



A ação naval e diplomática da Grã-Bretanha e o fim do tráfico intercontinental de africanos escravizados para o Império do Brasil (1849-1851)

The Britain's naval and diplomatic action and the end of the intercontinental trade of enslaved Africans to the Empire of Brazil (1849-1851)

Pedro Gustavo Aubert

Doutor em História pela Universidade de São Paulo (USP), é Professor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de São José do Rio Pardo.

RESUMO

O gabinete de 29 de setembro de 1848 contou com Paulino José Soares de Souza à frente dos Negócios Estrangeiros. O Império enfrentou forte pressão britânica, inclusive militar da Royal Navy, pelo fim do tráfico intercontinental de africanos escravizados. Desde 1845, com o Bill Aberdeen, a Grã-Bretanha realizava ações militares em território brasileiro, ameaçando sua soberania. Paulino construiu, nas comunicações diplomáticas, a narrativa de que o gabinete assumira o compromisso de extinguir o tráfico. Contudo, os saquaremas foram os grandes defensores do tráfico no período do contrabando (1831-1850). A seleção das comunicações publicadas nos Relatórios Ministeriais buscava construir a narrativa de uma resistência heroica à pressão britânica com o objetivo de preservar o apoio das elites proprietárias. O ministério se via entre a pressão externa inglesa e os interesses internos escravistas com os quais era comprometido.

PALAVRAS-CHAVE: Tráfico, Ministério, Marinha, Soberania.

ABSTRACT

The cabinet of 29 September 1848 included Paulino José Soares de Souza as head of Foreign Affairs. The Empire faced strong British pressure, including military pressure from the Royal Navy, to end the intercontinental slave trade. Since 1845, with the Aberdeen Bill, Great Britain had been carrying out military actions in Brazilian territory, threatening its sovereignty. Paulino constructed, in diplomatic communications, the narrative that the cabinet had committed itself to ending the trade. However, the Saquaremas were the great defenders of the trade during the smuggling period (1831-1850). The selection of communications published in the Ministerial Reports sought to construct a narrative of heroic resistance to British pressure with the aim of preserving the support of the property-owning elites. The ministry found itself caught between external pressure from England and the internal interests of the slave-owning classes to which it was committed.

KEYWORDS: Slave Trade, Ministry, Navy, Sovereignty.

INTRODUÇÃO

Entre o fim da década de 1840 e o início dos anos 1850, o Império do Brasil viveu uma conjuntura marcada pelo recrudescimento das pressões britânicas contra o tráfico transatlântico de africanos escravizados. No cerne desse embate, o gabinete de 1848, capitaneado pelo Partido Conservador, buscou articular uma retórica de defesa da soberania nacional, ao mesmo tempo em que negociava dentro dos limites impostos por seus compromissos com a ordem escravista interna. Os parágrafos a seguir ilustram, de um lado, a construção da narrativa de resistência empreendida por Paulino José Soares de Souza, e de outro, a ameaça explícita representada pela política naval britânica.

As visitas e apresamentos feitos nos portos e águas do Brasil, constituem portanto uma violência e um abuso da força; e da violência e do abuso da força não se pode derivar direitos. A violência e a força é repelida pela força quando a há. (...) Se o *Cormorant* não tinha direito de visitar a aprisionar navios, ainda mesmo negreiros, no Porto de Paranaguá, se violou o território do Império, é o Brasil que tem direito de pedir satisfação, em vez de ter obrigação de a dar. Se a desse, o governo imperial reconheceria que os cruzeiros britânicos tem o direito de exercer atos de jurisdição nos seus portos, e não há calamidade que ele não prefira a esse reconhecimento (Paulino José Soares de Souza, 31 de janeiro de 1851)¹

[...] porém, o governo de S.M. deve observar que se as relações entre a Grã-Bretanha e o Brasil tiverem por infelicidade de ser as de guerra, há medidas navais próprias de um tal estado de coisas, cujo emprego pela Grã-Bretanha poria termo a todo o comércio de cabotagem entre os

portos do Brasil, qualquer que possa ser a nacionalidade dos navios a que recorram os brasileiros para fazer o comércio de cabotagem. (James Hudson, 31 de dezembro de 1851)²

O então ministro dos Negócios Estrangeiros, Paulino José Soares de Souza e o Plenipotenciário britânico James Hudson estiveram no epicentro do processo político que levou à efetiva liquidação do tráfico intercontinental de africanos escravizados para o Brasil. Ao longo dos anos de 1849 a 1851 trocaram uma série de notas diplomáticas que evidenciam um tensionamento militar crescente entre a monarquia sul-americana e a maior potência militar da época. Conforme discutiremos adiante, o então ministro brasileiro tinha vínculos familiares e políticos com os grandes traficantes. Na qualidade de ministro de Estado, selecionava as correspondências que comporiam os anexos de seu Relatório Ministerial. Percebe-se a partir da seleção das notas publicadas, dos discursos parlamentares e da própria atuação de Paulino que buscou-se erigir uma narrativa segundo a qual o Império estava sob coação militar da Grã-Bretanha contra a qual o governo interpunha uma resistência “heroica” por meio de suas notas, uma vez que era desprovido de força militar. Tal narrativa foi de fundamental importância para que a base social do Partido Conservador continuasse pelas décadas seguintes apoiando os diversos gabinetes por ele liderado e que tomaram acento no Império do Brasil.

Segundo Dale Tomich (2004), os princípios liberais oriundos da Revolução Industrial inglesa provocaram a desarticulação de diversos sistemas escravistas no Novo Mundo, embora em países como Brasil, Estados Unidos e Cuba tenha ocorrido o fenômeno oposto: a transição da escravidão colonial para a chamada segunda

escravidão, caracterizada pela intensificação do uso do trabalho cativo articulado à expansão capitalista das *plantations*. No Brasil, ao longo da primeira metade do século XIX, as elites políticas luso-brasileiras operaram uma complexa engenharia política onde por um lado construíam uma retórica antiescravista, deplorando a escravidão em abstrato, e por outro louvavam os frutos econômicos da mão de obra escrava e enfrentavam os interesses da maior potência econômica e militar da época. Essa contradição se amparava nos interesses econômicos internos e na resistência à pressão britânica. Eric Hobsbawm (1997) também aponta que o crescimento do consumo global no século XIX impulsionou a demanda por produtos agrícolas, o que fortaleceu a lógica escravista ao oferecer mão de obra às elites investidoras do sistema *plantation*.

Roberto Schwarz em *As Ideias Fora do Lugar* (publicado pela primeira vez em 1973) considera que havia uma grande contradição entre a difusão de ideias liberais pela sociedade imperial e a permanência/expansão da escravidão (SCHWARZ, 2000, p.13). Tal dubiedade, todavia, foi ainda na década de 1970 contestada por Maria Sylvania de Carvalho Franco para quem as ideias estavam “no lugar” (FRANCO, 1976, pp.11-32). Em sua visão, a aparente dissonância entre o discurso liberal e a manutenção da escravidão revela-se uma articulação intencional e funcional à expansão capitalista na primeira metade do XIX. Deste modo, seguindo a crítica da referida autora, as ideias estavam no lugar exato: o sistema escravista foi incorporado à lógica da expansão econômica nas *plantations* do Atlântico, especialmente no Brasil, em Cuba e no sul dos Estados Unidos, configurando a chamada “segunda escravidão” que consolidou interesses políticos e econômicos de modernização subordinada à expansão do capital.

A existência de um Estado Nacional na totalidade do território herdado de Portugal não era um dado de antemão. Foi um processo complexo e multifacetado no qual a escravidão esteve no centro. Autores como José Murilo de Carvalho, Ilmar de Mattos, Paula Beiguelman e Jeffrey Needell, embora não centrados exclusivamente na escravidão, a tratam como um problema de Estado Nacional em formação enfrentado pelos políticos do Império. Para Mattos, a escravidão influenciou a formação do Partido Conservador, cujo poder e unidade se consolidaram com os saquaremas quando se colocaram como garantidores do “governo da casa”, ou seja, do exercício do poder senhorial no âmbito privado (MATTOS, 1990, p. 131). Carvalho, por sua vez, elaborou o conceito de “dialética da ambiguidade”, em que o Estado Imperial, embora liberal em discurso, dependia da sustentação dos grandes proprietários. Já István Jancsó e João Paulo Pimenta veem a América Portuguesa como um mosaico de formações sociais diversas, articuladas pela escravidão (JANCSÓ e PIMENTA, 2000, pp. 129-175), sendo esta, portanto, elemento estruturante na consolidação do Estado Nacional.

Ao longo do século XIX, intelectuais ligados ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) apoiaram o projeto pró-tráfico promovido pelos conservadores, destacando-se o artigo *Como se Deve Escrever a História do Brasil* de Carl Von Martius, que via o elemento português como agente civilizador destinado a absorver as raças indígena e africana (MARTIUS, 1843, p. 333). Essa perspectiva influenciou intelectuais da Primeira República, como o médico legista, psiquiatra e professor da Faculdade de Medicina da Bahia Nina Rodrigues (1862-1906), que, apoiado em teorias eugênicas difundidas nos Estados Unidos, atribuía às populações de origem africana uma maior propensão ao crime.

Na década de 1930, sob influência dos *Annales* e de um viés marxista, Caio Prado Júnior rompeu com as interpretações anteriores ao inserir a escravidão nos marcos do capitalismo industrial do século XIX, destacando a pressão britânica e a expansão das *plantations*, além da “hipócrita reserva” das elites em defenderem o tráfico mesmo após a Lei de 1831 (PRADO JÚNIOR, 2000). A partir dos anos 1950, estudiosos da chamada Escola de São Paulo — como Florestan Fernandes, Fernando Henrique Cardoso, Octávio Ianni, Oracy Nogueira, Fernando Novais e Emília Viotti da Costa — ampliaram essa abordagem, relacionando escravidão e capitalismo e criticando o mito da democracia racial difundido por Gilberto Freyre. Já nas décadas de 1960 e 1970, a História Social, por meio de historiadores como Robert Slenes, Hebe Matos e Sidney Chaloub, passou a valorizar a agência dos cativos, entendendo-os como sujeitos históricos. Dada a complexidade do tema, este artigo se concentrará no diálogo com análises relativas ao tráfico intercontinental de africanos escravizados no século XIX, período marcado pela intensificação das pressões militares britânicas sobre o Brasil.

Aqui, destacam-se diversas pesquisas que nas últimas décadas focaram na perspectiva transatlântica do tráfico. Vale aqui mencionar os trabalhos de Jaime Rodrigues, Beatriz Mamingonian e Tâmis Parron que propõem uma maior problematização metodológica a partir do uso das fontes parlamentares e da recuperação do papel do Parlamento como articulador da continuidade do tráfico. Parron (2009) demonstra que diante da necessidade de braços para a lavoura cafeeira do Vale do Paraíba e com a Lei de 1831 proibindo o tráfico, os políticos imperiais, via Parlamento, criaram um quadro institucional interno que permitiu a continuidade do tráfico mesmo que às margens da lei.

Conforme destaca Robert Conrad, o volume de pessoas transportadas pelo tráfico intercontinental de africanos escravizados tornava a posse da propriedade escrava acessível a uma considerável parcela da população livre e liberta, sendo parte do cotidiano dessa população (CONRAD, 1985, pp. 7-8). Conforme destaca Beatriz Mamingonian, desde a transferência da família real em 1808 e o início das pressões britânicas pelo fim do tráfico, a defesa do tráfico e a manutenção da escravidão se tornaram políticas da monarquia portuguesa (MAMINGONIAN, 2009, p. 210).

A política britânica de repressão ao tráfico iniciada no início do XIX envolveu uma grande mobilização de recursos humanos e materiais em sua estratégia naval para combater a referida atividade. Gilberto da Silva Guazelin destaca que ao final da década de 1830 a Grã-Bretanha mobilizou cerca de mil homens entre sua esquadra e suas estações marítimas na África para esse objetivo. Apesar de a relação entre Brasil e Grã-Bretanha estar no centro do processo da abolição do tráfico, Guazelin destaca um ponto pouco abordado nas diversas pesquisas sobre o tema que é a importância das relações entre Brasil e Portugal no tocante ao tráfico³. A relação com Angola era tão estreita que quando da independência houve movimento naquela colônia por sua adesão ao recém-criado Império do Brasil (GUAZELIN, 2013, pp. 124-129). Guazelin desenvolve o conceito de diplomacia do tráfico que foi levada a cabo por Estados diretamente ligados ao referido comércio como Brasil, Portugal, Espanha e Estados Unidos. A referida diplomacia do tráfico seria uma série de reações políticas de âmbito internacional que buscaram colocar em prática na defesa desse interesse. Guazelin complementa esse conceito com outro de Tâmis Parron que é o de política da escravidão⁴ que referendava internamente a diplomacia do tráfico.

Tomando a perspectiva naval do Império do Brasil e o papel da Armada na construção do Estado Nacional brasileiro, Jéssica Gonzaga da Silva e Edina Nogueira da Gama destacam a atuação da Marinha Imperial na questão do tráfico. Entre sua criação nas guerras de independência e a aprovação da Lei de 1831 extinguindo o tráfico a referida instituição atuou na defesa dos interesses do tráfico, sendo criada em 1827 a Divisão do Leste com sede em Cabinda, sendo desativada em 1831 (GONZAGA DA SILVA e NOGUEIRA DA GAMA, 2018, p. 139). As referidas autoras destacam que em 1837 no Relatório do Ministério da Marinha apresentado ao Poder Legislativo pelo então ministro Joaquim José Rodrigues Torres o mesmo afirmava ser papel de sua repartição atuar na “manutenção da integridade, independência, honra, favorecer os progressos da agricultura, proteção ao comércio e enriquecer a ciência com novas observações” (apud: GONZAGA DA SILVA e NOGUEIRA DA GAMA, 2018, p. 127). Torres foi um dos grandes próceres do Partido Conservador e junto com Paulino e Euzébio de Queiroz formava a chamada “Trindade Saquarema”. Ora, os saquaremas tinham relações estreitas com o comércio de escravizados e com a classe proprietária fluminense interessada em sua manutenção. Vale mencionar que uma das formas de defesa da referida instituição consistia justamente em não citá-la diretamente mas em louvar os seus frutos, ou seja, o desenvolvimento da agricultura.

Outro tema que não será o foco do presente artigo, mas que tem aparecido crescentemente em pesquisas sobre o assunto, é o da agência popular como fator que contribuiu para o fim do tráfico. Aqui destaca-se o trabalho de Dale Graden, que considera que a revolta dos Malês, em 1835, colocou o fim do tráfico no cen-

tro do debate político imperial. Conforme demonstra, houve vários pedidos da Assembleia Provincial da Bahia pela cessação do referido comércio (GRADEN, 2010, p. 154-156). Contudo, convém lembrar que o contrabando reaberto em 1835 contou com o apoio e entusiasmo de diversos segmentos da elite política imperial, independentemente de seu cariz partidário. Embora o presente artigo esteja centrado no conflito entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha pelo fim do tráfico, cumpre reconhecer a importância da agência dos escravizados, que tem sido objeto de ampla produção historiográfica. Destacam-se os estudos de João José Reis *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos Malês em 1835* (2003), de Sidney Chalhoub (cuja primeira edição data de 2003), *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista* (2012), bem como a coletânea organizada por Mônica Duarte Dantas, *Revolutas, motins e revoluções: homens livres pobres e escravizados no Brasil do século XIX* (2011), que reúne diversas análises sobre a agência popular no Brasil oitocentista.

Por fim, esse artigo dialoga com o trabalho de Leslie Bethel, *A Abolição do Comércio Brasileiro de Escravos* (2002). Bethel destaca o reforço dado pela Grã-Bretanha em sua esquadra de guerra no Atlântico Sul. Bethel traz ao debate alguns pontos que serão discutidos aqui como a preocupação dos dirigentes imperiais com as violações de soberania realizadas pela Grã-Bretanha e as tensões entre Paulino e Hudson. Bethel destaca a partir do estudo de documentações britânicas do Foreign Office como Paulino em diversos momentos procurou Hudson buscando suspender a ação da Armada britânica e cedendo muitas vezes ao referido Plenipotenciário. Contudo, nenhum dos trabalhos aqui mencionados, nem mesmo o de

Bethel atentam para a narrativa que foi erigida pelo então ministro. Vinculado inclusive pelo casamento aos proprietários fluminenses e entusiasta da escravidão, o mesmo em seus Relatórios ministeriais selecionou meticulosamente a correspondência diplomática a ser publicada, no caso as que expressava maior indignação com a ação armada britânica. Vale mencionar que o uso dos Relatórios como fonte requer a devida crítica documental. Tal documento era uma peça de propaganda dos gabinetes imperiais. Apresentados anualmente ao Poder Legislativo, continham aquilo que os ministros pretendiam apresentar às Câmaras. No caso em tela é nítido o contraste entre o que o ministro selecionou para publicação e os diversos meandros da relação com James Hudson na liquidação do tráfico.

Paulino se mostra no material publicado como um ministro pressionado militarmente pela maior potência da época, mas que não aceita sucumbir à pressão. Se apresenta como um herói da honra nacional contra a opressão estrangeira afirmando não reconhecer na Grã-Bretanha o direito de realizar operações armadas em território imperial em uma flagrante violação de soberania. Essa narrativa transformava também a defesa do tráfico em uma questão de honra nacional. Tal estratégia do ministro foi tão calculada que em 1850 publicou um aditamento ao seu Relatório Ministerial com o subtítulo: *Atos cometidos pelos navios de guerra de S.M. Britânica contra os barcos brasileiros, sob o fundamento de se empregarem no tráfico de africanos*. Tal “heroísmo” o ministro ainda buscou monumentalizar mandando publicar em 1852 os *Três Discursos do Ilmo. e Exmo. Sr. Paulino José Soares de Souza, Ministro dos Negócios Estrangeiros* nos quais entre outros temas de sua administração reside o do tráfico. Buscou cons-

truir a partir de seu próprio tempo uma memória sobre o mesmo que influenciou diversos trabalhos.

Conforme se verá, o processo que levou ao fim do tráfico não foi exatamente como monumentalizado pelo ministro Paulino Soares de Souza. Por outro, não foi uma negociação tranquila para o gabinete conservador agir contra sua principal base social, os cafeicultores do Vale do Paraíba fluminense. A seguir, discutiremos alguns marcos importantes do processo histórico, como a relação do Império com a Grã-Bretanha entre o reconhecimento da independência até a aprovação da Lei de 7 de novembro de 1831. Por fim, nos debruçaremos sobre o período mais tenso que foi o do contrabando até a efetiva eliminação do tráfico no chamado gabinete saquarema (1848-1852), período no qual as relações entre Brasil e Grã-Bretanha chegaram ao auge do tensionamento.

A POLÍTICA ANTI-TRÁFICO BRITÂNICA E O CONTRABANDO.

No âmbito da chamada “segunda escravidão”, Cuba, Brasil e Estados Unidos configuraram-se como polos centrais do tráfico de africanos, vinculados ao Antigo Sistema Colonial. Durante os séculos XVI a XVIII, as ilhas portuguesas na costa africana funcionaram como laboratórios agrícolas sustentados por mão de obra escrava, com o tráfico configurando-se como empreendimento altamente lucrativo, conferindo poder financeiro a seus operadores, como demonstram os inventários post-mortem dos comerciantes do Rio de Janeiro (MAMINGONIAN, 2009, p. 212).

No século XVIII, o ideário liberal, impulsionado pela Revolução Industrial britânica, passou a inserir a escravidão na agenda política, resultando em medidas

como a proibição do tráfico em Portugal em 1761 e a equiparação civil entre reinos e nativos asiáticos (MAMINGONIAN, 2009, p. 212). A Grã-Bretanha, monopolizando o comércio de escravos para as colônias espanholas após o Tratado de Asiento (1713), aboliu o tráfico em suas possessões em 1807 e, em 1833, promulgou a Lei de Emancipação, que entrou em vigor em 1834 com abolição definitiva em 1839 (PARRON, 2009, p. 94).

Em 1808, com a chegada da corte portuguesa ao Brasil, cerca de 31% da população da América Portuguesa era escravizada, sendo o destino de 40% dos africanos traficados no Atlântico (MAMINGONIAN, 2009, pp. 211-213). Em 1810, Portugal assumiu compromissos com a Grã-Bretanha que reconheceram o tráfico como política injusta, limitando sua prática aos territórios africanos portugueses e concedendo direito de visita à marinha britânica (MAMINGONIAN, 2009, pp. 214-216). Este movimento foi marcado por tensões jurídicas e políticas, evidenciadas pela divergência nos julgamentos das comissões mistas, variando entre absolvições no Rio de Janeiro e condenações em Serra Leoa (MAMINGONIAN, 2009, pp. 214-216).

Após a emancipação política do Império do Brasil, mediada pela diplomacia britânica, foram renovados os Tratados de 1810 e foi firmada uma convenção em 1826 segundo a qual o recém-criado país assumia o compromisso abolir o tráfico três anos após a troca dos instrumentos de ratificação. Afora isso, os Tratados de 1810 conferiam aos cidadãos britânicos o direito à extraterritorialidade sendo esse direito renovado em 1826 (MANCHESTER, 1973, pp. 173-189).

Passado o prazo estipulado na Convenção de 1826 e sob forte pressão interna, foi promulgada a Lei de 7 de novembro de 1831, que proibiu formalmente o tráfico,

não impediu sua continuidade clandestina, sendo denominada “Lei para inglês ver” devido à sua ineficácia prática, sobretudo diante da articulação de fazendeiros e políticos que garantiam o contrabando em regiões produtoras como o Vale do Paraíba (MAMINGONIAN, 2009, p. 215).

Segundo Tamis Parron, esse contexto pós-abdicação favorecia a efetiva implementação do diploma legal de 1831, pois o ex-monarca era identificado como inimigo da lei ao passo que seus antigos opositores, no poder desde o início da Regência, se declaravam seus fiéis executores (PARRON; 2009; p. 96).

Todavia houve mudanças no panorama político-econômico mundial que alteraram essa configuração. A abolição da escravidão nas colônias britânicas em 1833 tornava seus produtos mais caros, expandindo o mercado para a produção brasileira. Internamente houve a aprovação de uma série de leis, dentre as quais podemos destacar a Lei da Regência (1831) – que limitava o uso do Poder Moderador por parte do Regente, não podendo esse dissolver a Câmara dos Deputados – o Código de Processo Criminal (1832), e a lei autorizando a reforma da Constituição (1832), que culminou no Ato Adicional de 1834⁵.

A partir de 1835 passou a haver uma defesa aberta de reabertura do tráfico no Parlamento, em especial por parte dos liberais moderados que viriam posteriormente a formar o grupo dos regressistas⁶. Cabe aqui a importância, neste caso, de figuras como Bernardo Pereira de Vasconcelos, Honório Hermeto Carneiro Leão, Joaquim José Rodrigues Torres, Euzébio de Queiroz e Paulino José Soares de Souza (AUBERT; 2011; p. 138). Conforme aponta Parron, este núcleo dirigente do futuro Partido Conservador se colocou na linha de frente da defesa do tráfico. Segundo o referido autor, os defensores do tráfico uti-

lizavam a estratégia do discurso indireto livre. A vontade da nação era a justificativa para a continuidade do tráfico. Segundo Parron:

Com efeito, diante da maior potência do mundo, a Grã-Bretanha, políticos brasileiros pró-escravistas apelaram até 1850 para a forma oblíqua do discurso indireto livre. Com isso, confundem governo com povo, defendem o indefensável e livram a si mesmos. Cometem, é verdade um crime contra o Estado e um erro de conduta moral, mas conhecem bem a sintaxe que empregam (PARRON; 2009; p. 99).

Com a reforma da Constituição houve, em 1835, a eleição para regente Uno. Parron atenta para o fato de que a despeito de não pertencer a esse grupo político ligado às *plantations* do Vale do Paraíba Fluminense, Feijó em sua campanha para regente também se valeu da defesa do tráfico (PARRON; 2009; p. 98). Ainda que propostas de revogação do diploma de 1831 não tenham ido adiante, fato é que o tráfico continuou ocorrendo, e por muitos anos. Em 1837 foi eleito o segundo regente uno, o pernambucano Pedro de Araújo Lima. Aliados do poder o grupo que futuramente formou o Partido Liberal, articulou a antecipação da maioridade do imperador como forma de voltar ao poder em 1840. Contudo, em 1841, os regressistas mais uma vez estavam à frente dos gabinetes, onde permaneceriam até 1844⁷.

Nesse período, de 1841 a 1844, com Paulino José Soares de Souza à frente do Ministério da Justiça, os regressistas (futuros conservadores), foram capazes não só de aprovar leis que alteravam em grande parte os diplomas regenciais – como o restabelecimento do Conselho de Estado (1841) (AUBERT; 2011; pp. 33-34) e a Reforma do Código de Processo Criminal (Lei de 3 de dezembro de 1841)⁸ - como reitera-

ram o discurso sobre o tráfico que já vinha sendo forjado na década anterior. Soares de Souza, em seus Relatórios Ministeriais, insistia, por exemplo, que as dificuldades para fazer cumprir a Lei de 7 de novembro de 1831 advinham de causas alheias à vontade do governo.

No Relatório de 1841, o ministro afirmava que a despeito da circular de 1^o de março de 1840, exortar os presidentes das províncias marítimas a empenharem seus esforços para garantir o cumprimento da Lei, o status quo de inobservância persistia (AUBERT; 2011; p. 22). Atribuía isso ao fato de que o tráfico:

[...] acoroçoado pelo lucro, pela convicção em que esta uma parte mui avultada da nossa população, de que a ruína da nossa Agricultura tem de ser inevitável consequência da cessação desse comércio, e finalmente pela absolvição constante de todos os indivíduos que são acusados de o fazerem (Relatório da Repartição dos Negócios da Justiça, 1840, p.41)

Em 1844 com a saída dos conservadores iniciou-se o chamado “quinquênio liberal”. Entre 1844 e 1848 diversos gabinetes de mesmo cariz partidário se sucederam. Justamente nesse período recrudesceram as pressões britânicas pelo fim do tráfico. Em 1844 expirava o tratado de comércio celebrado com a Grã-Bretanha, assinado quando do reconhecimento da independência do Brasil, e que garantia tarifas alfandegárias extremamente vantajosas ao comércio britânico, afora o direito de extraterritorialidade. Em função disso, o governo britânico enviou ao Rio de Janeiro o ministro Henry Ellis com o fim de negociar um novo Tratado. Dentre as bases por ele apresentadas, propunha o fim da extraterritorialidade e que nenhum favor seria concedido a qualquer país sem que fosse concedido aos ingleses⁹.

O governo não cedeu às propostas, visto que os tratados estavam vencidos e se via livre para taxar as importações inglesas com tarifas semelhantes às aquelas pagas por outras nações. A promulgação da Tarifa Alves Branco pelo Decreto nº 376, de 12 de agosto de 1844, elevando as tarifas sobre mercadorias inglesas entre 30% e 60%, desencadeou forte reação britânica. No ano seguinte, o Parlamento inglês aprovou o *Bill* Aberdeen, que conferia ao Almirantado britânico poderes para julgar embarcações envolvidas no tráfico negreiro, resultando em frequentes apresamentos em águas brasileiras e até incursões em terra, o que agravou os impasses diplomáticos. Em resposta, o ministro dos Estrangeiros, Antônio Paulino Limpo de Abreu, propôs um projeto de convenção ao governo britânico, cuja análise coube a Honório Hermeto Carneiro Leão. No parecer de 10 de outubro de 1846, este advertia que o projeto não expressava a posição oficial do governo e criticava o *Bill* como uma “interpretação extensiva e exorbitante do tratado de 1826”, afirmando ainda que se tratava de um “ato de violência de governo estrangeiro, com manifesto abuso e infração do direito das gentes” (REZEK, 1978, pp. 227-231). Destacava, ademais, que o Brasil não poderia assumir compromissos incompatíveis com sua realidade, uma vez que a agricultura – principal atividade econômica – já sentia os efeitos da escassez de mão de obra e que a aplicação da Lei de 1831 era inviável diante da pressão social contrária à sua execução.

Caetano Maria Lopes Gama (futuro visconde de Maranguape) divergiu do relator Honório Hermeto Carneiro Leão e apresentou voto separado, defendendo a celebração de uma nova convenção com a Grã-Bretanha. Para ele, o *Bill* Aberdeen representava uma violação da soberania brasileira, e um tratado negociado permitiria disciplinar sua

execução por autoridades de ambos os países (REZEK, 1978, pp. 232-233). Tal divergência revela que, em momentos de crise da política externa, especialmente quando os interesses dos grandes proprietários estavam em jogo, as distinções partidárias tornavam-se menos relevantes. Segundo o Regulamento de 1842 do Conselho de Estado, as Seções eram provocadas por Avisos Ministeriais que indicavam um Relator. Assim, quando era indicado significava que era aquela opinião que o governo desejava tomar em consideração em seu processo decisório. A nomeação de Carneiro Leão, um dos principais líderes conservadores, como relator de matéria sensível envolvendo a maior potência internacional da época, feita pelo ministro liberal Limpo de Abreu, é evidência desse recorte partidário mais difuso quando se tratava de defender a escravidão.

Segundo Tâmis Parron, o cativo no Brasil precisou de um ambiente institucional que favorecesse a sua expansão. Segundo o referido autor: “Para tanto, cumpre recobrar a existência de um ativo plano que identificou a nação brasileira com a instituição por longos e injustos anos” (PARRON, T.; 2009; p. 91). Cabe aqui ainda remeter às reflexões de Isván Jancó, João Paulo Pimenta e Ilmar Mattos citadas na Introdução. Não é demais lembrar, conforme se discutirá no próximo item, que a defesa do tráfico contra a ação britânica tornou-se uma questão de honra nacional.

O GABINETE SAQUAREMA E A AÇÃO MILITAR BRITÂNICA

Com a eclosão da Rebelião Praieira em Pernambuco, em 1848, findou-se o período de governos capitaneados pelos liberais. A 29 de setembro de 1848 ascendeu à presidência do Conselho de Ministros Pedro de Araújo Lima, já visconde de

Olinda, época em que as pressões militares da Grã-Bretanha haviam recrudescido. Em 1849 Olinda foi substituído na chefia do ministério pelo visconde de Monte Alegre. Tal gabinete contava com a chamada trindade saquarema em seus quadros: Paulino Soares de Souza (Estrangeiros), Joaquim Rodrigues Torres (Fazenda) e Euzébio de Queiroz (Justiça). Desde a promulgação do Bill Aberdeen a esquadra de guerra britânica fazia incursões militares em águas territoriais brasileiras e mesmo em solo.

Diante das violações da soberania do Império com a atuação militar da Marinha britânica, o ministro Paulino Soares de Souza em suas comunicações oficiais com James Hudson, representante inglês na Corte, insistia que o gabinete já subira determinado a liquidar com o tráfico. Tal discurso foi corroborado por certa historiografia encomiástica, em que se destaca a obra de José Antônio Soares de Souza *A Vida do Visconde do Uruguai*, dando a entender que, de fato, o fim do tráfico era algo que já estava nos planos do ministério. Há, contudo, que colocar certas ponderações. Primeiramente, Paulino de Souza não emitiu qualquer Aviso Ministerial provocando a Seção dos Negócios Estrangeiros acerca do assunto. Ademais, somente cinco meses depois de investido no cargo de ministro é que abordou a questão em uma reunião do Conselho de Estado Pleno que teve assento em 9 de fevereiro de 1850, convocada pelo monarca.

Vale retomar o que mencionou-se na introdução sobre a publicação do aditamento ao Relatório Ministerial de 1849. Importante esclarecer que os relatórios eram sempre publicados no ano seguinte ao ano ao qual se referiam. Por isso, aquele que se refere a 1849 e seu respectivo aditamento foram ambos publicados em 1850; ou seja, no ano de 1849 evitou-se

debater a questão, salvo diretamente com Hudson, o que era inevitável. No Relatório de 1849, o ministro afirmava ser um erro “combater de frente as necessidades da única indústria que tem o país, sem procurar ao mesmo tempo satisfazê-las, por um modo diverso, mais útil, mais moral, e mais humano, isto é, por meio do trabalho livre” (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1849, p. 14.). Com isso, ao mesmo tempo que fazia um aceno para a política britânica ao condenar o cativoiro e por conseguinte o tráfico, também sinalizava para a classe proprietária que o governo se preocupava sobremaneira com a sua sorte.

Na referida discussão do Conselho de Estado Pleno¹⁰, de 9 de fevereiro de 1850, o ministro dos Negócios Estrangeiros dirigiu as seguintes palavras aos conselheiros, nas quais expunha o estado de coação ao qual o país estava sujeito pela Grã-Bretanha, o que, dentre outras coisas, influía negativamente nas questões platinas:

[...] o Governo Britânico fundando-se em que o Brasil não quer, ou não pode reprimir o tráfico, e armado com o Bill de 1845, está deliberado a fazer essa repressão por si mesmo, e com os meios fortíssimos, que tem à sua disposição, visitando, detendo, e julgando as nossas embarcações, entrando em nossos portos, queimando nossos navios, e destruindo toda a resistência, que se lhe opuser. Os fatos o provam. A posição, em que está o Brasil é muito perigosa. Este estado de coisas abala-o, e agita-o, e há de dar lugar a conflitos, e represálias, que hão de agravar o mal, e que é impossível prevenir. Tira a força moral ao Governo, paralisa o nosso comércio, influi sobre as rendas públicas, e agrava terrivelmente as complicações dos nossos negócios no Rio da Prata (RODRIGUES, J.H.; 1978; p.110).

Durante a discussão no Conselho Pleno, o visconde de Olinda defendeu a negociação com a Grã-Bretanha, argumentando que o Brasil não dispunha de meios para enfrentar militarmente o poderio inglês. Segundo ele, “um tratado é prejudicial aos interesses de uma nação, o que esta devia fazer era diligenciar a sua revogação, ou ao menos a sua modificação”, defendendo que se ordenasse às fortalezas que não opusessem resistência (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.111). O visconde de Abrantes, ainda que compartilhasse do juízo sobre a inferioridade militar brasileira, via a resistência como uma questão de honra. Contudo, reconhecia a fragilidade moral da posição brasileira frente ao tráfico e defendia que a repressão ao tráfico precedesse qualquer tentativa de negociação, pois isso fortaleceria a legitimidade do Brasil perante as nações civilizadas (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.112).

Caetano Maria Lopes Gama, embora contrário à aceitação de tratados impostos pela Grã-Bretanha, via como indispensável que o próprio governo imperial atuasse contra o tráfico, pois considerava que o país sofria simultaneamente pressões britânicas e de traficantes. Defendia a resistência por meio das fortalezas (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.115). Francisco de Paula Souza argumentava que, com o vencimento do Tratado de Comércio, a Convenção sobre o tráfico havia perdido validade jurídica, cabendo ao governo agir com base em lei interna e receber autorização legislativa para conduzir as negociações. A resistência deveria se dar por meio de protestos diplomáticos e defesa costeira (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.116). Já Manuel Alves Branco e Limpo de Abreu posicionaram-se abertamente a favor da negociação, sendo este último também defensor da mediação pelos Estados Unidos (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.117-118).

Honório Hermeto Carneiro Leão assumiu postura mais firme: defendia a iniciativa imperial de repressão ao tráfico e a resistência às exigências britânicas. Segundo ele, “qualquer mudança no procedimento do Governo Imperial será necessariamente atribuída a ampliação, e nova execução do *Bill* em questão”. Argumentava que a melhor conduta seria o governo assumir a liderança da repressão e solicitar ao Legislativo os meios necessários para isso, sem recorrer a mediações (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.118). Por fim, José Joaquim de Lima e Silva também reconhecia a limitação de forças do Império, mas afirmava que as fortalezas não deveriam permitir agressões. Defendia a negociação e que fosse feito um pedido de mediação aos Estados Unidos, além da necessidade de medidas legislativas para repressão ao tráfico (RODRIGUES, J.H.; 1978, p.119).

A ação da esquadra britânica na costa brasileira e o tráfico eram temas que não estariam fora da pauta dos debates parlamentares naquele contexto. Ouvir ou não a Seção dos Negócios Estrangeiros estava na governabilidade do ministro. Já a oposição no Poder Legislativo escapava de sua alçada e como representante do gabinete era constantemente cobrado pelas violações britânicas. Há que se considerar também que na discussão havida no Conselho de Estado Pleno sobre a matéria foi sugerido por muitos conselheiros a autorização pelo Poder Legislativo ao governo para tomar medidas eficazes contra o tráfico.

Conforme indica Leslie Bethell, Paulino enviou a Hudson o projeto que o governo apresentaria no Poder Legislativo para liquidar o tráfico. Em reunião entre ambos em 3 de julho de 1850 foi acertada uma suspensão temporária das operações para haver um espaço de negociação

com o Poder Legislativo. Contrariando inclusive estipulações do governo inglês, Hudson aceitou o acordo com Paulino (BETHELL, 2002, pp. 380-381). Discursando na Câmara dos Deputados a 15 de julho de 1850, o ministro pediu à casa temporária apoio para liquidar efetivamente com o tráfico. Dedicou a maior parte de um longo discurso de 36 páginas para demonstrar a persistência da Grã-Bretanha na repressão ao tráfico, o que tornava difícil fazer frente a tal movimento. Em sua visão o poderio econômico-militar inglês havia selado a sorte do tráfico:

Quando uma nação poderosa, como é a Grã-Bretanha, prossegue com incansável tenacidade, pelo espaço de mais de 40 anos, o empenho de acabar o trafico com uma perseverança nunca desmentida; quando ela se resolve a despende 650,000 libras por ano somente para manter os seus cruzeiros para reprimir o trafico; quando ela obtém a aquiescência de todas as nações marítimas europeias e americanas; quando o trafico está reduzido ao Brasil e a Cuba, poderemos nós resistir a essa torrente que nos impele, uma vez que estamos colocados neste mundo? Creio que não. (Apoiados.) Demais, senhores, se o trafico não acabar por esses meios, ha de acabar algum dia (Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 15 de julho de 1850).

Uma vez que, a seu ver, não haveria outra saída senão o Império, por seus próprios meios, reprimir o tráfico, pedia à Câmara dos Deputados apoio ao gabinete a fim de levar adiante essa tarefa. A partir desse discurso, de julho até a aprovação da Lei nº 581, chamada Lei Euzébio de Queiroz (aprovada em 4 setembro de 1850), as críticas ao gabinete no tocante à questão do tráfico arrefeceram bastante nos debates parlamentares, reaparecendo somente no ano seguinte. Aprovada a Lei, em outubro

e novembro o governo passou regulamentos a respeito¹¹. Segundo Gonzaga da Silva e Nogueira da Gama, os diplomas legais em questão atribuíram à Auditoria da Marinha a jurisdição sobre os julgamentos relacionados ao tráfico, permitindo que a Armada Imperial atuasse diretamente na repressão e, com isso, inibisse a ação militar britânica (GAMA e GONZAGA, 2018, p.140). A repressão ao tráfico também implicou a criação de um sistema de inteligência. Bethell observa que Hudson cooperou com Paulino e Eusébio, colocando-os em contato com informantes, o que permitia antecipar movimentos dos traficantes (BETHELL, 2002, pp. 396-397), revelando uma dimensão das relações diplomáticas não explicitada nos relatórios oficiais. Nesse sentido, destaca-se também o estudo de Gilberto Guiazelin (2022), que analisa a estratégia de inteligência organizada pelos saquaremas para rastrear traficantes refugiados em Portugal.

A aprovação do referido diploma legal não implicou a imediata cessação do tráfico atlântico de africanos escravizados, tampouco o fim das ações militares britânicas. A experiência da Lei de 1831 encorajava os traficantes à continuidade da atividade, ainda que agora se verificasse um esforço efetivo por parte da administração imperial, pressionada pela coação naval britânica, para coibir o tráfico. No Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros referente ao ano de 1850 (publicado em 1851), o ministro afirmava que “a causa do tráfico está julgada e condenada por todo o mundo para sempre” (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, p. XIV), apresentando dados que, a seu ver, evidenciavam a ação firme do governo: entre outubro de 1819 e a promulgação da lei, foram apreendidos 819 africanos; já de 1850 a 14 de maio de 1851, esse número subira para 1678, sinal de que o país, “armado legalmente”, obti-

nha resultados superiores aos alcançados pela violência dos cruzadores britânicos.

Essas declarações, estrategicamente inseridas no preâmbulo do relatório, buscavam reforçar a legitimidade do governo diante da opinião pública interna e internacional, uma vez que o Parlamento britânico ainda não confiava na efetividade da repressão brasileira ao tráfico. Embora o ministro Paulino Soares de Souza tivesse negociado com os britânicos a suspensão das ordens para perseguições navais no litoral brasileiro, tal entendimento não foi compartilhado unanimemente por Londres. Em correspondência a Hudson, datada de 15 de outubro de 1850, Lord Palmerston reforçava o ceticismo britânico, afirmando que o governo imperial apenas cedeu por não ter força para resistir. Para ele, a experiência da legislação anterior ainda era válida: “in Brazil the existence of a law is one thing, and its practical enforcement another and very different one” (BOURNE, K.; WATT, D.C., 1991, pp. 10-11). Concluía que somente a extinção definitiva do tráfico levaria à suspensão das operações britânicas.

Afora o que afirmava no início do relatório, Soares de Souza fez publicar parte de sua correspondência com Hudson. Buscou nesse documento justificar que o governo brasileiro cumpria sua parte na Convenção de 1826 e que o principal obstáculo, na efetivação do combate ao tráfico, era a intransigência britânica. Ademais, a seleção do conteúdo publicado também servia para que os deputados e senadores, representantes de setores econômicos ligados à escravidão vissem que a abolição do tráfico foi resultado das canhoeriras britânicas contra as quais o Império resistira como pôde.

Justamente aqui entra a discussão entre Paulino e Hudson citada na epígrafe. Em nota dirigida a Hudson, em 31 de ja-

neiro de 1851, Soares de Souza respondia aos protestos da Legação britânica contra o fogo aberto pela fortaleza de Paranaguá contra o cruzeiros britânico *Cormorant*, em maio de 1850, que resultou na morte de dois marinheiros ingleses e em danos à embarcação. Segundo o ministro, isso decorria do abuso de força praticado pela força naval estrangeira nos portos brasileiros.

As visitas e apresamentos feitos nos portos e águas do Brasil, constituem portanto uma violência e um abuso da força; e da violência e do abuso da força não se pode derivar direitos. A violência e a força é repelida pela força quando a há. O governo britânico não tem portanto direito de mandar fazer visitas e apresamentos nos portos e mares territoriais do Brasil. Se o tivesse, também teria o de exercê-la em terra e de varejar as nossas casas e povoações. Dir-se-ia então que o tratado de 1826 não fazia diferença entre terra e mar. O Brasil deixaria de ser nação. **Se o *Cormorant* não tinha direito de visitar a aprisionar navios, ainda mesmo negreiros, no Porto de Paranaguá, se violou o território do Império, é o Brasil quem tem direito de pedir satisfação, em vez de ter obrigação de a dar. Se a desse, o governo imperial reconheceria que os cruzeiros britânicos tem o direito de exercer atos de jurisdição nos seus portos**, e não há calamidade que ele não prefira a esse reconhecimento (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo B, p.p. 21-22. Grifos Meus.).

No mesmo mês de janeiro de 1851, Hudson requisitava ao governo imperial a expedição de ordens para que as fortalezas não abrissem fogo contra embarcações britânicas que fossem aos portos brasileiros com o propósito de reprimir o tráfico. Em resposta datada de 28 do referido mês, Paulino Soares de Souza afirmava que o governo não poderia expedir se-

melhantes ordens. Em resposta dois dias depois, Hudson ameaçava de que caso houvesse tal procedimento pelas guarnições costeiras do Império, uma grande calamidade cairia sobre aquele ponto do país e a responsabilidade seria toda do governo imperial. Replicando em 8 de fevereiro, o ministro dos Negócios Estrangeiros refutava a ameaça e dizia declinar o governo da responsabilidade que Hudson lhe lançava. Em sua opinião, uma vez que os cruzeiros britânicos não tinham tal direito, o Brasil tinha o direito de resistir (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo B, pp. 48-49).

Embora os Relatórios Ministeriais revelem episódios de pressão direta do representante britânico sobre Paulino Soares de Souza, a realidade das negociações diplomáticas era mais complexa do que o discurso oficial sugeria. Apesar da tensão inicial entre os dois países em 1851, Lord Palmerston, em 23 de janeiro daquele ano, declarou em correspondência a Hudson ter lido os regulamentos brasileiros e considerava-os eficazes para extinguir o tráfico, autorizando Hudson a comunicar ao governo imperial que, diante de um empenho efetivo, os cruzeiros britânicos cooperariam com as autoridades brasileiras (BOURNE, K. e WATT, D.C.; 1991, p.12). No entanto, Hudson adiou o gesto conciliatório, transmitindo a declaração apenas em 3 de abril, optando por adiar o aceno para um entendimento entre os dois Estados.

No relatório de 1851 (publicado em 1852), Paulino Soares de Souza acusava a Grã-Bretanha de manter as ordens para que seus cruzeiros continuassem realizando abordagens em território brasileiro, mesmo diante do esforço repressivo do governo imperial. Segundo ele, os britânicos buscavam os méritos exclusivos pela abolição do tráfico. Reiterando uma retórica de defesa da soberania, o ministro

publicava novamente correspondências em que protestava energicamente contra tais intervenções. Em 6 de agosto de 1851, denunciou a apreensão de uma embarcação que transportava escravizados entre províncias, qualificando-a como tentativa de desestabilizar o país por meio de uma “funesta influência que devem exercer sobre certos elementos semibárbaros da população deste país, em detrimento da civilizada” (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo A, pp. 1-2). Rejeitando a ideia de confronto armado, afirmava a Hudson que, embora sem poderio naval, o Império considerava tais ações “atos de guerra feita ao Império”, e que, “apelando para a justiça de Deus e dos homens, recorrerá a todos os meios e recursos extremos para atenuar as calamidades de que se vê ameaçado” (Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo A, pp. 1-2). Justamente aqui é que tem lugar a missiva de Hudson mencionada na epígrafe.

Em nota a Palmerston, datada de 14 de outubro de 1851, Hudson citava um discurso parlamentar de Paulino Soares de Souza em que este afirmava que estaria disposto a negociar com a Grã-Bretanha um acordo de cooperação para reprimir o tráfico desde que o governo estrangeiro aceitasse as seguintes bases: respeito ao território e independência do Império, o que significava não exercer qualquer ato de jurisdição em seus portos, rios, mares e terra. Hudson relatava ter chamado o ministro dos Negócios Estrangeiros para uma conferência verbal na qual ele teria confirmado o teor do discurso (AUBERT; 2017; pp. 55-57). Mediante tal confirmação, Hudson escreveu que respondera que caso fosse efetivo o fim do tráfico por ação do governo brasileiro, o governo britânico daria ordens para que o comandante de suas forças navais obrasse em co-

operação com as autoridades imperiais. Ponderou, porém, que não haveria como suspender essas ordens como pré-condição para entrar em um ajuste.

Se, por um lado, o governo britânico abria um caminho para o diálogo, por outro, o ministro fazia publicar em seu relatório os momentos de tensão dessa relação. Tal seleção de informações, se devia ao fato de que o governo imperial estava levando adiante uma repressão efetiva ao tráfico, medida essa que ia na contramão dos interesses dos grandes proprietários rurais que dependiam da mão de obra africana escravizada para expandir suas *plantations*. Assim, dando publicidade e mostrando a coação militar na qual o país se encontrava, a responsabilidade pela atuação do governo caía nos ombros da Grã-Bretanha. Por mais que declarasse nas tribunas e relatórios que a repressão era política do governo, a seleção dos documentos oficiais era cuidadosamente calculada.

Além das tensões diplomáticas evidenciadas na repressão ao tráfico, o contexto internacional foi decisivo para o enfraquecimento da escravidão no Brasil. A derrota dos estados sulistas na Guerra de Secessão (1861–1865) nos Estados Unidos marcou o declínio do modelo escravista na América, enquanto a Guerra do Paraguai (1864–1870) mobilizou escravizados e libertos no esforço militar brasileiro, fortalecendo sua agenda política e social. Como aponta Ricardo Salles, a incorporação de grandes quantidades de escravizados e libertos às fileiras do exército “fez com que os estadistas imperiais temessem pela manutenção da ordem pública” (SALLES; 1996; p. 167). Esses fatores colocaram o Brasil em isolamento diplomático crescente, tornando-o o único país independente das Américas a manter a escravidão. Em *Ideias em movimento: A geração 1870 na crise do Brasil-Império*,

Ângela Alonso analisa as transformações sociais e políticas desse período, destacando como a crise do Império, em meio a tensões internas e externas, abriu espaço para novas demandas por direitos e mudanças sociais (ALONSO, 2005, pp. 85-102). Esses elementos intensificaram o debate abolicionista, conduzindo parte da elite política imperial, em especial no Partido Conservador à defesa da abolição gradual como estratégia para prolongar o regime escravista (RIBEIRO; 2015; p. 150).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o encerramento definitivo do tráfico intercontinental de africanos escravizados, a política externa do Império brasileiro passou a concentrar seus esforços na região do Rio da Prata, onde, nos anos seguintes, o país se envolveu em diversas intervenções. A Convenção de 1826 acerca do tráfico colocou os líderes do Estado imperial diante de um dilema político relevante. Embora a Lei de 7 de novembro de 1831 tenha declarado ilegal a importação de cativos, o tráfico continuou sendo abertamente defendido na tribuna parlamentar. Durante quase vinte anos, entre a promulgação da referida legislação e a adoção de medidas efetivas pelo governo, a repressão ao tráfico foi ignorada e sua continuidade atribuída à vontade de nação. Foi somente diante do ápice da pressão militar britânica que Paulino Soares de Souza assumiu o comando da política externa brasileira com o desafio de responder a essa conjuntura.

Durante sua atuação ministerial, além das ações já discutidas, Paulino Soares de Souza passou a construir uma narrativa própria sobre o tráfico, vinculada diretamente às disputas políticas de seu tempo. Parte desse discurso, entretanto, foi posteriormente incorporada pela his-

toriografia sem grandes questionamentos. Um exemplo disso é a publicação, em 1852, dos *Três Discursos do Ilmo. e Exmo. Sr. Paulino José Soares de Souza, Ministro dos Negócios Estrangeiros*. Na introdução anônima da obra, declara-se que se reuniram ali discursos notáveis do ministro, que “acabava de escrever uma página brilhante da história do Brasil” (SOUZA, P.J.S., 1852, pp. 5-6). A introdução apresenta o volume como uma síntese de dois grandes temas — o tráfico e o Rio da Prata — bem como suas respectivas resoluções. Entre os discursos, destaca-se aquele proferido em 15 de julho de 1850, em que Paulino pede o apoio da Câmara dos Deputados para que o governo possa efetivamente suprimir o tráfico. Esse discurso transmite a impressão de que o gabinete já havia assumido o compromisso de combater o tráfico desde o início de sua gestão. O texto também traz críticas à atuação britânica, condena a atividade negreira e enaltece o trabalho livre. Dessa forma, consolidou-se a versão de que Paulino estaria decidido, desde o princípio, a pôr fim ao tráfico. Essa leitura aparece, por exemplo, em *A Vida do Visconde do Uruguai*, de José Antônio Soares de Souza, e em estudos mais recentes, como *The Party of Order*, de Jeffrey Neddell, ambos reforçando a ideia de que o ministério já tinha como meta a extinção do tráfico. Vemos assim que uma narrativa construída em meio a disputas políticas do século XIX sobreviveu por longo tempo.

É importante lembrar que, em um cenário no qual a soberania do Brasil era frequentemente violada pela Armada britânica — que realizava incursões e atos de jurisdição em território nacional —, a publicação de correspondências diplomáticas selecionadas por Paulino como anexos aos relatórios ministeriais também cumpria um papel político. Merece

destaque, nesse sentido, a divulgação das exigências feitas por Hudson em relação à emancipação dos africanos livres que haviam chegado ao país após 1831, bem como a firme resposta do ministro brasileiro. Essa iniciativa visava tranquilizar os proprietários ao reforçar que o governo não colocaria em questão a legitimidade da propriedade escravizada adquirida ilegalmente. Apesar das diferentes justificativas e versões articuladas por Paulino e outros políticos da época, o que de fato determinou o fim do tráfico foi o poder militar britânico.

A análise do processo que levou ao fim do tráfico durante o período conhecido como “segunda escravidão” permite compreender os mecanismos de manutenção das elites políticas imperiais ao longo do século XIX. A derrota dos estados sulistas na Guerra de Secessão, em 1865, somada à convocação de escravizados e libertos para servirem no Exército imperial durante a Guerra do Paraguai, representou um abalo significativo na instituição escravista. Esses episódios também contribuíram para o isolamento diplomático do Brasil, que se tornava o único país independente do continente americano a preservar a escravidão. Já na década de 1870, quando o movimento abolicionista ganhou força e passou a contar com o apoio de diversos setores da sociedade, os mesmos grupos políticos que anteriormente retardaram a extinção do tráfico passaram a defender uma abolição gradual. Longe de significar ruptura, tal estratégia visava administrar a transição de forma controlada, prolongando ao máximo o regime escravista. Compreender essa articulação entre diplomacia, escravidão e sobrevivência política permite lançar luz sobre as ambivalências do Império diante das pressões externas e internas por mudança.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALONSO, Ângela. *Ideias em movimento: A geração 1870 na crise do Brasil-Império*. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

AUBERT, P.G. *Entre as Idéias e a Ação: o Visconde do Uruguai, o Direito e a Política na Consolidação do Estado Nacional*. Dissertação de Mestrado São Paulo, FFLCH/USP, 2011.

AUBERT, P.G. *Fazemo-nos Fortes, Importantes e Conhecidos*. Tese de Doutorado, São Paulo, FFLCH/USP, 2017.

BETHELL, L. *A Abolição do Comércio de Escravos no Brasil*. Brasília: Senado, 2002.

BOURNE, K. e WATT, D.C. *British Documents on foreign affairs : reports and papers from the Foreign Office Confidential Print. Series D. . Latin America, 1845-1914*. Bethesda, MD: UPA, 1991.

CONRAD, R.E. *Tumbeiros. O Tráfico Escravista Para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

CARVALHO, J.M. Entre a Autoridade e a Liberdade. in: CARVALHO, J.M. (ORG), *Visconde do Uruguai*. São Paulo: Editora 34, 2002.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012 [1ª ed., 2003].

DANTAS, Mônica Duarte (org.). *Revoltas, motins e revoluções: homens livres pobres e escravizados no Brasil do século XIX*. São Paulo: Alameda, 2011.

FLORY, T. *El Juez de Paz y El Jurado em El Brasil Imperial, 1808-1871 Control y estabilidad política em el nuevo Estado.*, México: Fondo de Cultura Económica, 1986.

GONZAGA DA SILVA, J.F. e NOGUEIRA DA GAMA, E.L.C. A atuação da Marinha Imperial no Processo de Consolidação do Estado Nacional (1824-1852) in: ABREU, G.M. e BARBOSA JÚNIOR (org.). *Marinha do Brasil: Uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.

GRADEN, D.T. A Resistência Escrava e a Abolição do Tráfico Transatlântico de Escravos para o Brasil em 1850. In: *AFRICANA STUDIA*, nº 15, 2010.- Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto.

GUIZELIN, G.S. No rastro dos traficantes retornados e foragidos para Portugal: a -intelligencia saquarema- no combate ao tráfico atlântico de escravos depois de 1850. *Almanack*, v. 1, p. 1-42, 2022.

GUIAZELIN, G.S. A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos. *ALMANACK*, p. 123-144, 2013

JANCSÓ, I. e PIMENTA, J.P.G. Peças de um Mosaico (ou apontamentos para o estudo da emergência da identidade nacional brasileira. In: MOTA, C.G. *Viagem Incompleta*. São Paulo: SENAC, 2000

MAMINGONIAN, B.G. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRIMBERG, K. e SALLES, R. *O Brasil Imperial*, volume 1: 1808-1831. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, pp. 207-233

MANCHESTER, A.K. *Preeminência Inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MATTOS, I.R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Editora Hucitec, 1990.

MARTIUS, C.F. *Como se deve Escrever a História do Brasil*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1845.

PARRON, T.P. *A Política da Escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, FFLCH/USP. São Paulo: 2009.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

REZEK, J.F. (org.), *Conselho de Estado (1842-1889) Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros* Volume 1 (1842-1845). Brasília: Câmara dos Deputados, 1978

RIBEIRO, F.N. *Império das Incertezas: política e partidos nas décadas finais da monarquia brasileira (1968-1889)*. Tese de Doutorado, São Paulo, FFLCH/USP, 2015.

RODRIGUES, J. H. (ORG.) *Atas do Conselho de Estado Pleno, Terceiro Conselho de Estado*. Brasília: Senado Federal, 1978

RODRIGUES, Jaime. *O nefando comércio: tráfico atlântico de escravos no império brasileiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

SALLES, R. *Nostalgia imperial. A formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. 1. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996.

SCHWARZ, Roberto. As ideias fora do lugar [1973]. In: SCHWARZ, Roberto. *Que horas são?* São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SOUZA, J. A. S. *A vida do Visconde de Uruguai (1807-1866)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944.

SOUZA, P.J.S. *Três Discursos de Ilmo. e Exmo. Sr. Paulino José Soares de Souza, Ministro dos Negócios Estrangeiros*. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Companhia, 1852

TOMICH, D. *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and the World Economy*. World Social Change Series. Lanham, MD: Rowman and Littlefield, 2004.

NOTAS

¹ Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1850, Anexo B, p.p. 21-22.

² Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1851, Anexo A, p.6.

³ A independência do Brasil fizera com que as discussões da Grã-Bretanha sobre o fim do tráfico em um primeiro momento se voltassem para o Brasil, adiando o entendimento com Portugal. Com a Lei de 1831 proibindo o tráfico no Brasil, muito desse comércio passou a ser feito com a bandeira portuguesa. Em 1839 o Parlamento Britânico aprovou o Bill Palmerston que autorizava a marinha britânica a capturar navios negreiros de bandeira portuguesa, mesmo sem o consentimento de Portugal, como parte da política britânica de repressão ao tráfico transatlântico. Voltado diretamente contra o tráfico lusitano, o Bill gerou tensão diplomática, mas sua aplicação foi breve: em 1842, Portugal cedeu à pressão britânica e firmou um tratado que autorizava a ação inglesa contra navios portugueses envolvidos no tráfico. Com isso, o Bill tornou-se desnecessário e foi revogado.(GUAZELIN, 2013, pp. 136-137).

⁴ O conceito de “política da escravidão”, formulado por Tâmis Parron, refere-se à articulação entre os interesses da classe senhorial e o Estado imperial brasileiro na defesa institucionalizada do regime escravista ao longo do século XIX. Segundo o autor, essa política não se limitava à preservação jurídica da escravidão, mas envolvia ações deliberadas do governo — como legislação, diplomacia e repressão — voltadas a garantir a continuidade do tráfico negreiro e da exploração do trabalho escravo, em diálogo com as pressões internacionais e os interesses econômicos internos (PARRON, 2009, pp. 20-23).

⁵ Entre outras coisas, o Ato aboliu o Conselho de Estado, criou as Assembléias Legislativas Provinciais, e transformou a Regência Trina em Regência Una. Foi eleito então regente o padre Diogo Antonio Feijó, ficando no cargo até 1837 (FLORY, T; 1986. p.217).

⁶ Abdicando Pedro I em 1831, seus antigos apoiadores constituíram no Parlamento o bloco restaurador, ao passo que seus antagonistas se dividiram entre exaltados e moderados. Nos primeiros anos da regência houve um predomínio dos exaltados. Com a morte de Pedro I os restauradores se juntaram aos moderados, formando o grupo dos regressistas.

⁷ Durante o gabinete maiorista foi aprovada a Lei de Interpretação do Ato Adicional. Em linhas gerais, não permitia que as Assembleias Provinciais alterassem a natureza e as atribuições de cargos de nomeação geral.

⁸ A reforma do Código de Processo Criminal retirou poderes do Corpo de Jurados e do Juiz de Paz, estabelecendo uma série de funcionários policiais e judiciais de nomeação direta pelo Ministério da Justiça. (AUBERT; 2011; p.22).

⁹ Documento de Trabalho Preparado pelo 2º Barão de Cairú (REZEK, J.F; 1978; p.p. 263-265).

¹⁰ Nessa sessão estavam presentes o Visconde de Macaé, o Visconde de Olinda, Francisco de Paula Souza, Visconde de Abrantes, José Joaquim de Lima e Silva, Antônio Paulino Limpo de Abreu e José Antônio da Silva Maia.

¹¹ Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850, (assinado por Eusébio de Queiroz, Ministro da Justiça) regulando a execução da Lei de 7 de novembro de 1831 que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos. Decreto nº 731 de 14 de novembro de 1850, ((assinado por Euzébio de Queiroz, Ministro da Justiça), regulando a execução da Lei nº 581 sobre repressão do tráfico de africanos no Império.