. p. 361.

⁴⁹¹ ALEXANDRE, Valentim, op. cit. p. 309-312. Ver também página 363.

⁴⁹² Idem, ibidem, pp. 361-362 e BETHELL, Leslie, op. cit. p. 33.

Em uma nota, o gabinete prussiano não tomava posição direta sobre as medidas inglesas. A Prússia expressava apenas que, como se ligava a “*moral*” e aos “*princípios de humanidade*”, aprovava a decisão de assinar conjuntamente uma nota ao monarca português e se comprometia a “*induzir a acelerar, tanto quanto as circunstâncias e as necessidades [que] a situação lhe puderem permitir a abolição total do tráfico*”⁴⁹³. Porém, o mesmo gabinete não mencionava se aprovava a elaboração de uma convenção geral que estipulasse o direito de visita e a criação das comissões mista. Era provável que o governo prussiano esperasse a decisão das outras potências continentais para declarar a sua anuência a esses termos.

A Áustria concordava em assinar conjuntamente uma carta destinada a D. João, solicitando que o monarca fixasse “*o mais breve possível*” o prazo para a abolição definitiva do tráfico de escravos, seguindo o compromisso que acordara no Congresso de Viena através da Declaração de 8 de fevereiro de 1815. Todavia, quanto ao direito de visita e a criação de comissões comuns aos Estados europeus, o gabinete austríaco afirmava que não entraria em nenhuma negociação senão depois que a abolição do tráfico fosse declarada por todas as nações⁴⁹⁴. De certa maneira, a Corte austríaca, mesmo aderindo a composição da nota internacional, não pressionava o governo de D. João. A alusão aos princípios da Declaração de 8 de fevereiro de 1815 se relacionava diretamente aos argumentos utilizados pela diplomacia portuguesa nas Conferências sobre a abolição do tráfico em Londres de 1816 e de 1817. Pelo documento do Congresso de Viena, ficava a cargo de qualquer nação, tendo em vista o respeito da sua independência e da sua soberania, declarar a abolição quando conveniente. Dessa maneira, a Áustria, desde o casamento entre príncipe herdeiro D. Pedro com a Arquiduquesa Leopoldina, representava um grande apoio no contexto diplomático para a Coroa portuguesa e tentava, diante das circunstâncias, seguir tal determinação⁴⁹⁵.

A Rússia também aderiu a redação de uma carta à “*Corte do Brasil*” para pedir a D. João que estipulasse um prazo para o término do tráfico. Porém, argumentando com maiores detalhes em comparação com as notas anteriores, o plenipotenciário russo salientava que a medida de adoção de um direito de visita mútuo, entre as potências marítimas, seria aceitável apenas se todos os Estados aderissem a tal dispositivo⁴⁹⁶. Diante disso, avaliando que “*existem Estados, a que nenhuma consideração poderia decidir a submeter a sua navegação a um princípio novo de tam alta importancia*”, as autoridades russas não apoiariam, pelo menos no momento, a adesão a proposta inglesa⁴⁹⁷.

O texto dos plenipotenciários russos fazia menção a resistência da França em assentir ao direito de visita e as comissões mistas. Retomando a consideração feita páginas acima, a França possuía grande influência nas decisões diplomáticas das Cortes do continente europeu e a sua resistência tornava-se um indicativo para os demais governos seguirem a mesma disposição.

Quanto à vinculação do tráfico ao crime de pirataria, os embaixadores russos eram categóricos ao afirmarem que parecia “*evidente, que a promulgação, em commum, de semelhante ley não poderia ter lugar antes que a abolição fosse universalmente pronunciada; isto he, antes que Portugal renunciasse em todo, e em toda a parte, a este trafico...*”⁴⁹⁸

⁴⁹³ *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 132. Maio de 1819. pp. 474-475.

⁴⁹⁴ *Idem*, pp. 472-473.

⁴⁹⁵ LIMA, Oliveira, op. cit. 271-272; VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil Imperial (1822-1889)*, p. 628 e FERREIRA, Doli. C. op. cit. p. 83.

⁴⁹⁶ *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 131. Abril de 1819. pp. 365-367.

⁴⁹⁷ *Idem*, pp. 367-368

⁴⁹⁸ *Idem*, pp. 368.

A França também apresentava a sua posição perante o ministro britânico. Richelieu enumerava uma série de leis elaboradas pela França com o intuito de abolir e fiscalizar o tráfico francês de escravos. Dentre elas, destacava a lei de março de 1818 que impunha aos súditos franceses e aos estrangeiros em domínio francês, empregados no tráfico, o confisco da embarcação e da carga, além da prisão do capitão caso fosse francês⁴⁹⁹. Também explicitava a medida de determinar uma esquadra para o patrulhamento de navios franceses nas costas dos estabelecimentos da França situados na África. A partir da enumeração das ações do governo francês, o plenipotenciário alegava que o direito de visita entre nações poderia causar um abuso de autoridade, sem possibilidade nenhuma de prevenir infrações das instruções que tais cruzadores deveriam munir-se. Ao mesmo tempo, o ministro francês colocava em questionamento a validade das provas que seriam produzidas e das próprias testemunhas. Em suma, concluía que o direito de visita abria oportunidade para ações arbitrárias, estimulando, entre as nações, uma rivalidade desnecessária⁵⁰⁰.

Se para Castlereagh, a comissão mista não representaria uma invasão na soberania das nações, já que se restringia a julgar a legalidade ou a ilegalidade da presa, para Richelieu, a partir da sentença que emanasse da comissão, o futuro dos réus já estaria decidido. Dessa forma, não aceitaria o projeto apresentado pelo plenipotenciário inglês, pois sob tais termos “*se correria o risco de comprometer interesses ainda mais preciosos [que] se referem à manutenção da paz e do descanso da Europa...*”⁵⁰¹

O quadro internacional em Aix-la-Chapelle, segundo os documentos publicados pelo *Correio Braziliense*, definiam-se pela seguinte forma: em primeiro lugar, a proposição de elaborar uma convenção comum entre as potências européias não se encaminhou devido a resistência francesa; e em segundo, a proposta para vincular o tráfico ao crime de pirataria não se estabelecia devido a alegação de que Portugal ainda preservava legalmente o comércio de escravos.

Dessa forma, o contexto internacional favorecia, mesmo em contradição, a Corte do Rio de Janeiro: embora fosse a única nação mantendo o comércio de escravos legalmente e recebendo toda a pressão dos gabinetes da Europa, era também a primeira nação que havia assinado um acordo com a Inglaterra admitindo o direito de visita e a criação das comissões mistas. Enquanto a pauta da discussão internacional fosse a anuência das demais nações aos termos previstos na Convenção de 1817, tanto como nos acordos anglo-espanhol e anglo-holandês, a Corte do Rio de Janeiro não entraria em nenhuma negociação sobre o tráfico.

A avaliação britânica à negativa dos gabinetes europeus diante da proposta de ajustar um acordo comum se apresentou através de um novo “memorando”, no qual Castlereagh queixava-se de que nenhum progresso sobre a questão tinha sido realizado. Para o embaixador britânico, o ponto principal da questão do comércio de escravos era combater o *fraudulento traficante* – fosse ele de qualquer nação – que se aproveitava da bandeira de potências européias para continuar o tráfico⁵⁰².

Novamente, Castlereagh saía em defesa da adoção do direito de visita mútuo, insistindo que as

⁴⁹⁹ *Correio Braziliense*, vol. XX, nº 118. Março de 1818. pp. 251-253 e *Correio Braziliense*, vol. XXI, nº 122. Julho de 1818. p. 14. Renovo a informação de que não encontrando tais fontes na documentação consultada, faço uso da publicação do periódico português em Londres. A publicação de vários documentos, inclusive de projetos de lei franceses, sobre o tráfico de escravos delinea a preocupação política do redator de o *Correio Braziliense* com o futuro da Monarquia portuguesa na América, já que para Hipólito da Costa o tráfico de escravos seria suprimido brevemente.

⁵⁰⁰ *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 131. Abril de 1819. pp.370-374.

⁵⁰¹ Idem, p. 376. De acordo com BETHEL, “a França nunca concordara com a visita, busca e captura de seus navios dedicados ao tráfico de escravos, por navios britânicos ou de outra qualquer nação”. BETHELL, Leslie. op. cit. p. 29.

⁵⁰² *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 132. Maio de 1819. pp. 475-477.

providências eram iguais entre uma nação e outra e seriam animadas por um objetivo comum: o fim do tráfico de escravos. Assim, não havia possibilidade de irrupção de rivalidade entre as nações, como argüia Richelieu. Afora isso, o embaixador britânico voltava a mencionar que o direito de visita não precisaria ter uma grande abrangência e a forma pela qual a Holanda negociou o seu Tratado, limitando o número de navios a ser empregado na patrulha marítima, era um modelo a ser seguido. Fazendo mais concessões, Castlereagh chegou a propor que a área de atuação das operações dos cruzadores britânicos e franceses ou mesmo de cruzadores europeus, em um possível arranjo comum entre as nações, poderia ser restrita somente às costas da África e a uma distância limitada desse litoral.⁵⁰³

Entretanto, sua argumentação não conseguiu obter os resultados que esperava. As propostas apresentadas pela Grã-Bretanha em Aix-la-Chapelle foram redirecionadas para futuras Conferências sobre o tráfico de escravos que poderiam ser renovadas em Londres. Finalizando o Congresso, apresentava-se o projeto de uma carta endereçada a D. João VI, rogando-lhe que, seguindo os princípios manifestados na Declaração de 8 de fevereiro de 1815, estipulasse um prazo para o término do tráfico de escravos⁵⁰⁴.

A resposta de D. João à carta dos Soberanos, em meados de 1819, não apresentava nenhuma mudança da perspectiva política que havia pregado desde o artigo X do Tratado de Aliança de 1810, a qual estabelecia a tomada de medidas graduais para a supressão do tráfico de escravos.

Estabelecendo uma relação direta entre a abolição do tráfico e o risco político do qual a Monarquia portuguesa poderia ser vítima, a carta escrita pela Corte do Rio de Janeiro mantinha a linha política apresentada pelo despacho a Palmela de maio de 1818. Na verdade, o próprio Congresso de Aix-la-Chapelle forneceu perspectivas para a consolidação de um prazo extenso para a abolição do tráfico – vinte anos para círculos políticos ligados à Coroa.

Se meses antes do Congresso, o governo português já definia o valor diplomático da Convenção, afirmando que após a sua assinatura e a implementação de suas estipulações, não entraria em nenhum acordo sobre a abolição do tráfico, é provável que esta posição tenha adquirido mais força, em virtude da comparação das estipulações do acordo de 1817 com as negociações ocorridas em Aix-la-Chapelle sobre a adoção do direito de visita mútuo e da criação de comissões mistas.

A maneira pela qual Castlereagh negociou o direito de visita e a criação de comissões mistas com os plenipotenciários em Aix-la-Chapelle proporcionou uma reavaliação da Convenção pela Corte portuguesa no Rio de Janeiro. As facilidades apresentadas pelo embaixador britânico para a anuência das demais nações não poderiam deixar de ser consideradas pelo governo joanino: a primeira delas era a apresentação da estipulação presente no Tratado anglo-holandês, o qual estabelecia um número máximo de navios para patrulharem os mares; a segunda, a oferta feita a França para, além de estipular um número máximo de cruzadores, determinar uma área próxima e limitada às costas da África para a ação dos cruzadores de guerra. Pela documentação analisada, tais disposições não foram oferecidas a Palmela durante a elaboração da Convenção e, já em 1818, possibilitava a compreensão do governo do Rio de Janeiro do quão amplo eram os termos de 1817 em comparação com a negociação que se efetivou em Aix-la-Chapelle para que as demais nações aderissem ao direito de visita mútuo e a criação de comissões mistas.

⁵⁰³ Idem, p. 482.

⁵⁰⁴ *Correio Braziliense*, vol. XXII, n° 133. Junho de 1819. pp. 582-584.

Assim, entre o benefício diplomático por ter negociado estipulações que não representavam consenso aos governos europeus e a consideração de que a Convenção de julho de 1817 poderia ter sido muito mais restrita às propostas britânicas, a Corte do Rio de Janeiro acabava assumindo a continuidade do tráfico ao sul do Equador, não identificando nas negociações internacionais com a Inglaterra ou com as demais potências européias um perigo imediato ao comércio de escravos.

A Repercussão da Convenção de 1817 na Corte do Rio de Janeiro

Embora o contexto internacional não se apresentasse como uma fonte de pressão capaz de persuadir a Corte do Rio de Janeiro a decretar a supressão total do tráfico, o contexto político interno se expressava como um fator a ser levado em consideração pelo governo. Dentre as várias pressões de grupos negociantes, ao longo da discussão para a elaboração da Convenção e do desenrolar das discussões sobre o tráfico de escravos nas Conferências internacionais, dois interesses apareciam bem definidos: o primeiro era a continuidade do tráfico que se apresentava com grande peso para os portugueses americanos; e o segundo era a anulação do Tratado de Comércio de 1810, principalmente, para os portugueses de Portugal. Entretanto, tais interesses eram distintos e apresentavam-se politicamente inconciliáveis, uma vez que a continuidade do tráfico representava a preeminência dos negócios de portugueses americanos sobre os negócios de portugueses do Reino europeu ou vice-versa. Como já observado no capítulo anterior, a intersecção de tais interesses se devia, inicialmente, a ação da diplomacia portuguesa ainda em Viena, propondo o fim do tráfico de escravos em oito anos em troca da anulação do Tratado de comércio de 1810. Nesse sentido, para compreender a relação entre os dois temas, ou melhor, o conflito entre os interesses de partes diversas do Império português, a partir de 1817, faz-se necessário apresentar algumas circunstâncias de anos anteriores.

Desde 1814, com a paz européia, o governo joanino procurava tomar suas resoluções, tentando elaborar uma linha política que desse conta de satisfazer interesses enraizados na América e no Reino europeu⁵⁰⁵. A questão preeminente passava a ser a decisão da sede do Império: a Monarquia voltaria para Lisboa ou permaneceria no Rio de Janeiro? A questão não se caracterizava apenas pela fixação da sede política, o papel de entreposto mercantil principal do Império português estava em jogo. A pressão interna era tão ampla que Silvestre Pinheiro Ferreira, conselheiro de D. João, apresentava, ainda em 1814, uma alternativa, sugerindo que o herdeiro, príncipe D. Pedro, assumisse a Regência em Portugal, enquanto, D. João teria o novo título de “imperador do Brasil e soberano de Portugal⁵⁰⁶”.

A necessidade de acomodar os interesses diversos da Monarquia, contemplada pela apresentação de Silvestre Pinheiro Ferreira, era influenciada, em parte, pela percepção dos súditos portugueses europeus, ainda em 1814, de que as mudanças políticas, administrativas e econômicas tomadas pela Corte, durante sua instalação na América, eram resoluções temporárias conseqüentes das vicissitudes ocasionadas pela guerra empreendida por Napoleão.

Com a invasão napoleônica e a transferência da Corte lusitana para o Rio de Janeiro, setores envolvidos na reexportação de mercadorias portuguesas produzidas no domínio americanos, passaram a operar, além de Lisboa, em Londres como alternativa para continuar o giro comercial entre os portos

⁵⁰⁵ OLIVEIRA, Cecília H de Salles. *A independência e a formação do Império*, p. 69.

⁵⁰⁶ LYRA, Maria de Lourdes Vianna. *A Utopia do Poderoso Império*, p. 152-153.

americanos e europeus. Entretanto, sentindo-se prejudicados pelas decisões tomadas na América, principalmente, a elaboração da Carta Régia de abertura dos portos de 1808 e pela ratificação do Tratado de 1810, toleravam-nas entendendo-as como determinações passageiras que findariam com proclamação da paz e, conseqüentemente, do regresso da Corte para Portugal⁵⁰⁷.

A esfera de atuação desses negociantes portugueses europeus fora ameaçada pela entrada mais incisiva dos negociantes ingleses nos portos americanos, representando uma forte concorrência para os portugueses que atuavam nas rotas entre Europa e América. A penetração mercantil britânica chegou a colidir também com interesses nitidamente americanos, uma vez que passaram a atuar no comércio a varejo, no de cabotagem e também no comércio de escravos. Entretanto, com a declaração de paz na Europa, D. João, atendia o pedido dos portugueses americanos, proibindo os ingleses de atuarem no comércio a varejo e no comércio de cabotagem e também no tráfico negroiro⁵⁰⁸. Atendendo às solicitações dos portugueses residentes na América, restava a D. João atender os interesses dos portugueses da Europa, buscando conciliar as reclamações de negociantes portugueses europeus diante da concorrência internacional, basicamente identificada na presença inglesa nos portos da América⁵⁰⁹.

Além da insatisfação de negociantes portugueses residentes em Londres e os de Portugal que concorriam diretamente com os ingleses no transporte de mercadorias entre América e Europa, outros setores portugueses do reino europeu também eram prejudicados pelas decisões da Corte instalada no Rio de Janeiro. Um exemplo foi o caso da Companhia de Vinhos do Alto Douro. Mesmo os vinhos da Companhia recebendo privilégios para a exportação, com a abertura dos portos em 1808 e as cláusulas do Tratado de 1810, o vinho da Companhia passava a concorrer com vinhos de outras nações. Segundo Oliveira Lima, os importadores preferiam comprar vinhos da Espanha, ou mesmo do Porto, pois encontravam maiores vantagens⁵¹⁰.

Não era sem razão que D. José Antonio de Menezes e Sousa, um dos governadores do Reino europeu, elaborava um plano de reformas pedindo à Corte do Rio de Janeiro que, dentre várias medidas, protegesse os produtos do Reino como o vinho, o sal, os panos de lã, através de privilégios tributários nos portos da América portuguesa. Em parte, a postura dos governadores do reino e de setores proprietários europeus devia-se ao estado de penúria econômica em que o território europeu se encontrava⁵¹¹. Tanto que os governadores do Reino procuraram pressionar a Corte do Rio de Janeiro para elaborar medidas para remediar o estado de pobreza e miséria de Portugal, principalmente a ruína da agricultura que atravessava o território europeu. Assim, solicitaram em uma carta a D. João que “só a Real presença dará a felicidade a este Povo e poderá **regenerar** esta nação que não suspira por outra fortuna que a de ver Vossa Magestade”⁵¹².

Entretanto, se os setores europeus do Império toleravam a ausência real e as novas relações mercantis entre a parte européia e americana até o fim da guerra, a partir da paz de 1814 e com o Congresso de Viena, em 1815, grupos de Portugal envolvidos na produção de gêneros manufatureiros e nas viagens transoceânicas percebiam que as medidas efetivadas por D. João não possuíam caráter temporário⁵¹³.

⁵⁰⁷ Idem, pp. 149-150.

⁵⁰⁸ GORENSTEIN, Riva. op. cit. pp. 15-17.

⁵⁰⁹ OLIVEIRA, Cecília H. L. Salles. *A Astúcia Liberal*, pp. 92-96. e Idem. *A independência e a formação do Império*, p.58.

⁵¹⁰ LIMA, Oliveira. op. cit. 254. Ver também ALEXANDRE, op. cit. 266-269 e FERREIRA, Dolli C. op. cit. p.86.

⁵¹¹ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. pp. 391-392.

⁵¹² Trecho da carta redigida pelo Principal Sousa, D. José António de Meneses e Sousa, um dos governadores do Reino, em 1 de junho de 1817. In: VARGUES, Isabel Nobre. op. cit. p. 51.[grifo meu]

⁵¹³ LYRA, Maria de Lourdes Vianna. *A Utopia do Poderoso Império*, p. 152-153.

Resistindo em voltar para Portugal, preservando as medidas adotadas desde a chegada da Família Real em 1808 e elevando o Brasil a Reino Unido, em dezembro de 1815, o governo de D. João distanciava-se dos setores mercantis influentes no Reino europeu e indicava grande aproximação dos setores envolvidos nas trocas mercantis residentes na América. Já mencionado no segundo capítulo, tais atitudes da Coroa portuguesa indicavam a escolha da América como novo pólo irradiador de um projeto de reestruturação de todo Império português⁵¹⁴. Mesmo assim, ciente da pressão dos setores portugueses prejudicados pelas medidas de aberturas dos portos de 1808 e do Tratado de Comércio e Navegação de 1810, e ciente de que a abolição do tráfico de escravos era a única “moeda de troca” em uma eventual negociação diplomática para suprimir o Tratado de Comércio, D. João procurava uma alternativa para conciliar os interesses conflitantes entre os súditos portugueses americanos e portugueses europeus. Dessa maneira, considerando a proposta do Conde de Funchal no primeiro Tratado de Paris de 1814, repetida por Palmela nas negociações de Viena, D. João encomendou a José Anselmo Correa Henriques uma exposição sobre o que seria mais vantajoso à Monarquia lusitana: a imediata abolição do tráfico ao sul da linha ou a anulação do Tratado de Comércio de 1810⁵¹⁵. A grande questão para D. João residia em descobrir qual medida poderia melhor contribuir para o desenvolvimento do “Vasto Império marítimo Comercial” que desejava construir.

A exposição de Correa Henriques, de 31 de janeiro de 1816, partia da compreensão de que o Tratado de 1810, frisando que a época em que fora assinado, prejudicava o comércio da Monarquia e favorecia mais a Grã-Bretanha do que a Portugal, visto que a “*base do contrato era (...) favorecer mais o comércio de Inglaterra do que Portugal*”⁵¹⁶. Todavia, mesmo reconhecendo tal prejuízo, o autor apontava que existiam saídas, que “*o olho de um político sagaz*”, poderia identificar “*sem em nada atacar a letra, e o sentido do mesmo Tratado*”, fazendo com que “*a felicidade dos povos e o interesse do Soberano*” fossem remediados⁵¹⁷.

Para Anselmo Henriques, as exigências de Lord Strangford na confecção do Tratado de 1810 restringiam-se a preencher interesses de ordem teórica, mas que não encontravam amparo na execução do acordo na prática. Enquanto o encarregado britânico lutava para “*a introdução de fazendas, e manufacturas Inglezas; segurança dos seus Nacionaes, e de sua propriedade em Portugal, e no Brazil*”, para o autor, Strangford esquecia do essencial: pelo Tratado também se admitiria o “*recebimento das fazendas portuguezas nas Alfandegas Britanicas*. Para Henriques, “*o Tratado traçado sobre bases de reciprocidade [faria com que] os interesses da importação Portuguesa [fossem] mais vantajozos, em hum Comercio activo, a Portugal, do que seria ao de Inglaterra na pratica da mesma operação comercial*”⁵¹⁸

Do mesmo modo, o autor atentava também para o fato de que o Tratado apenas estipulava percentuais de direitos a serem cobrados na entrada de mercadorias nas alfândegas lusitanas, porém, nada especificava sobre o direito de saída de qualquer mercadoria dos portos portugueses. Assim, sugeria que as fazendas portuguesas exportadas em vasos estrangeiros – provavelmente navios ingleses – deveriam ser sobretaxadas. O expositor compreendia que o percentual de direitos abatido sobre as

⁵¹⁴ Idem. pp. 154-155; ALEXANDRE, Valentim. op. cit. 336 e LIMA, Oliveira. op. cit. p. 374. OLIVEIRA, Cecilia H. Salles. *A Independência e a formação do Império*, p. 70.

⁵¹⁵ Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, Loc: I-33,28,018. HENRIQUES, José Anselmo Correa. “*Exposição a Sua Majestade sobre o Tratado de Comércio de 1810 entre Portugal e a Inglaterra e a abolição do tráfico de escravos* de 31 de janeiro de 1816. p.01.

⁵¹⁶ Idem. p. 01v.

⁵¹⁷ Idem, p. 02.

⁵¹⁸ Idem, p. 02v.

mercadorias na entrada da alfândega, poderia ser compensado na exportação de produtos americanos, fazendo com que o direito cobrado sobre o carregamento de um navio estrangeiro chegasse a ser o triplo do transporte em navio português⁵¹⁹. Se, por um lado, as mercadorias inglesas importadas eram taxadas a 15% do seu valor na entrada dos portos, por outro lado, haveria compensação financeira na exportação em navio estrangeiro. Desse modo, para José Anselmo Henriques, além dessas medidas não infringirem qualquer norma do Tratado “... *seriam um modo, não só de fazer aparecer nos mercados Estrangeiros as fazendas da industria Portuguesa com mais vantagens, mas também era hum meio de crear hua marinha mercantil Nacional mais extensa do que temos para a Navegação, a cabotagem de Portugal e Brasil em todos os Portos do mundo onde as suas producções industrias poderiam ter extracção...*”⁵²⁰ Para o autor, a severidade inglesa em concluir artigos extremamente favoráveis ao comércio britânico não obteve êxito na execução. Ao contrário, a ação de Strangford permitiu a abertura de brechas na letra do Tratado que favoreceriam o comércio português, principalmente no que se referia a taxaço das mercadorias exportadas⁵²¹.

Como último argumento, José Anselmo Correa Henriques ressaltava que mesmo considerando o Tratado como prejudicial aos interesses de Portugal, o acordo diplomático estipulava 15 anos para ser reformado, o que não representaria um contrato prejudicial perpétuo no qual a Monarquia portuguesa estava inserida⁵²².

Sobre o tráfico ao sul do Equador, entretanto, Henriques considerava que a sua abolição extingui-ria a própria “*industria portuguesa*” capaz de sobreviver com o Tratado de Comércio e que seria impos-sível de promovê-la “*com povoação branca que possa aturar os intensos calores do sol, e fazer o trabalho que fariam a gente de côr preta*”⁵²³. A posição do autor ficava mais clara à medida que se perguntava com quais braços o domínio americano da Coroa lusitana seria cultivado se o tráfico fosse abolido e como se remediaria a cultura das terras para o futuro. Diante da ponderação da importância do tráfico, Henriques colocava-se diante da polêmica questionando-se: “*abolir o Tráfico da Escravatura desde já ao Sul da linha, que golpe não vai dar não só na percepção dos Direitos Reaes, mas também na agricultura do Brasil em todos os ramos da industria Nacional*”⁵²⁴?

Além da falta de cultivadores de terra, do declínio da arrecadação dos direitos e do retraimento da indústria portuguesa, Henriques também questionava como ficariam os territórios africanos, a rede co-mercial estabelecida pelos traficantes e os prejuízos dos vassallos de D. João empregados nessa prática mercantil, que faz questão de definir como sendo legal, se a Coroa decretasse a abolição imediata do tráfico ao sul do Equador⁵²⁵.

Dessa maneira, a polêmica estabelecida entre a supressão imediata do tráfico ao sul da linha pela anulação do Tratado de Comércio de 1810 tomava o seguinte encaminhamento para o expositor:

“...a existência do Tratado em nada ofende[ria] as operações que os Negociantes Portuguezes

⁵¹⁹ Idem, p. 03.

⁵²⁰ Idem, p. 03v.

⁵²¹ Idem, p. 03v- 04.

⁵²² Idem, p. 04. A posição de Anselmo Henriques sobre o Tratado de 1810 fica mais evidente na p. 06. “... os efeitos dos prejuízos não estão na Letra do Tratado, mas sim na forma da sua execução; e se os comerciantes portugueses não procurão realizar esta reciprocidade [comercial] de que se devem eles queixar do Tratado?...”

⁵²³ Idem, p. 04-05.

⁵²⁴ Idem, p. 05v.

⁵²⁵ Idem, p. 05v.

podem fazer sobre a especulação do seus artigos de industria e manufacturas Nacionaes; ao mesmo tempo que a abolição imediata do tráfico dos Negros ao Sul da Linha [haveria] de estagnar as operações de industria e comércio que estão destinados na certeza da existencia temporaria deste Tráfico...⁵²⁶”

A posição do governo joanino em defesa da continuidade do comércio de escravos se fundamentava em argumentações como esta, a qual considerava as implicações do Tratado de Comércio de 1810 menores do que a perturbação da rota do Atlântico-Sul e dos negócios que dela emanavam. Vale retomar aqui a consideração da importância dos traficantes na dinâmica da economia da América portuguesa, entre o final do século XVIII e até metade do século XIX. Nas palavras de Fragoso e de Florentino, os negociantes do Atlântico-Sul, em sua maioria também traficantes de escravos, representavam de fato o último “*elo da conta corrente atlântica*”, emprestando dinheiro para o financiamento de diversos empreendimentos, principalmente o agrícola, não só em toda a América portuguesa, mas também atuando financeiramente em portos estrangeiros como o de Buenos Aires e o de Londres, a exemplo de José Joaquim de Oliveira e Fernando Joaquim de Mattos que financiavam empreendimentos, pelo menos desde Pernambuco até o Rio da Prata, chegando muitas vezes a emprestarem dinheiro para lisboetas e londrinos⁵²⁷. Eram, em grande parte, os negociantes transatlânticos, através da linha de crédito que possuíam, os responsáveis pela implementação do projeto de reforma política e econômica pretendido por setores do governo joanino, como já foi indicado no capítulo anterior.

Um exemplo residiu na deficiência da circulação do numerário na América, desafio econômico que levou o governo de D. João a comprar moedas de prata da América espanhola, conhecidas como patacas espanholas e recunhá-las, sobrevalorizando-as. Ao problema da circulação do numerário também era acrescido o da solvência das letras de câmbio utilizadas entre os negociantes. As operações financeiras desse porte ficavam sob a responsabilidade do Banco do Brasil, o qual possuía grande parte de suas ações nas mãos de traficantes⁵²⁸. Injetando capital no Banco, os traficantes amenizavam a crise de numerário e solvências financeiras.

Assim, a posição de Anselmo Henriques também encontrava eco entre os próprios membros do governo joanino. Além dos negociantes transatlânticos participarem de cargos importantes do governo, desde a segunda metade do século XVIII, eram eles quem subvencionavam a Corte e procuravam sustentar a máquina estatal que vinha sendo reorganizada no Rio de Janeiro, em troca, muitas vezes, de graças honoríficas⁵²⁹.

Por essas razões, Henriques considerava que a abolição do tráfico de escravos representaria maiores perdas do que a anulação do Tratado de Comércio. A invalidação do Tratado poderia resultar em lucros para setores portugueses com empreendimentos solidificados na Europa, porém para os setores mais ricos e empreendedores da América, era a abolição do tráfico que representaria a falência de grandes fortunas e do próprio Império. Vale acrescentar que, de certa forma, o Tratado de Comércio de 1810

⁵²⁶ Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, Loc: I-33,28,018. HENRIQUES, José Anselmo Correia, p. 06v

⁵²⁷ FRAGOSO, João Ribeiro & FLORENTINO, Manolo G. op. cit. p. 92.

⁵²⁸ CALÓGERAS, João Pandiá. A Política Monetária no Brasil, pp. 22-30 e de HOLANDA, Sérgio Buarque de. História Geral da Civilização Brasileira, tomo II, vol 1. Cap. 4, pp. 101-118

⁵²⁹ Embora o assunto já tenha sido apresentado no capítulo anterior com maior profundidade, cabe lembrar os autores que permitiram tal afirmação: GORENSTEIN, Riva. op. cit. p. 50; OLIVEIRA, Cecília H. Salles. op. cit. pp. 64-65; FLORENTINO, Manolo. G. op. cit. p. 205; MALERBA, Jurandir. *A corte no exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da independência (1808-1821)*, pp. 246-249. Ver também: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, vol 1. Cap. 4, pp. 101-118 e CALÓGERAS, João Pandiá. *A Política Monetária no Brasil*, pp. 22-30.

também beneficiava negociantes americanos de “*grosso trato*” que exportavam produtos tropicais para a Europa. Desde a chegada da Corte, não precisavam mais depositar seus produtos nos navios metropolitanos e vendiam para qualquer embarcação ou direcionavam suas mercadorias para qualquer porto europeu. Mesmo a entrada de produtos ingleses era um benefício aos portugueses americanos, uma vez que poderiam ter acesso a artigos mais baratos do que os transportados por portugueses europeus ou mesmo fabricados em Portugal.

Dessa forma, Anselmo Henriques terminava sua exposição dizendo ao então Príncipe Regente, que “*fica melhor ganhando tempo com a existencia do trafico dos negros ao sul da linha, sofrendo no entretanto o onus, que pode cauzar o temporario curso do Tratado de Comercio athe a conclusão dos 15 anos, do que na sua imediata abolição hir prejudicar as transaçoes, e ramificaçoens comercaes que estão estabelecidas sobre o trafico dos negros em ambas as Costas da Africa com os Negociantes do Brasil*”⁵³⁰. Na argumentação de Henriques, portanto, o tráfico apresentava-se como a base de sustentação de toda a dinâmica do Império português.

Porém, a medida que os interesses americanos tornavam-se preeminentes, o descontentamento político no Reino aumentava. Afora as circunstâncias econômicas, a continuação de Beresford no controle do exército português se constituía em mais uma fonte de desgaste para a Coroa. O primeiro enfrentamento foi a sublevação dos militares lusitanos, liderados por Gomes Freire em 1817, na qual um dos motivos propagados era a nomeação de oficiais ingleses para patentes maiores da hierarquia do exército português. O segundo consistia no fato de que o poder político em Portugal estava dividido entre o comandante inglês e os governadores do Reino. Um exemplo pode ser observado no projeto dos governadores de reorganizarem a agricultura portuguesa, a indústria da pesca e, no bojo desses projetos, reformularem as relações mercantis entre a parte europeia e americana da Monarquia, solicitando ao Príncipe Regente privilégios e isenções sobre os gêneros oriundos do Reino europeu. Por outro lado, Beresford aproveitava-se da autoridade a ele concedida pela Coroa para elaborar planos diversos. Vale ressaltar o projeto formulado para nova organização militar do exército português, plano que para os governadores do reino acarretaria despesas extraordinárias aos cofres de Portugal.

Tais conflitos ocorridos no interior do Império português levavam negociantes portugueses com interesses solidificados na Europa a interpretar a relação que mantinham com a Corte do Rio de Janeiro da seguinte maneira: o Reino Europeu tornara-se colônia do território americano⁵³¹. Vale a observação de que estas considerações foram utilizadas pelos revolucionários de 1820 na cidade do Porto.

De fato, as críticas ao Tratado de 1810 formuladas por setores mercantis e produtores do Reino europeu, ganhavam as páginas de periódicos portugueses, principalmente os publicados em Londres,⁵³² e passavam a ser a pauta que definia os anseios dos portugueses europeus, principalmente a partir de 1817, com Palmela comandando a embaixada em Londres, com a Revolução Pernambucana e com a Revolta de Gomes Freire⁵³³.

Entretanto, se em Portugal as pressões e os conflitos aumentavam em função da ausência do Rei

⁵³⁰ Idem, p. 10v-11

⁵³¹ SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*, vol. 4, p. 321.

⁵³² ALEXANDRE, Valentim, op. cit. p. 386-399.

⁵³³ SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*, vol. 4, verbete Vintismo, pp. 321-322. Ver também: ALEXANDRE, Valentim, op. cit. Parte IV, Capítulo 1.

e do prejuízo causado pelos acordos diplomáticos efetuados pela Coroa; na América, a percepção de que o Império não se consolidaria sem a manutenção do tráfico consolidava-se no pensamento dos círculos decisórios.

A já mencionada *Memória sobre a abolição do comércio da escravatura* de Domingos Alves Branco Muniz Barreto, escrita em 1817, é também uma mostra da consideração dos setores americanos sobre os desafios do Império Português. Além de, em nenhum momento do seu texto, reportar-se ao Tratado de Comércio de 1810, a *Memória* partia da defesa da legalidade do tráfico de africanos e concluía expondo um plano para que a abolição do comércio de escravos fosse “*segundo uma marcha lenta, proporcionada e progressiva*”⁵³⁴.

Contudo, como assevera Jaime Rodrigues, as propostas graduais, visando a supressão do tráfico ou mesmo da escravidão, tinham por objetivo principal postergar tal medida e evitar que fosse decretada de forma imediata. Assim, mais que uma proposta para o fim do tráfico de escravos, a *Memória* de Domingos Alves Branco era um libelo de defesa para a continuidade do tráfico⁵³⁵.

Nesse sentido, Muniz Barreto indicou que, em primeiro lugar, a prática do tráfico era legítima. Os escravos na argumentação do autor não eram vítimas da força e da brutalidade. A escravidão africana era antes de tudo uma punição jurídica adotada pelas autoridades locais. O comércio de escravos marítimo, portanto, era um ato benigno, dentre os interesses da monarquia, já que era uma forma humana de preservar da morte o africano⁵³⁶.

Porém, o ponto forte da argumentação de Muniz Barreto, presente em diversas partes de seu texto, relacionava-se às perdas que a Coroa e os súditos portugueses, agricultores e negociantes de *grosso trato*, sofreriam com a abolição imediata do tráfico. Ciente dos tributos cobrados nas trocas mercantis, Domingos Alves Branco argüia que a Coroa não só perderia os direitos provenientes do embarque de africanos como também as rendas dos produtos utilizados para a obtenção dos escravos nos portos da África. Sem a arrecadação de tributos, o autor pressentia o enfraquecimento da presença portuguesa nas costas africanas em virtude da falta de receita para manter fortalezas e feitorias. Não sem razão apontava que a ilha de São Tomé era socorrida financeiramente pela Junta da Fazenda da Capitania da Bahia por falta de rendimentos próprios⁵³⁷.

Do mesmo modo, também indicava que a abolição do tráfico reverteria em uma grande decadência da produção agrícola “brasílica” e da marinha mercante do Império português. Para o autor, o tráfico cumpria o papel de carro chefe da dinamização do comércio de gêneros e artigos provenientes de diversas localidades dos domínios portugueses. Não é sem razão que Muniz Barreto questionava-se sobre o destino do tabaco refugado da Bahia, que encontrava mercado de consumo em alguns portos da África, sobre a aguardente, sobre as quinquilharias que também poderiam ser vendidas em Angola e Benguela, e até sobre o comércio com Ásia⁵³⁸.

Em vista disso, retomando a exposição de Anselmo Henriques, vale salientar que para os ho-

⁵³⁴ BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. “Memória sobre a abolição do comércio da escravatura”. In: *Memórias sobre a escravidão*, p. 91.

⁵³⁵ RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, p.70.

⁵³⁶ BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. op. cit. pp. 85-88.

⁵³⁷ Idem, pp. 89-90.

⁵³⁸ Idem, p. 90.

mens da época com negócios solidificados na América, o tráfico além de representar comércio, lucros e abastecimento de mão-de-obra era uma prática imprescindível da rota atlântica portuguesa a qual estabelecia a existência do próprio Império lusitano. As fontes frequentemente questionam o valor das terras da América sem braços para o cultivo e o futuro das possessões portuguesas da África sem esta prática mercantil.

Ao mesmo tempo em que pareceres, exposições e memórias políticas relacionavam o tráfico à dinâmica do comércio português no Atlântico-Sul, posições diversas sobre a continuidade do tráfico e o futuro da Monarquia portuguesa também eram formuladas a partir do Rio de Janeiro. Entretanto, tais posições em nada se assemelhavam às propostas de setores portugueses sediados na Europa. É o caso da obra de José da Silva Lisboa, *Memória dos Benefícios Políticos do Governo de El Rey Nosso Senhor D. João VI*⁵³⁹, escrita em 1818, que apresentava considerações diferentes das expostas por Anselmo Henriques e por Domingos Alves Branco Muniz Barreto.

De natureza distinta das exposições anteriores, visto que a obra de José da Silva Lisboa era um texto laudatório a D. João, a *Memória* procurava narrar os “atos consideráveis” do governo joanino. Dentre os vários e “grandes feitos políticos”, dignos de memória, também se encontrava o ato da assinatura do Tratado de 1810 e as atitudes do governo diante do tráfico de escravos, mais precisamente, “*A Abolição do Tráfico de Escravos na Costa da Mina*”.

Deputado da Real Junta de Comércio e desembargador da Casa de Suplicação, na época, José da Silva Lisboa compreendia que a abolição do tráfico era uma decisão acertada, já que o escravo era o pior destino do capital⁵⁴⁰. Assim, elogiava as ações elaboradas pela Monarquia sobre o tema, desde o artigo X do Tratado de Aliança de 1810, passando pelo alvará de 1813, pelos acordos de Viena, pela lei de fevereiro de 1817, que proibia a equipagem de navios espanhóis nos portos portugueses da América, e até a Convenção de 1817⁵⁴¹. Assim, Silva Lisboa atrelava-se à conduta política da Coroa, advertindo que “*os atos dão a mais bem fundadas esperanças de que [o tráfico] se diminuirá gradualmente, até se extinguir hum mal tão horrível*⁵⁴²”.

Embora a posição contra o tráfico pudesse aproximá-lo dos interesses da parte européia, Silva Lisboa tomava outro rumo ao opor-se firmemente à anulação do Tratado de Comércio de 1810. Para o autor, a celebração do acordo diplomático em 1810 tinha sido o *maximo beneficio* do governo de D. João por ter contribuído “*para a riqueza, crédito e segurança da Monarquia*”, durante os anos da guerra européia⁵⁴³.

Indicando que a crítica principal sobre o Tratado recaía na afirmação de que promoveria o declínio da indústria e do comércio lusitanos, o autor redargüia expressando que “*a pedra de escandalo [era] que neste Tratado se estipulou contra os monopólios de indivíduos e companhias...*⁵⁴⁴” Para o autor, era somente a parte da sociedade ligada aos monopólios que fora prejudicada e se escandalizava com o acordo diplomático. Por sua posição, decerto a preeminência lisboeta como escala re-exportadora dos

⁵³⁹ LISBOA, José da Silva. *Memórias dos Benefícios Políticos do Governo d’El Rey Nosso Senhor D. João VI*. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1818.

⁵⁴⁰ Idem, p.175.

⁵⁴¹ Idem, pp. 156-157.

⁵⁴² Idem, p.157.

⁵⁴³ Idem, p. 138.

⁵⁴⁴ Idem, p. 140.

gêneros do Império português para o resto da Europa era mais uma fonte de conflitos no interior da Monarquia Lusitana. Vale considerar que no ato da aclamação de D. João como Rei, em 6 de fevereiro de 1818, o corpo do comércio do Rio de Janeiro havia financiado a construção de um “Arco Romano” comemorativo com os dizeres: “Ao Libertador do Comércio⁵⁴⁵”.

Sob a perspectiva americana, Silva Lisboa compreendia que havia benefícios na assinatura do documento de 1810. Dentre os quais, um se definia pelo fato dos ingleses, à época da assinatura do Tratado, serem os únicos que conseguiriam exportar “*produtos brasileiros*” para o mercado europeu⁵⁴⁶. Além disso, acerca da asserção do favorecimento da entrada de produtos ingleses nos portos “brasileiros”, o autor refutava, semelhante ao que Anselmo Henriques refutara em 1816, afirmando que as vantagens que se davam na entrada dos produtos britânicos poderiam ser recompensadas pela cobrança do direito de saída das mercadorias⁵⁴⁷.

De fato, a proposta da Corte do Rio de Janeiro, diante do Tratado de 1810, era aumentar as trocas entre os portos portugueses através da reexportação dos produtos. Em um alvará de 20 de junho de 1811, D. João determinava que os produtos ingleses destinados ao consumo local pagariam o direito que qualquer produto de outra nação pagaria, ou seja, 24%⁵⁴⁸. A entrada de produtos ingleses sob o pagamento de 15% de direitos só estava liberada, caso tal mercadoria destinasse à reexportação⁵⁴⁹.

Por fim, Silva Lisboa concluía que o Tratado não havia diminuído o número de “*Casas Negociantes Nacionais, e Artistas mechanicos (como se prediziam)*”. Na verdade, para o autor, a economia da América portuguesa, com a assinatura do Tratado, estava em franco desenvolvimento, pois “*mais edifícios se tem levantado; mais navios e embarcações construídas; mais terras aberto...*”⁵⁵⁰

Diante de perspectivas econômicas diversas que abrangiam decisões diretamente ligadas a dinâmica mercantil do Império português, a Corte procurava protelar as negociações sobre tráfico de escravos e sobre reformas no Tratado de Comércio. Na verdade, não sem conceber nenhuma proposta que propusesse uma conciliação dos interesses, o governo de D. João respondia, por intermédio do então Secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra, Conde de Aguiar, ainda em 2 de janeiro de 1816, às proposições do Conde de Palmela sobre a permuta do tráfico pela anulação do Tratado de Comércio de 1810, dizendo que “*tendo variado muito o comércio português, pela abertura dos portos do Brasil e pela elevação do Brasil a Reino, se tornava necessária a pronta formação de um novo sistema de interior economia comercial, que deveria servir de base a todas as Negociações em matérias comerciais com Nações Estrangeiras – motivo pelo qual, apesar dos desejos de ajustar um novo tratado com a Grã-Bretanha que destruisse os funestos efeitos do actual, se julgava necessário que esta negociação [prosseguisse] lentamente, em ordem a dar tempo à ultimação e ao estabelecimento do referido novo sistema*”⁵⁵¹.

Palmela, entretanto, era mais sensível às pressões dos portugueses europeus, tanto por acompa-

⁵⁴⁵ MALERBA, Jurandir. op. cit. pp. 260-261.

⁵⁴⁶ LISBOA, José da Silva. op. cit. p. 142.

⁵⁴⁷ Idem, p. 144.

⁵⁴⁸ *Coleção Alvaro Penteados (Coleção de leis, decretos e alvarás)* Biblioteca do Museu Paulista/USP, Obra Rara, vol.793, s/nº, Alvará, de 20 de junho de 1811.

⁵⁴⁹ Idem, Tratado de Comércio e Navegação, Rio de Janeiro, 19 de fevereiro de 1810, artigo XV; Idem, vol. 794, s/nº, Alvará de 26 de maio de 1812.

⁵⁵⁰ LISBOA, José da Silva. op. cit. pp. 150-151.

⁵⁵¹ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 338, citação do Despacho de 02 de janeiro de 1816 escrito pelo Marquês de Aguiar ao Conde de Palmela.

nhar as circunstâncias de Portugal como por estar próximo aos negociantes portugueses residentes em Londres. E mesmo a revelia da Corte, tentava ao longo de suas negociações restabelecer a pauta da permuta da abolição do tráfico de escravos pela anulação do Tratado de Comércio de 1810.

A retomada dessa questão no ambiente diplomático aconteceu durante as negociações da Convenção em 1817, quando o próprio embaixador pontuava que o acordo em que estava trabalhando serviria apenas para conservar o comércio de escravos por mais alguns anos. Assim, avisava a Corte que não encontrando um ambiente diplomático favorável para defender a continuidade do tráfico, apresentaria como condição de uma eventual abolição do comércio de africanos a anulação do Tratado de 1810⁵⁵². Do ponto de vista da diplomacia, ainda mais da embaixada em Londres, a abolição do tráfico era apenas uma questão de tempo. Assim, Palmela recorria a esta consideração com o objetivo de obstar a negociação com os representantes britânicos sobre o tráfico de escravos, ganhando tempo para a Corte portuguesa, ou introduzindo politicamente o debate, haja vista os interesses de portugueses europeus ao seu redor. Em todo caso, a inserção da permuta da anulação do Tratado de Comércio pela abolição do tráfico de escravos nas negociações satisfazia ambos interesses.

Na verdade, o tom político encaminhado por Palmela evidenciou-se em uma carta que o embaixador português enviou ao Conde de Funchal em 20 de maio de 1817. Palmela escrevia que buscava um acordo para por fim as ações dos cruzadores ingleses e conquistar por mais algum tempo o tráfico lícito, “*mesmo que horrendo*”. Entretanto, também salientava que “*peor he que Portugal esta em decadência de commercio, de riqueza, de allegria, de população, de tudo; eu estou persuadido de que já vamos chegando á crise na qual sera indispensavel adoptar hum systema diferente e ver como se hão de amalgamar de hum modo o interesse americano e o interesse europeu...*”⁵⁵³ [grifo meu]

No entanto, as propostas do embaixador e suas recomendações não surtiavam efeito na Corte do Rio de Janeiro. A distância em relação a Europa se constituía em um benefício político que garantia à Corte a execução de suas ações, como a manutenção do tráfico e os movimentos militares no Prata, sem as pressões diplomáticas mais incisivas da Europa⁵⁵⁴. Para a Corte, no entanto, a formulação de “*um sistema diferente*” para o Império português, desejado por Palmela, não se relacionava a supressão do tráfico. Assim, à medida que a Convenção foi assinada e se iniciavam os debates internacionais sobre a abolição do tráfico, entre o final do ano de 1817 e o início de 1818, o governo português, através de Tomás Antônio Vilanova Portugal, enviava instruções ao embaixador, ordenando-lhe que não entrasse em nenhuma negociação sobre o comércio de escravos, sob pena de perder seus plenos poderes⁵⁵⁵. Tornando-se uma proteção para a manutenção do tráfico de escravos ao sul do Equador e não estipulando um prazo para a sua abolição, a Convenção acabava convertendo a anulação do Tratado de 1810 em um tema sem relevância: a argumentação do embaixador português de que a anulação do Tratado de Comércio seria uma vantagem, já que a abolição do tráfico era uma questão de tempo, perdia a sua validade, pois pela Convenção, foram ajustadas condições para o tráfico sem estipular um prazo para o seu fim⁵⁵⁶.

O debate entre a Corte do Rio de Janeiro e a embaixada portuguesa em Londres sobre a questão da

⁵⁵² A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº20 de 13 de março de 1817. pp. 89-92.

⁵⁵³ Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, Loc: I-29,14,54 nº 42. PALMELA, Pedro de Souza Holstein. Conde de. Carta ao Conde de Funchal.

⁵⁵⁴ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 336.

⁵⁵⁵ Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, Loc: I-29, 17, 4 nº 6. Despacho nº 58 de 9 de maio de 1818.

⁵⁵⁶ ALEXANDRE, Valentim. op. cit. p. 397-368

abolição do tráfico e da anulação do Tratado de 1810 foi extenso e dependendo da conjuntura diplomática poderia ser re-introduzido na correspondência de Palmela – mesmo não se achando mais autorizado a negociar sobre o tráfico – e Tomás Antônio Vilanova Portugal. Com o envio da carta elaborada no Congresso de Aix-la-Chapelle pelos Soberanos europeus a D. João, solicitando do monarca português a estipulação de um prazo para abolição do tráfico, uma nova rodada do debate se inaugurava.

Em um ofício de fevereiro de 1819, fazendo referência ao envio da carta de Aix-la-Chapelle, Palmela voltava a evidenciar que pelo “*calor dos Oradores Inglezes tanto do Ministério como da opposição*” sobre a questão do tráfico, era lícito admitir que a pressão para a abolição não cessaria. Assim, considerando o ambiente político diverso, uma vez que a Monarquia portuguesa era a única que preservava o tráfico legalmente, o embaixador pedia instruções a Corte para uma nova linha de conduta diplomática⁵⁵⁷.

Enquanto a Corte permanecia calada sobre qualquer negociação para a abolição do tráfico, a pressão sobre o embaixador português na Inglaterra crescia. Como vimos ao longo deste capítulo, o governo de D. João considerava a assinatura da Convenção de 1817 uma barreira de proteção para novas investidas da Grã-Bretanha e das potências européias sobre o tráfico de escravos, porém Palmela enviava novos documentos para o Rio de Janeiro relativizando essa compreensão:

“...Esteja V. Exa bem persuadido que por melhores que sejam as razões que nos assistem, o Governo britânico não cessará de empregar todos os meios que estiverem ao seu alcance sem excluir (mesmo) os da violência para induzir o nosso a condescendencia...”⁵⁵⁸

Diversamente do que argumentava a Corte, para Palmela, as “*melhores razões*” que amparavam a Monarquia portuguesa, isto é, a Convenção, não representavam mais uma proteção ao tráfico. Diante disso, instava D. João para que reconsiderasse a posição da Monarquia sobre o assunto, dizendo que “...*nenhum objeto merece mais do que este, de ser tomado por S. Majestade em mui Seria consideração*” e julgava do seu dever “*não perder huma só ocasião de repetir esta verdade...*”⁵⁵⁹

Para o embaixador a necessidade de entrar em negociação sobre a abolição do tráfico decorria do arranjo internacional, já que Portugal era a única nação a continuar o tráfico sem um prazo para o seu fim: *e considerando que somos já agora os unicos que nos achamos em campo pra sustentar a continuação do trafico da Escravatura além do ano de 1820, e que os demais Gabinetes da Europa, facilmente se deixam induzir a seguir as ideias philanthropicas quando destas lhe não rezultam prejuízos...*⁵⁶⁰

No caso específico do tráfico, Palmela previa que enquanto não se estipulasse um prazo para a abolição, o risco de uma abolição imediata, dependendo de qualquer circunstância, seria um problema para os interesses americanos. O embaixador argumentava que com a estipulação de um prazo para a supressão do tráfico era possível executar “*medidas para que a resolução final [fosse] menos nociva [aos] interesses do Brazil*”⁵⁶¹

⁵⁵⁷ A.H.I. Correspondência Reservada do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819). Ofício nº69 de 9 de fevereiro de 1819. pp. 89-92. pp. 14-24.

⁵⁵⁸ A.H.I. Correspondência Reservada do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819). Ofício nº 71 de 8 de março de 1819. pp. 28-30.

⁵⁵⁹ Idem.

⁵⁶⁰ Idem.

⁵⁶¹ Idem.

As considerações de Palmela sobre o tráfico, mesmo não se achando autorizado a negociar sobre tal assunto, se faziam presente devido ao início de discussões sobre a reforma do Tratado de 1810, que se dariam no prazo de 15 anos pelo artigo XXXIII do mesmo acordo⁵⁶².

Sobre os projetos para a reforma do acordo de 1810, Palmela estabelecia dois patamares para iniciar a discussão: o primeiro, caso fosse concebido um novo Tratado, se fundamentaria em uma base recíproca entre as duas nações, ficando os governos livres para aumentarem ou diminuírem os direitos; o segundo patamar, no caso de haver apenas uma reforma, seguiria somente a determinação de que o Tratado não passasse dos 6 anos restantes para o seu término, em 1825, e que nenhuma reforma do dito acordo se vinculasse à abolição do tráfico, visto não ter autorização para negociar.

Porém, mesmo comunicando a Tomás Antônio Vilanova Portugal que seguiria a determinação da Corte, ressaltava que qualquer concessão do governo inglês no acordo de 1810 promoveria novas formas da diplomacia britânica para agir sobre a abolição do tráfico português de escravos. Dessa forma, concluía seu ofício dizendo:

“...E se por fim havermos de ver nos obrigado a fazer sacrificios, convém ao menos retirar-mos agora a unica ventagem que as circunstancias nos oferecem, ventagem que, de dia em dia, perdera do seu preço por se aproximar a Epoca da extinção do Tratado, com tanto que a recebamos sem nos obrigar-mos por isso a nenhuma concessão... Taes são as reflexões que me parecem sólidas, e me induziram a dar agora actividade a negociação que se achava encetada desde Viena para a reforma do Tratado de 1810...⁵⁶³”

As insinuações de Palmela sobre a vinculação do comércio de escravos com o Tratado de Comércio não faziam o governo joanino retroceder. Em uma nova correspondência enviada a Tomás Antônio, o embaixador português mencionava um fragmento de um despacho da Corte:

“... No despacho nº 86 trata V. Exa. Novamente o assunto do Trafico da Escravatura, **declarando que Sua Magestade não Esta Disposto a ceder mais nada a esse respeito do que já tem feito e que no extremo he melhor queixar de violência do que ceder por condescendencia...**”⁵⁶⁴

As palavras de Tomás Antônio são contundentes: a posição da Corte já estava tomada e nela não se incluía a reforma do Tratado pela abolição do tráfico. Chegava-se ao ponto de admitir a violência marítima, mas não se abria nenhuma concessão. Na verdade, pelas comissões mistas qualquer embarcação detida ao sul do Equador seria libertada. Ao mesmo tempo, além da importância dos traficantes para o governo lusitano, a entrada de capitais estrangeiros, associados a casas traficantes do Rio de Janeiro, diversificavam o tráfico e garantiam o desenvolvimento da economia e a consolidação do Estado Português na América. Vale aqui considerar o estudo de Joseph Miller no qual o historiador identifica, com a chegada da Corte na América, a instalação de mercados metropolitanos no Rio de Janeiro ligados a comerciantes ingleses, disputando o embarque de escravos em Angola e passando a predominar nesse porto⁵⁶⁵.

⁵⁶² *Coleção das leis do Brasil* (1808-1810), pp. 70-71.

⁵⁶³ A.H.I. Correspondência Reservada do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819). Ofício nº 71 de 8 de março de 1819. pp. 28-30.

⁵⁶⁴ A.H.I. Correspondência Reservada do Conde Palmela a Thomaz Antonio Villanova Portugal (1819). Ofício nº 102, datado em Paris em 10 de Agosto de 1819.

⁵⁶⁵ MILLER, Joseph C. *Way of Death*, p. 505-506. A presença de capitais estrangeiros na rede traficante do sul do Equador também foi mencionada por CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, p. 141 e p.148.

Portanto, a Convenção de 1817 selou a definição da linha política adotada pela Corte do Rio de Janeiro. A continuidade do tráfico, garantida pelo acordo diplomático, se tornava o ponto mais importante a ser defendido pelo governo joanino. A Monarquia se definindo por interesses americanos, e protegida pelo acordo diplomático de 1817, já não considerava necessário anular o Tratado de 1810.

Contraditoriamente a essa posição, o *Correio Braziliense*, em abril de 1819, fazia o seguinte comentário em relação a uma medida declarada pela Corte:

*“... As notícias da Suíça dizem, que do Cantão de Friburgo se achavam promptas a partir para o Brasil duzentas famílias e que de outras partes da Suíça mais de 5000 indivíduos (...) Não se pode comunicar aos brasileiros noticia de maior interesse (...) A abolição do trafico da escravatura terá lugar mais dia menos dia; e o melhor preparativo, para esse acontecimento, he a introdução de braços, que substituam os Africanos...”*⁵⁶⁶

Se tal determinação agradava o redator de o *Correio Braziliense*, levando-o a redigir medidas e projetos para que a Monarquia portuguesa pudesse implementar a abolição do tráfico, para a Corte tal medida não se ligava ao tráfico diretamente. Na verdade, a continuidade do tráfico não estava em discussão, tanto que pelo despacho de Tomás Antônio, o governo joanino preferia preservar o tráfico mesmo com os ataques dos cruzadores britânicos a “*ceder por condescendência*”. Diante de tal consideração, as medidas para a colonização de suíços na América portuguesa tinham o mesmo objetivo das várias leis emitidas por D. João sobre o tráfico de escravos ao longo da década de 1810: uma lei de difusão internacional que buscava aplinar as pressões das nações européias para a abolição do tráfico de escravos.

Assim, fixando-se na irredutibilidade de abolir ou estipular um prazo para o fim do tráfico ao sul do Equador, com base na Convenção, a Corte do Rio de Janeiro deixava de atender os anseios de setores portugueses europeus: a anulação do Tratado de Comércio de 1810. Diante da inviabilidade de conciliar os interesses de portugueses americanos e de portugueses europeus, o aumento da tensão ficava cada vez mais evidente no interior do Império português, irrompendo em 1820 um movimento revolucionário em Portugal⁵⁶⁷.

Devido as fissuras internas do Império português, dentre elas, a representada entre a continuidade do tráfico de escravos e a anulação do Tratado de 1810, os conflitos de interesses tornavam-se irremediáveis, passando, após 1820, a deflagrar posições políticas diversas em relação ao futuro da Monarquia portuguesa e, assim, os tratados assinados por D. João seriam reavaliados em contextos diversos dos retratados neste trabalho.

⁵⁶⁶ *Correio Braziliense*, vol. XXII, nº 131. Abril de 1819. pp. 428-430.

⁵⁶⁷ SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*, vol. 2 p.733 e vol. 4, p. 321

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da elaboração e repercussão da Convenção de 1817 permite que algumas considerações sejam feitas sobre as medidas políticas tomadas pelo governo de D. João durante a estada da Corte portuguesa no Rio de Janeiro. A primeira refere-se à reavaliação da negociação diplomática empreendida por britânicos e portugueses. Derivando-se disso, a segunda reporta-se a legitimação imposta pela Convenção de 1817 à dinâmica do tráfico ao sul do Equador. A terceira consideração alude ao significado que a assinatura do diploma representou para os estadistas próximos a D. João no Rio de Janeiro. E por último, o debate acerca da Convenção de 1817 insinua delineamentos de projetos políticos em um contexto complexo: além de tentar conciliar propostas divergentes no interior do Império português, a implementação de qualquer medida depararia com desafios internacionais para a sua execução. Por um lado, o Império inglês encontrava dificuldades para tornar-se absoluto em virtude das redes mercantis estabelecidas pelos Impérios coloniais ibéricos, desde o século XVI e XVII. Por outro lado, o Império português, durante o início do século XIX, encontrava na existência dessas redes mercantis de origem colonial a possibilidade de reformar e fazer ressurgir um poderoso Império marítimo-comercial⁵⁶⁸.

De certa forma, tais considerações foram sendo evidenciadas, inicialmente, pela problematização das obras que se dedicaram ao tráfico de escravos. A interpretação recorrente de que os acordos diplomáticos e a elaboração de alvarás relacionados ao comércio de africanos eram fruto da pressão decisiva encadeada pelos representantes do governo de Londres, apontadas no primeiro capítulo, foram colocadas em questionamento pelos próprios autores: ao mesmo tempo em que narravam os passos da diplomacia inglesa rumo a abolição internacional do tráfico, as obras identificaram, ainda que implicitamente, a resistência da diplomacia portuguesa e do governo joanino em relação aos acordos ligados a questão do tráfico de escravos. Entretanto, o peso excessivo conferido ao papel diplomático britânico sobre a Coroa portuguesa não permitiu que interpretassem o tema em questão de forma diversa.

As posições, ponderações e um contexto histórico e político mais complexo repleto de variáveis, indicado pelas fontes, em contraposição ao apresentado pela bibliografia, impeliram a retomada e a ampliação de referências. Assim, a releitura das obras conjugada ao estudo dos documentos selecionados propiciou a percepção de que a negociação diplomática estava imersa em um jogo internacional, atravessado por diversos interesses⁵⁶⁹.

Na questão do tráfico de escravos, estavam imbricados interesses, não só da parte americana do Império português, como também de traficantes espanhóis ou mesmo traficantes de outras nações que se escondiam debaixo dos pavilhões português e espanhol para continuarem sua prática mercantil. Do mesmo modo, a ação do governo inglês sobre o tráfico não era encarada como um projeto político definido e colocado na pauta internacional sem discussão. A cruzada contra o tráfico estrangeiro de

⁵⁶⁸ Dentre as obras que permitem tal asserção, reitero a obra de LYRA, Maria de Lourdes Vianna. *A Utopia do Poderoso Império*, cap.3 e de MATTOS, Ilmar R. "Construtores e Herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política". *Revista almanack braziliense*. São Paulo, maio de 2005. pp. 08-26.

⁵⁶⁹ Cabe reiterar que a ampla perspectiva de análise das negociações sobre o tráfico de escravos foi sugerida pela leitura do texto apresentado por BERBEL, Márcia Regina e MARQUESE, Rafael de Bivar. "A escravidão nas experiências constitucionais ibéricas, 1810-1824" em comunicação no Seminário Internacional: Brasil de um Império a outro (1750-1850). Anfiteatro do Departamento de História/USP. 05-09 de Setembro de 2005. No mesmo sentido reporto-me às reflexões de SCANAVINI, João E. A. Finardi. *Anglofilias e Anglofobias: Percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826-1837)*. Dissertação de Mestrado, Campinas, I.F.C.H./UNICAMP; Fevereiro de 2003.

escravos era imposta por setores da sociedade inglesa e por parlamentares antitráfico que muitas vezes dificultavam a atuação do gabinete de Londres na estipulação de outros objetivos internacionais⁵⁷⁰.

A negociação sobre o tráfico de escravos dependia, ainda, de arranjos diplomáticos de outras ordens e nações. É o caso do casamento do filho de D. João, D. Pedro, com a arquiduquesa austríaca, Leopoldina, arranjo diplomático que permitia a Corte de Viena redigir instruções ao seu embaixador em Londres, Príncipe de Esterhazy, para apoiar, no que fosse possível, a embaixada portuguesa no tocante ao tráfico de escravos⁵⁷¹.

Foi com base nessas circunstâncias que a análise da elaboração da Convenção de 1817 possibilitou a relativização da pressão diplomática inglesa sobre o tráfico português de escravos. Na verdade, pela documentação explorada nesta pesquisa, a negociação, envolvendo os diplomatas de ambas as nações, não se caracterizou pela relação de superioridade entre um ou outro representante de governo. Em um ambiente carregado de variáveis distintas, a pressão na execução de uma ou outra proposta poderia ser atenuada pela disposição momentânea do arranjo internacional, que ora poderia favorecer ora prejudicar pretensões de ambos os países.

Destarte, além de esmiuçar a atuação da embaixada portuguesa na negociação da Convenção de 1817, a pesquisa pretendeu apontar que a elaboração e ratificação dos acordos diplomáticos, especialmente no caso de 1817, eram influenciadas pela correlação de alianças, de aproximações internacionais e de interesses internos a cada governo. A imagem segundo a qual os tratados e Convenções, ratificados pela Coroa portuguesa, obedeciam a passos programados do governo inglês rumo a abolição do tráfico não foi constatada. Por conseguinte, identificou-se um contexto capaz de tornar flexível e maleável qualquer debate diplomático, ou seja, a pressão britânica poderia ser protelada e desviada, havendo, em suma, espaço para resistências.

Nesse sentido, a Convenção de 1817 é exemplar. Fruto, inicialmente, da impossibilidade criada por ambos os gabinetes em cumprirem as determinações do Tratado de 22 de janeiro de 1815, discutido no segundo capítulo, os artigos referentes ao direito de visita e à comissão mista foram propostos, convenientemente, ao embaixador português em Londres quando o alinhamento internacional apresentava-se contrário ao governo lusitano, haja vista a invasão das tropas militares à região do Rio da Prata. Do mesmo modo, a aprovação desses termos também coincidiu com manifestações adversas à Monarquia portuguesa instalada no Rio de Janeiro, embora neste caso não se tenha verificado uma relação de causalidade direta. Contudo, argumentos a favor da Convenção eram veiculados em documentos de governo e em periódicos portugueses, enaltecendo a legalização do tráfico ao sul do Equador e o fato de não estipular um prazo-limite para o término dessa prática mercantil. Vale lembrar que a Convenção de 1817 em nada restringiu o tráfico português de escravos, apenas estipulou formas de vigiar e julgar negreiros que tivessem descumprido a determinação da proibição do tráfico ao norte do Equador pelo Tratado de 1815. Levando em consideração os argumentos da época, se a Corte era prejudicada por um lado, pelo direito de visita e pela comissão mista, também era favorecida pela tranqüilidade estabelecida no Atlântico-Sul. Portanto, ressaltando a resistência de ambas as nações de aplicarem os acordos de 1815 e a interpretação dúbia do ajuste de 1817, o que poderia caracterizar os

⁵⁷⁰ Considero principalmente a obra de BLACKBURN, Robin. *A Queda do Escravismo Colonial (1776-1848)*, cap. 8.

⁵⁷¹ Baseio-me no ofício, já discutido no segundo capítulo, de Palmela ao Secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra. A.H.I. Correspondência Reservada de D. Pedro de Sousa Holstein, Conde Palmela, ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca (1816 e 1817). Ofício nº 21 de 14 de março de 1817. pp.114-115.

acordos bilaterais sobre o tráfico de escravos como mais uma ação da inglesa rumo a supressão do tráfico internacional?

Evitando uma resposta direta, o trabalho pautou-se pela explicitação do debate surgido em torno do tráfico posterior à ratificação do documento. Narrando, no terceiro capítulo, a conduta da diplomacia portuguesa, durante o ano de 1818, na Conferência sobre o tráfico em Londres e, principalmente, no Congresso de Aix-la-Chapelle, verificou-se que a Corte do Rio de Janeiro não estava disposta a entrar – e não entrou – em qualquer tratativa sobre o tráfico português. Mas por qual razão o governo joanino tomava essa atitude? Uma pista foi sugerida pela estipulação contida no Tratado anglo-holandês, estabelecendo um número limite de navios de guerra destinados a patrulhar as costas da África. Tal oferta em nenhum momento fora sugerida ou oferecida ao plenipotenciário português. Os próprios protocolos de Aix-la-Chapelle indicaram que a implementação do direito de visita e da comissão mista, apresentada pelo representante inglês às nações partícipes do Congresso, poderia ser mais branda e repleta de dificuldade para efetivar-se do que as estipulações presentes na Convenção luso-britânica de 1817. À vista disso, a obra apontou que a posição da Corte do Rio de Janeiro sobre o tráfico passava pelo reconhecimento de que o acordo poderia ser mais restrito à ação da marinha de guerra inglesa. Além disso, enquanto os debates internacionais fossem definidos pela adoção conjunta do direito de visita e pela formação de comissões mistas, a Coroa em nada negociaria sobre qualquer limitação do tráfico de escravos. Em comparação com as resistências de outras nações, o governo do Rio de Janeiro havia “cedido” muito e não pretendia mais entrar em negociação sobre o tráfico. Decerto, negociações e acordos em nada poderiam determinar a vitória ou a derrota de uma nação. Dependendo do contexto, ou melhor, do momento em que se inseriam, os favorecimentos ou os prejuízos dos acordos poderiam inverter-se. No caso, a Coroa portuguesa beneficiava-se pela assinatura do ajuste.

Porém, servindo de argumento para a Corte do Rio de Janeiro defender a continuidade do tráfico, a Convenção de 1817 acabou ajudando a definir projetos políticos diferentes voltados para o futuro da Monarquia portuguesa. Setores americanos, envolvidos na rede Imperial e beneficiados pela abertura das alfândegas em 1808 e pelo Tratado de Comércio de 1810, organizavam-se em função da consolidação das rotas mercantis do Império português, tendo como sede político-administrativa o Rio de Janeiro. Contudo, negociantes portugueses que permaneceram na Europa, operando a rede mercantil lusitana de Lisboa ou de Londres, reclamavam a volta da Corte à Europa e solicitavam a anulação do Tratado de Comércio de 1810. Projetos simetricamente opostos em suas principais determinações encontravam na questão do tráfico de escravos o divisor de águas que poderia definir a conduta política da Monarquia. Para negociantes portugueses sediados na Europa, a única forma de conseguir a anulação do Tratado de 1810 seria através da supressão total do tráfico português de escravos. Mas, para negociantes portugueses, residentes na América e com negócios interligando a Europa, a América portuguesa, a região do Prata e partes da Monarquia lusitana na África e na Ásia, a continuidade do tráfico era vital para que fossem preservados e ampliados não só a rede mercantil, que secundariamente acompanhava o comércio de escravos, como também os empreendimentos agrícolas financiados por traficantes⁵⁷². Era, na verdade, a sustentação do eixo da economia do atlântico português que estava em questão. A Convenção de 1817, barrando qualquer negócio internacional que viesse a restringir o tráfico, satisfazia os interesses de setores americanos e de estadistas próximos ao Rei que projetavam o futuro político da Monarquia a partir da América.

⁵⁷² Apóio-me, principalmente, na obra de FRAGOSO, João Ribeiro & FLORENTINO, Manolo G. *O Arcaísmo como Projeto. Mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840*. Rio de Janeiro: Diadorim em 1993.

Assim, diante da questão sobre qual medida apresentava-se fundamental para o futuro do governo, a Convenção, mesmo que indiretamente, ajudou a Coroa a indicar qual a opção política que seguiria. Ou seja, o tráfico continuaria e o Tratado de Comércio de 1810 não seria anulado. A Corte continuaria fixada no Rio de Janeiro, fazendo com que a parte americana da Monarquia obtivesse preeminência sobre as outras partes do Império.

Mas a continuidade do tráfico chocava-se não apenas com os interesses mais imediatos dos portugueses sediados na Europa. Os conflitos entre negreiros com a marinha de guerra britânica indicavam também outro aspecto do período. Como alertava Hipólito da Costa, a Convenção de 1817, antes de proteger o tráfico ao sul da linha, permitia a interferência dos cruzadores britânicos nas rotas mercantis do Império português. Hipólito estava preocupado com a soberania da Monarquia, principalmente, com a soberania de regiões preponderantes para a dinâmica da rota entre África e América. Nesse sentido, cabe lembrar as considerações de Muniz Barreto, em suas *Memórias* redigidas em 1817, pois ajudam a clarificar as ponderações de Hipólito da Costa:

“...[a Inglaterra] é hoje a que nos manifesta que o seu sistema fundamental é abusivamente estabelecido, não só na conservação e riquezas das suas gigantescas colônias, mas sobre a base de elevar-se a um grau de poder imenso, ainda que seja à custa da ruína das outras nações. **E não se contentando em as fazer tributárias do domínio dos mares, pretende também fazê-las no seu comércio e indústria, opondo-se à franqueza e liberdade geral**, o que talvez venha em um dado tempo que lhe seja prejudicial se se atender ao cálculo de uma justa reciprocidade, que se opõe à ambição do imenso poder que, quando excede, degenera e esmaga ao mesmo que o fabricou, até pela regra de que a destruição do vencido é bem depressa seguida da destruição do vencedor...”⁵⁷³

Este sistema de Inglaterra, fundado em ciúme e rivalidade, não podia ser mais destrutivo pelo que pertence ao Brasil que pela fatal sentença de proscricção do comércio da escravatura, que apesar de ser marcada com o santo nome de zelo da liberdade, contudo não patenteia uma linha de conduta reta, não sendo o seu fim outro o de converter o Brasil em universal miséria e privar a agricultura dos braços necessários para lavrar a terra ...”[grifo meu]

Às palavras de Muniz Barreto, podem ser somadas as de Alberto da Costa e Silva segundo as quais a luta pelo fim do tráfico de escravos acabou por enfraquecer os reinos africanos e expulsar parceiros comerciais e rotas mercantis estabelecidas e organizadas em torno desta prática. Assim, à medida que antigas rotas antigos parceiros e antigos produtos iam se extinguindo, novas rotas, novos parceiros e novos produtos passariam para a fazer parte de um novo comércio africano cujo controle o governo britânico pretendia assegurar⁵⁷⁴.

Levando em conta os argumentos expostos, é possível considerar que a realização da pesquisa, ao mesmo tempo em que buscou reconstituir os meandros da diplomacia e de interesses reunidos em torno da Convenção de 1817, revelou o quão abrangente e complexo foi o período do governo de D. João no Rio de Janeiro. Mesmo sob risco de equívocos e de generalizações, o objetivo mais abrangente deste estudo foi justamente iluminar e reformular algumas das indagações mais candentes sobre esse momento histórico no qual se definiam projetos para o tráfico e, também, para o futuro da Monarquia portuguesa.

⁵⁷³ BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. “Memórias sobre a abolição do comércio da escravatura”. In: *Memórias sobre a Escravidão*, p.83.

⁵⁷⁴ SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico*, pp. 17-18 e pp. 63-65.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

1. *Manuscritos*

1.1 Arquivo Histórico do Itamaraty

Legação Portuguesa em Londres

Correspondência de Cipriano Ribeiro Freire ao Marquês de Aguiar de 1816

Localização: Estante: 338; Prateleira: 1; Volume: 15.

Ofício nº 51. p. 02.

Ofício nº 55. pp. 16-18.

Ofício nº 56. pp. 20-22.

Ofício nº 62. pp. 48-52.

Ofício nº 65. pp. 62-66.

Ofício nº 68. pp. 73-74.

Ofício nº 80. pp. 99-102.

Ofício nº 95. pp.150-153v.

Fala de Wilberforce na Câmara dos Comuns. p. 164.

Ofício nº97. p. 168-171.

Ofício nº 098. pp. 174-174v.

Ofício nº 099. pp. 175-180.

Ofício nº 100. pp. 181-182.

Ofício nº 108. pp. 222-226v.

Ofício nº 109. pp. 227-228.

Correspondência do Conde Palmela ao Marquês de Aguiar e ao Conde da Barca de 1816 e 1817.

Localização: Estante: 338, Prateleira: 1; Volume: 17.

Ofício nº 08. pp. 17-21. (1816).

Ofício nº 09. pp. 22-23v. (1816).

Ofício nº 10. pp. 26-33v. (1817) e seguintes.

Ofício nº 11. pp. 34-35.

Ofício nº 14. pp. 51-52v.

Ofício nº 15. pp. 53-57v.

Ofício nº 18. pp. 79-80v.

Ofício nº 20. pp. 89-92.

Ofício nº 19. pp. 84-85v.

Ofício nº 21. pp. 114-115v.

Ofício nº 29. pp. 148-151.

Carta de Palmela a Castlereagh. pp.193-195

Ofício nº 35. pp. 196-198.

Artigo Separado da Convenção de 1817. p. 199-199v.

Cópia do Artigo Separado da Convenção de 1817.

Ofício nº38. pp. 215-219

Correspondência de Raphael da Cruz Guerreiro a Tomás Antônio Vilanova Portugal de 1817 e 1818.

Localização: Estante: 338, Prateleira: 1; Volume: 18.

Ofício de 06.01.1818. pp. 14-15.

Ofício de 13.01.1818. p. 21-21v.

Ofício de 19.01.1818. p. 24-24v.

Ofício de 14.03.1818. p. 27.

Ofício de 10.04.1818. pp. 29-30v.

Ofício de 09.05.1818. pp. 57-58.
Ofício de 06.06.1818. p. 68-70.
Ofício de 09.06.1818. pp. 72-73.
Ofício de 11.07.1818. pp. 95-101.
Ofício de 14.07.1818. pp. 103-104v.
Ofício de 09.09.1818. pp. 116-124.
Ofício de 09.10.1818. p. 158. A numeração correta é 138.
Ofício de 26.09. 1818 p. 139.
Ofício de 05.11.1818. pp. 143-144v.
Instrução do Artigo 11. pp.145-151. (problema de numeração).
Ofício de 26.11.1818. pp. 163-169.
Ofício de 03.10.1818. p.174.
Ofício de 04.10.1818. p. 176.

Correspondência ostensiva do Conde de Palmela ao Marquês de Aguiar e a Tomás Antônio Vilanova Portugal de 1817 e 1818.

Localização: Estante: 338, Prateleira: 1; Volume: 19.

Ofício n° 27. pp. 30.
Ofício n° 32. pp. 56-61.
Ofício n° 39. pp. 72-74.
Ofício n° 45. pp. 117-118.
Ofício n° 62. pp. 154-159v.
Ofício n° 73. pp. 231-234.
Ofício n° 75. pp. 244 – 247.

Correspondência Reservada do Conde de Palmela a Tomás Antônio Vilanova Portugal de 1819.

Localização: Estante: 338, Prateleira: 2; Volume: 2

Ofício n° 068. (1819) pp. 05-07.
Ofício n° 069. pp.14-24.
Ofício n° 071. pp. 28-30v.

Correspondência Ostensiva do Conde de Palmela a Tomás Antônio Vilanova Portugal de 1819.

Localização: Estante: 338, Prateleira: 2; Volume: 3

Ofício n° 080. pp. 06-08.
Ofício n° 090. pp. 48-49 e 58.
Ofício n° 093. pp. 80-85.
Ofício n° 099. p. 112.
Ofício n° 102. pp. 125-131v.
Ofício n° 103. pp. 132-135.
Ofício n° 106. pp. 143-146v.
Ofício n° 111. pp. 150-151.
Ofício n° 112. pp. 152-167.
Ofício n° 114. pp. 176-195.
Ofício n° 115. pp. 199-200.
Ofício de 08.06 1819. (fora da Ordem Cronológica).
Ofício de 04.10.1819. p. 209.

Quadros Políticos do Conde de Funchal ao Marquês de Aguiar de 1815 a 1818 e os últimos por Raphael da Cruz Guerreiro a Tomás Antônio Vilanova Portugal.

Localização: Estante: 338, Prateleira: 1; Volume: 14

Quadro Político n° 05, pp. 108-111. (1816)
Quadro Político n° 06, pp. 112. (1816)
Quadro Político n° 09, pp. 139v-140. (1816)

Quadro Político nº 11, pp. 142v-146. (1816)

Quadro Político nº 04, pp.148-150. (1817)

Quadro Político nº 05, pp. 151-156. (1817)

Quadro Político nº 10, pp. 174-178v. (1817)

Quadro Político nº 21, pp. 222-226v.(1818)

Quadros Políticos de Raphael Cruz Guerreiro a Portugal a Tomás Antônio Vilanova Portugal de 1818 a 1820

Quadro Político nº 26, pp. 29-36.

Arquivo Histórico do Itamaraty

Ministério dos Negócios Estrangeiros: avulsos

Instruções para o cumprimento da Convenção de 1817 de 1819

Localização: Lata: 201, Maço: 4; Pasta: 15

001 pp. 01-16.

1.2 Biblioteca Nacional

Divisão de Manuscritos

FUNCHAL, Domingos Antônio de Sousa Coutinho. Conde de. Correspondência com o governador da Bahia, tratando da escravidão, do envio e recebimento de cartas e de créditos na Real Fazenda de Londres. Londres 1811-1813. 5doc. (12p)

Cópia Manuscrita

Coleção Linhares

Localização: 15, 3, 22

PORTUGAL, Tomás Antônio de Villa Nova, 1755-1839. Sobre a questão da Escravatura. Trata-se da opinião do Ministro Tomás Antônio de Villa Nova Portugal acerca da questão da escravidão. [S. I.], [18...] 5f.

Coleção Carvalho

Original Manuscrito

Localização: I-32, 14, 22.

HENRIQUES, José Anselmo Correia. Exposição a S. M. Sobe o Tratado de Comércio de 1810 entre Portugal e a Inglaterra e a abolição do tráfico africano. [S. I.] de 31 de janeiro de 1816. 21p.

Coleção Augusto Lima Junior

Localização: i-34, 28, 018 e/ou I-34, 3,18

PALMELA, Pedro de Souza Holstein. Conde de. Carta ao Conde de Funchal tratando da falta de informações sobre a expedição do Rio da Prata, enviando as gazetas com notícias da Inglaterra e dizendo que por ora não sabe responder à sua pergunta sobre o embarque da futura princesa do Brasil. Londres, 11 de fevereiro de 1817. 2f.

Cópia Manuscrita

Coleção Linhares

Localização: I-29, 14, 54 nº40

PALMELA, Pedro de Souza Holstein. Conde de. Carta ao Conde de Funchal tratando das dificuldades do seu trabalho, devido às complicações do Negócio da Prata e a falta de tempo que isto acarretou, além da mediação das grandes potências. Londres, 20 de maio de 1817.

Cópia Manuscrita

Coleção Linhares

Localização: I-29,14,54 nº42

PORTUGAL, Thomaz Antônio de Villanova. Carta ao conde de Funchal, encaminhando Tratados relativos à industria, comércio, tráfico, escravos e outros assuntos. Rio de Janeiro, 2 de junho de 1818. 2 doc. (3p)

Original manuscrito

Coleção Linhares

Localização: I, 29, 17, 3 nº 4

PORTUGAL, Thomaz Antônio de Villanova. Carta dirigida ao Conde de Funchal, falando a respeito da Conferência sobre o comércio de escravos. Ordena que não assine nenhuma proibição por pelo menos 20 anos deste comércio ao sul do Equador, pelas trágicas conseqüências que isto poderia trazer à colônia brasileira. Fala dos conflitos em montevidéu, e das negociações do Rei de Portugal. Rio de Janeiro, 9 de abril a 9 de maio de 1818. 2 doc. (10 p)

Cópia Manuscrita

Coleção Linhares

Localização: I-29, 17, 4 n° 6

2. Impressos

2.1 Biblioteca Nacional Divisão de Obras Raras

a) Periódico:

- *Gazeta do Rio de Janeiro (1808-1821)* (digitalização de microfilme)

2.2 Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo (IEB/USP)

a) Periódicos

- *O Investigador Portuguez em Inglaterra (1811-1819)* 22 vols.
- *O Correio Braziliense, ou, Armazém Literário (1808-1822)* [COSTA, José Hipólito da. *Correio Braziliense, ou, Armazém Literário* 29 vols. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Brasília, DF. 2002. (edição fac-similar)]

b) Documentos Oficiais

- Coleção de Leis do Brasil (1808-1821). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.
- Decisões do Governo do Império do Brasil (1808-1816). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

c) Documentos do Acervo

- PINTO, Antônio Pereira. Apontamentos para o direito Internacional ou Collecção Completa dos Tratados celebrados pelo Brasil com diferentes nações estrangeiras. Rio de Janeiro: F. L. Pinto & Cia. Livreiros Editores, 1864. Vol. 1.

2.3 Biblioteca do Museu Paulista/USP

a) Seção de Obras Raras:

- Coleção Alberto Pentead (Coleção de Leis, Decretos e Alvarás).

Biblioteca do Museu Paulista/USP. Vols. 792, 793, 794 e 821.

2.4 Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

a) Seção de Obras Raras:

- CAIRU, José da Silva Lisboa. Visconde de. *Memórias dos benefícios políticos do governo de El-Rei Nosso Senhor dom João VI*. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1818.

b) Fontes disponíveis no acervo:

- SANTOS, Luiz Gonçalves dos Santos (Padre Perereca). *Memórias para servir à História do Reino do Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EdUSP, 1981. Tomo II.
- LUCCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes Meridionais do Brasil. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.
- BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. "Memórias sobre a Abolição da Escravatura". in: *Memórias sobre a Escravidão*. Introdução de Graça Salgado. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; Brasília: Fundação Petrônio Portella, Ministério da Justiça, 1988.

BIBLIOGRAFIA

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *História da Vida Privada no Brasil: império: a corte e a modernidade nacional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. Vol 2.

_____. *O trato dos Viventes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALEXANDRE, Valentim. "O Império Luso-Brasileiro em face do abolicionismo inglês. (1807-1820)". In: SILVA, Maria. B. Nizza da. (org) *Brasil. Colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2000.

- _____. Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português. Porto: Edições Afrontamento, 1993.
- ANDERSON, Benedict. Nação e consciência Nacional. Trad. Lólio Lourenço de Oliveira. São Paulo: Ática.1989.
- _____. “Memória e esquecimento”. In: Imagined Communities, Reviseted Edition, 1991. pp.133 e seguintes.
- ARAÚJO, Ana Cristina Bartolomeu. “As invasões francesas e a afirmação das idéias liberais”. In: MATTOSO, José (org) História de Portugal. O Liberalismo. Lisboa: Estampa, s/d. v. 5. pp. 17-44.
- BEIGUELMAN, Paula. Pequenos Estudos de Ciência Política. São Paulo: Editora Centro Universitário,1967.
- BERBEL, Márcia Regina e MARQUESE, Rafael de Bivar. “A escravidão nas experiências constitucionais ibéricas, 1810-1824. Comunicação no Seminário Internacional Brasil: de um Império a outro (1750-1850). Anfiteatro do Departamento de História – USP, 5 a 9 de setembro de 2005.
- BETHELL, Leslie. A abolição do Tráfico de escravos no Brasil. Trad. Vera Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura; São Paulo: EDUSP.1976.
- BLACKBURN, Robin. A queda do escravismo colonial:1776-1848. Record: Rio de Janeiro, 2000.
- BLOCH, Marc. A apologia da História ou ofício do historiador. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002
- CALÓGERAS, João Pandiá. A Política Monetária do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960.
- CHARTTERJEE, P. “Comunidade Imaginada de quem” In: ANDERSON, Benedict e BALAKRISHNAN, G. (org) Um mapa da questão nacional. Trad. Vera Ribeiro. Lisboa: Contra Capa, 2000.
- CHIARAMONTE, J. C. “Metamorfoses do conceito de nação durante os séculos XVII e XVIII”. In: JANCSÓ, Istvan. (org) Brasil: Formação do Estado e da Nação. São Paulo: Editora Hucitec; Ijuí: Editora Unijuí. 2003.
- CONRAD, Robert E. Tumbeiros (O tráfico de escravos no Brasil). Trad. Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- COSTA, Emília Viotti da. “O Escravo na Grande Lavoura”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. História Geral da Civilização Brasileira. 5ª ed. Rio de Janeiro Bertrand do Brasil, 1985. Tomo II, Vol. 3.
- _____. Da Monarquia a República: momentos decisivos. 7ª ed. São Paulo: Fundação Editora Unesp, 1999.
- CUNHA, Paulo. O. C. “A Fundação de um Império Liberal”. In: HOLANDA, S.B. de. História Geral da Civilização Brasileira. 2ª ed. Rio de Janeiro: Difusão Européia do Livro, 1965. Tomo II, vol. 2.
- DIAS, Maria Odila da Silva. “A interiorização da Metrópole (1808-1853)”. In: MOTA, Carlos Guilherme (org) 1822: Dimensões. São Paulo: Perspectiva, 1972. pp. 160-184.
- ELTIS, David. Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade. New York; Oxford: Oxford University Press, 1987.
- ENGERMANN, Carlos. “A escravidão como discurso”. In: Topoi: Revista de História. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em História Social da UFRJ/ 7letras, 2004, volume 5, nº 9, jul-dez, 2004. pp. 199-204.
- FERREIRA, Dóli. C. Tomás Antônio Vilanova Portugal: um ministro de D. João VI 1817-1821. São Paulo, Dissertação de Mestrado USP, 2004.
- FERREIRA, Roquinaldo. “Dinâmica do Comércio intracolônia: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”. In: FRAGOSO, João R.; BICALHO, M. F. e GOUVÊA, M. de F. (orgs). O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI–XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- FLORENTINO, Manolo. Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FRAGOSO, João R. Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro c. 1790 – c.1830. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Órgão do Ministério da Justiça, 1992.
- FRAGOSO, João R. & FLORENTINO, Manolo G. O arcaísmo como projeto:mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790- c.1840. Rio de Janeiro, Diadorim, 1993.
- GODECHOT, Jacques. “Independência do Brasil e a Revolução do Ocidente. In: MOTA, Carlos Guilherme (org) 1822: Dimensões. São Paulo: Perspectiva, 1972. pp. 27-32.
- GOULART, Maurício. “O problema da mão-de-obra: o escravo africano”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. História Geral da Civilização Brasileira. 7ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1993. Tomo I, Vol. 2.
- GUERRA, F. X. “A nação moderna: nova legitimidade e velhas identidades”. In: JANCSÓ, I. (org) Brasil: Formação do Estado e da Nação. São Paulo: Editora Hucitec; Ijuí: Editora Unijuí. 2003.
- HERZOG, T. “Identidades modernas: Estados, comunidade e nação no império hispânico”. In: JANCSÓ, I. (org) Brasil: Formação do Estado e da Nação. São Paulo: Editora Hucitec; Ijuí: Editora Unijuí. 2003.
- HESPANHA, António Manuel (org) Poder e Instituições na Europa do Antigo Regime: colectânea de textos. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.
- HESPANHA, A. M. “Pequenas Repúblicas, grandes Estados. Problemas de organização política entre antigo regime e

liberalismo”. In: JANCSÓ, I. (org) Brasil: Formação do Estado e da Nação. São Paulo: Editora Hucitec; Ijuí: Editora Unijuí. 2003

HOBSBAWM, Eric. Nações e Nacionalismo desde 1780, programa, mito e realidade. Trad. Maria Celia Paoli e Anna Maria Quirino. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

_____. & RANGER, T. A Invenção das Tradições. Trad. Celina C. Calvacanti. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

_____. Da revolução industrial inglesa ao imperialismo. Trad. Francisco Rego Chaves Fernandes. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Política Financeira – O primeiro Banco do Brasil”. In: História Geral da Civilização Brasileira. TOMO II vol 1. 2ª ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965.

JANCSÓ, Istvan. (org) Independência: História e historiografia. São Paulo: Editora Hucitec; FAPESP, 2005.

_____. “A construção dos Estados Nacionais na América Latina – Apontamentos para o Estudo do Império como projeto”. IN: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.) História Econômica da Independência e do Império, São Paulo, Hucitec/Fapesp, 1996. pp. 03-26.

_____. & SLEMIAN, Andréa. “Um caso de Patriotismo Imperial”. In: Correio Braziliense, ou, Armazém Literário, vol XXX. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo; Brasília, DF: Correio Brasiliense, 2002. Tomo I, Estudos. pp.607-625.

LE GOFF, JACQUES. “Documento Monumento”. In: História e Memória. Campinas: Editora Unicamp, 1997.

LIMA, Oliveira. D. João VI e o Império no Brasil. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

_____. O movimento da Independência. 5ª ed. São Paulo: Melhoramentos, 1972.

LYRA, Maria de Lourdes Vianna. A utopia do poderoso império, 1798-1822. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

LUTOSA, Isabel. “His Rooyal Highness e Mr. Da Costa”. In: Correio Braziliense, ou, Armazém Literário, vol XXX. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo; Brasília, DF: Correio Brasiliense, 2002. Tomo I, Estudos. pp.15-60.

MALERBA, Jurandir. Corte no exílio: interpretação do Brasil joanino (1808 a 1821). Tese Doutorado USP, São Paulo, 1997.

MANCHESTER, Alan K. Preeminência Inglesa no Brasil. Trad. Janaína Amado. São Paulo: Editora Brasileira, 1973.

MARQUES, João Pedro. Os Sons do Silêncio: Portugal dos Oitocentos e a abolição do tráfico de escravos. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 1999.

MARQUESE, Rafael de Bivar. Feitores do corpo, missionários da mente : história das idéias da administração de escravos nas Américas, séc. 1660-1860. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

MARSON, Izabel. A. “Liberalismo versus Escravidão: Reflexões sobre uma Relação Contraditória”. Revista História e Perspectivas. Uberlândia, (24): 27-38, jan./jun. 2001.

MARTINHO, Lenira M. & GORENSTEIN, Riva. Negociantes e Caixeiros na sociedade da Independência. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

MATTOS, Ilmar R. “Construtores e Herdeiros: a trama dos interesses na construção da unidade política”. Revista almanack braziliense. São Paulo, maio de 2005. pp. 08-26.

MAURO, Frederic. “A conjuntura Atlântica e a independência do Brasil”. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). 1822: Dimensões. São Paulo: Perspectiva, 1972. pp. 38-47.

MAXWELL, Kenneth. A Devassa da Devassa. A inconfidência Mineira, Brasil e Portugal, 1750-1808. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1995.

MEDICCI, Ana Paula. Problematizando o tema da Independência: análise documental e bibliográfica a partir de acervos do Museu Paulista/USP, Relatório de Iniciação Científica, Museu Paulista, 2001.

MILLER, Joseph C. Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan slave trade. 1730-1830. Madison: The University of Wisconsin Press, 1988.

MOTA, Carlos Guilherme (org). Febvre: história. São Paulo: Ática, 1978. (Grandes Cientistas Sociais; 2.

_____. Nordeste 1817 São Paulo: Perspectiva; EdUSP, 1972.

NEVES, Lúcia M. B. “Por detrás dos panos: atitudes antiescravistas e a independência do Brasil”. In: SILVA, Maria. B. Nizza. da. (org) Brasil. Colonização e escravidão. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2000.

NOVAIS, Fernando A. Portugal e Brasil na Crise do Antigo Regime: 1777 – 1808. São Paulo, Hucitec, 1979.

OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. A Astúcia Liberal: Relações de Mercado e projeto político no Rio de Janeiro (1820 - 1824). Bragança Paulista: EDUSF e ÍCONE, 1999.

OLIVEIRA, Cecília H. de Salles. A Independência e a Formação do Império: 1750 – 1824. São Paulo, Atual editora, 1995.

PANTALEÃO, Olga. “A presença Inglesa”, In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. História Geral da Civilização Brasileira. 2ª ed. Rio de Janeiro: Difusão Européia do Livro, 1965. Tomo II, vol 1, pp. 64-99.

- _____. “O Reconhecimento do Império: a mediação inglesa”. In: Sérgio Buarque de. História da Civilização Brasileira. 2ª ed. Rio de Janeiro: Difusão Européia do Livro, 1965. Tomo II, vol 1, pp. 331-365.
- PIMENTA, João Paulo Garrido. Estado e Nação no Fim dos Impérios Ibéricos no Prata (1808-1828). São Paulo: Editora Hucitec; FAPESP, 2002.
- PRADO JÚNIOR, Caio. Evolução Política do Brasil: Colônia e Império. 16ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- RODRIGUES, J. O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil 1808-1850. Campinas: Editora Unicamp; Cecult, 2000.
- _____. De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- SANTOS, Guilherme de Paula Costa. A Reorganização do Estado Português na América (1808-1815): estudo do acervo do Museu Paulista/USP, Relatório Final de Pesquisa em Iniciação Científica, Museu Paulista, 2003.
- _____. O processo de Independência e a formação do Império: análise bibliográfica e estudo de acervos do Museu Paulista/USP. Relatório Final de Pesquisa em Iniciação Científica, Museu Paulista, 2002.
- SCANAVINI, João E. A. Finardi. As Pressões Britânicas e a Abolição do Tráfico: percursos bibliográficos de um argumento. Monografia de Graduação, UNICAMP, Campinas, 1999.
- _____. Anglofilias e Anglofobias: percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826-1837). Campinas: Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 2003.
- SERRÃO, Joel, “Os remoinhos Portugueses da Independência do Brasil”. In: MOTA, Carlos Guilherme. (org) 1822: Dimensões. São Paulo, Perspectiva, 1972. pp. 48-55.
- _____. Andrade, General Gomes Freire de. Dicionário de História de Portugal. Lisboa: Iniciativa Editoriais, 1965, v. 1, pp. 150- 151.
- _____. Beresford, William Carr. Dicionário de História de Portugal. Lisboa: Iniciativa Editoriais, 1965, v. 1, pp. 336-337.
- _____. Liberalismo. Dicionário de História de Portugal. Lisboa: Iniciativa Editoriais, 1965, v. 2, pp. 732- 740.
- _____. Vintismo. Dicionário de História de Portugal. Lisboa: Iniciativa Editoriais, 1965, v. 4, pp. 321-329.
- _____. Viena, Congresso e Tratados. Dicionário de História de Portugal. Lisboa: Iniciativa Editoriais, 1992, v. 6, pp. 304-306.
- SILVA, Alberto da Costa e. Francisco Felix de Souza – mercador de escravos. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; EdUERJ, 2004.
- _____. Um rio chamado Atlântico. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Editora da UFRJ, 2003.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. A Primeira Gazeta da Bahia: Idade d’Ouro do Brasil. São Paulo: Cultrix, 1978.
- TENGARRINHA, José. “O jornalismo da primeira emigração em Londres”, in: COSTA, Hipólito José. Correio Braziliense, ou, Armazém Literário, vol XXX. São Paulo: Imprensa do Estado de São Paulo; Brasília, DF: Correio Braziliense, 2002. Tomo I, Estudos. pp.220-226
- TOMICH, Dale. Through the Prism of Slavery. Labor, Capital, and World Economy. Oxford: Rowman & Littlefield publishers: Oxford 1999.
- VAINFAS, Ronaldo (org). D. João VI. Dicionário de História do Brasil Colonial (1500-1808). Rio de Janeiro: Objetiva, 2002. pp. 168-170.
- _____. Transmigração da Corte. Dicionário de História do Brasil Colonial (1500-1808). Rio de Janeiro: Objetiva, 2002. pp. 557-558.
- _____. Abertura dos Portos. Dicionário de História do Brasil Imperial (1822- 1889). Rio de Janeiro: Objetiva, 2002. pp. 14-15.
- _____. Reino Unido. Dicionário de História do Brasil Imperial (1822- 1889). Rio de Janeiro: Objetiva, 2002. p. 628.
- VARGUES, Isabel Nobre. “O processo de formação do primeiro movimento liberal: a Revolução de 1820”. In: MATTOSO, José (org) História de Portugal. O Liberalismo. Lisboa: Estampa, s/d. v. 5. Cap. 2.
- VERGER, P. Fluxo e refluxo do Tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de todos os santos. Dos séculos XVII a XIX. Trad. Tasso Gadzanis. 3ªed. São Paulo: Editora Corrupio, 1987.
- VESENTINI, Carlos Alberto. A Teia do Fato: uma proposta de estudo sobre a Memória Histórica. São Paulo: Hucitec, 1997
- WILLIAMS, Eric. Capitalismo e Escravidão. Trad. Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Ed. Americana, 1975.

