

D. JOÃO VI E A (NÃO) ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS PARA O BRASIL¹

Flávio Rabelo Versiani²

1. INTRODUÇÃO.

Em 19 de fevereiro de 1810 foram celebrados dois famosos tratados entre o então Príncipe Regente de Portugal, D. João, e o Rei Jorge III de Grã-Bretanha: o Tratado de Comércio e Navegação e o Tratado de Aliança e Amizade. Substituíam esses dois documentos um tratado assinado um ano antes, a 28 de fevereiro de 1809, que, embora ratificado pelo governo português em 4 de março, não o fora pelo britânico, que julgou que algumas das cláusulas negociadas pelo Visconde de Strangford, seu embaixador junto à corte portuguesa, não atendiam aos interesses daquele país. As exigências de mudança foram todas aceitas, e incluídas nos dois tratados em que se subdividiu o acordo original.³

Houve alguma relutância de D. João em assiná-los. O item que previa liberdade religiosa para cidadãos britânicos em territórios portugueses (artigo XII do Tratado de Comércio e Navegação) tinha a oposição veemente do Núncio papal; e havia resistências na corte quanto às disposições relativas ao tráfico de escravos (art. X do Tratado de Aliança e Amizade). Foi necessário ao final que Strangford — diplomata que agia “com mais brutalidade que persuasão”⁴ — apresentasse um enérgico ultimato ao Príncipe Regente, o que, nas palavras daquele, teve efeito “instantâneo”: D. João concordou com tudo.⁵ Strangford conseguiu mesmo que a versão final do Tratado de Comércio incluísse outras concessões ao lado britânico, não previstas no documento de

¹ Trabalho a ser apresentado na seção “Políticas Joaninas” do IX Congresso da BRASA – Brazilian Studies Association (New Orleans, 27-29 de março, 2008). A pesquisa de que decorre o trabalho tem o apoio do Programa de Apoio a Núcleos de Excelência (PRONEX), financiado pela Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal, órgão da Secretaria para o Desenvolvimento da Ciência e Tecnologia do Distrito Federal (FAPDF/SCDT), e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

² Departamento de Economia, Universidade de Brasília.

³ Manchester (1972[1933]: 81 ss.). Texto do Tratado de 1809 em Borges de Castro (1857: tomo IV, 286-339).

⁴ Oliveira Lima (1996 [1908]:246)

⁵ Manchester (1972[1933]: 85).

1809. Uma delas era a definição do que seria, para efeitos do tratado, um navio português: seria necessário que este tivesse sido construído em Portugal, e que pelo menos três quartos dos marinheiros fossem portugueses (artigo V). Era uma estipulação altamente lesiva aos interesses portugueses, já que a maior parte de sua marinha mercante era de construção estrangeira, e freqüentemente tripulada por marinheiros espanhóis, ou de outras nacionalidades, principalmente no que se referia ao comércio de vinhos entre Porto e a Inglaterra.⁶

De modo geral, há ampla concordância quanto ao fato de que o Tratado de Comércio de 1810 foi “franca e inequivocamente favorável à Inglaterra”, e que, embora supostamente “fundado sobre as bases de reciprocidade e mútua conveniência”, como dito em seu preâmbulo, de fato “a falta de genuína reciprocidade era absoluta”.⁷ Essa característica assimétrica do Tratado foi em parte atribuída, por muitos historiadores, à posição reconhecidamente favorável à Inglaterra do Ministro de Negócios Estrangeiros de D. João, Rodrigo de Souza Coutinho, o Conde de Linhares. Na visão de Oliveira Lima, por exemplo, o Tratado foi “arrancado à condescendência anglófila de D. Rodrigo de Souza Coutinho ao cabo de dois anos de laboriosas conversações e tenazes esforços por parte [de Strangford].” Na administração portuguesa, D. Rodrigo era visto como o “corifeu do partido *inglês*”.⁸

Segundo o Conde (depois Duque) de Palmela, mais tarde também Ministro de Negócios Estrangeiros do governo português, o Tratado foi “na forma e na substância o mais lesivo e o mais desigual que jamais se contraiu entre duas nações independentes”.⁹ Ficou célebre a concessão de uma tarifa para a importação de produtos ingleses (de 15%: artigo XV do Tratado) mais baixa do que a que fora fixada em 1808 para os produtos portugueses entrados no Brasil (de 16%: Decreto de 11/6/1808), enquanto as importações dos demais países continuavam a pagar 24%, como estabelecido na Carta Régia de abertura dos portos. Só em 1818 a incidência sobre importações de Portugal foi baixada também para 15% (Alvará de 25 de abril de 1818).¹⁰

Nos anos subseqüentes, Portugal tentou em várias ocasiões substituir o Tratado de Comércio de 1810 por um instrumento menos desigual. No Congresso de Viena, de

⁶ Oliveira Lima (1996 [1908]:254); Manchester (1972[1933]: 85).

⁷ Oliveira Lima (1996 [1908]:246, 249). Texto do Tratado de Comércio e Navegação de 1810 em COLLECÇÃO DAS LEIS DO BRASIL (1810:51-72); doravante citada como CLB-C (parte referente a Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias) e CLB-D (parte referente a Decisões).

⁸ Oliveira Lima (1996 [1908]:246: 123).

⁹ *Apud* Oliveira Lima (1996 [1908]: 249).

¹⁰ Texto da Carta Régia, Decreto e Alvará em CLB-C (1808: 1-2; 49-50; 1818:30-36).

1815, que fixou os princípios da paz européia após as guerras napoleônicas, a delegação portuguesa, chefiada por Palmela, levantou essa reivindicação, inclusive procurando usá-la como moeda de troca, no bojo da discussão sobre a eliminação do tráfico de escravos, questão tratada no congresso por insistência inglesa. O representante britânico na conferência chegou a assumir o compromisso de substituir o Tratado, mas essa promessa não foi cumprida nas duas décadas subseqüentes: só em 1836 chegou-se a um acordo para sua suspensão. Um novo tratado comercial entre Portugal e a Grã-Bretanha, negociado por Palmela, seria celebrado seis anos mais tarde, em 1842, já num outro contexto histórico, tendo os portugueses perdido havia muito sua colônia americana.¹¹

O Tratado Comercial de 1810 permaneceu, no entanto, como um símbolo da dependência econômica e política portuguesa em relação à Inglaterra, naquele período. Na expressão de Oliveira Lima, a Inglaterra se convertera então “praticamente na suserana de Portugal”. E, como se sabe, o novo governo brasileiro, também dependente da intervenção inglesa para o reconhecimento da independência, foi levado a assinar com a corte britânica, em agosto de 1827, um tratado cujas cláusulas comerciais reproduziam, essencialmente, as de 1810, dando assim continuidade, como observou Manchester, à mesma linha de relações comerciais com a Inglaterra, marcadas por um sentido de subordinação a esse país, que vinha desde o tratado anglo-português de 1642.¹²

Dadas essas relações tão assimétricas entre os dois países, pode parecer paradoxal a bem-sucedida resistência oposta às pressões britânicas contra o tráfico de escravos. D. João expressara, no Tratado de Aliança e Amizade de 1810, sua resolução de “cooperar com Sua Majestade Britânica na causa da humanidade e justiça, adotando os mais eficazes meios para conseguir em toda a extensão de Seus domínios uma gradual abolição do comércio de escravos”.¹³ No entanto, a despeito das múltiplas gestões e medidas adotadas pelos ingleses, nos anos que se seguiram, no sentido de forçar a realização dessa promessa, ela só de fato efetivada quatro décadas mais tarde, pelo Brasil independente, numa conjuntura bem diversa. De eficácia indiscutível no que toca à obtenção de concessões comerciais, a “suserania” britânica sobre o reino português — e, por extensão, sobre o Brasil pós-independência — mostrou-se pouco

¹¹ Bethell (1970:13); Oliveira Lima (1996 [1908]: 274, 276); Borges de Castro (1857: tomoVI,208, 336).

¹² Oliveira Lima (1996 [1908]:249); Manchester (1972[1933]:210).

¹³ Texto do Tratado de Aliança e Amizade DE 1810 em CLB-C (1810: 43-50).

eficiente na consecução de um outro objetivo central da diplomacia inglesa do período, a extinção do tráfico.¹⁴ Qual a razão dessa discrepância?

O presente trabalho objetiva um reexame das tratativas entre Portugal e Inglaterra sobre a questão do comércio escravista, no período joanino, visando reunir elementos para uma resposta à indagação acima. Nos últimos anos, o estudo do tráfico de escravos teve o benefício da divulgação de informações minuciosas sobre mais de 27.000 viagens de navios negreiros que cruzaram o Atlântico, do século XVI ao século XIX; o número de escravos transportados nesses navios corresponde a cerca de 70% do total da imigração forçada de africanos para as Américas.¹⁵ Embora a cobertura do tráfico para o Brasil esteja entre as menos completas, nessa base de dados, ainda assim sua utilização pode trazer esclarecimentos relevantes em relação ao tema aqui tratado, como se verá a seguir.

A seção seguinte trata, cronologicamente, dos acordos entre os dois países, no período do governo de D. João, e das negociações respectivas. A terceira seção examina alguns dados numéricos sobre o tráfico para o Brasil, nesse período, lançando mão principalmente da análise de informações constantes da base de dados do Instituto Du Bois. A última seção reúne as principais conclusões.

2. ACORDOS E DECISÕES RELATIVOS AO TRÁFICO, 1810-1821

2.1 O Tratado de Amizade de 1810

O Tratado de Amizade e Aliança entre Portugal e a Inglaterra, de 19 de fevereiro de 1810, teve como pano de fundo a situação de conflito então existente na Europa; seu preâmbulo menciona a “presente Crise, durante a qual Sua Alteza Real O Príncipe Regente de Portugal [...] tem constantemente recebido de Sua Magestade Britannica o mais generoso e desinteressado Socorro [...]”. Essa particularidade foi reconhecida no Tratado de 1815, relativo ao tráfico de escravos; seu artigo III estabeleceu que “O Tratado de Aliança [de 1810], sendo fundado em circunstancias temporarias, que

¹⁴ A obtenção de ganhos comerciais e a supressão do tráfico eram dois dos três focos de preocupação da Inglaterra em relação ao Brasil, no período (sendo o terceiro a questão da Banda Oriental). Manchester (1972[1933]:186).

¹⁵ A base de dados sobre o tráfico do Instituto Du Bois, da Universidade de Harvard, compilada por Eltis, Behrendt, Richardsos e Klein, foi divulgada em Eltis *et al.* (1999).

felizmente deixaram de existir, se declara pelo presente artigo por nullo e de nenhum effeito em todas as suas partes [...].”¹⁶

A menção ao comércio de escravos, no último artigo substantivo do Tratado de 1810 (art. X), apesar de ter despertado resistências na corte de D. João, como mencionado acima, não encerrava maiores grandes concessões por parte de Portugal. Nesse artigo, o Príncipe Regente, confessando-se

plenamente convencido da Injustiça, e má Política do Commercio de Escravos, e da grande desvantagem que nasce da necessidade de introduzir, e continuamente renovar, uma Estranha, e Facticia População para entreter o Trabalho e Industria nos seus Dominios do Sul da América,

afirmava sua resolução de adotar “os mais efficazes meios para conseguir em toda a extensão de Seus Dominios uma gradual abolição” daquele comércio. Além dessa intenção genérica, proibia-se concretamente aos súditos portugueses que praticassem o tráfico escravista “em outra alguma parte da Costa da África que não pertença actualmente aos Domínios de Sua Alteza Real”.¹⁷

No entanto, essa proibição era, em termos práticos, inteiramente inócua. Na época, as importações de escravos para o Brasil provinham, de forma quase exclusiva, de portos na costa africana que, ou eram possessões portuguesas, ou eram áreas reivindicadas como tais, e mencionadas explicitamente no Tratado como locais legítimos de embarque de escravos.

O levantamento de viagens do tráfico negreiro do Instituto Du Bois veio deixar claro que, ao contrário do que ocorreu no caso da América do Norte e das ilhas caribenhas, onde a origem dos cativos foi mais diversificada, a migração forçada de africanos para o Brasil proveio essencialmente de duas regiões bem definidas da África:

The two main regions of Brazil — Bahia and the South-Central area — drew heavily on a single region of Africa. In Bahia’s case about nine in ten Africans came from the Bight of Benin; in South-Central Brazil about eight in ten came from West-Central Africa.¹⁸

“South-Central Brazil” significa, nesse contexto, o Rio de Janeiro, no período do Tratado. A análise dos dados do Instituto Du Bois mostra que todas as viagens de navios do tráfico escravista para o Sudeste do Brasil registradas no século XVIII (405 viagens) e na primeira década do século XIX (244 viagens) desembarcaram no Rio de

¹⁶ CLB-C (1815: 29-30).

¹⁷ CLB-C (1810: 48-49).

¹⁸ Morgan (1997: 125).

Janeiro. Apenas nas décadas seguintes começam a aparecer outros portos de destino, a maioria no Estado do Rio, como Campos e Macaé.¹⁹

E como “West Central Africa” pode-se entender Angola: pelos dados de Klein, os escravos desembarcados no Rio, quando provenientes do Centro-Oeste africano, originavam-se dessa colônia portuguesa, incluindo a região do atual enclave de Cabinda. E os provenientes de outras regiões vinham quase todos de portos de Moçambique, no Sudeste da África — também possessão portuguesa. Em partes da costa africana que não fossem “domínios de Sua Alteza Real”, os embarques para o Rio eram inexpressivos.²⁰

A região de Cabinda — o chamado Congo Português — não pertencia formalmente a Portugal, na época, mas era reivindicada por Lisboa. Os negociadores portugueses tiveram o cuidado de deixar explícitos, no Tratado de 1810, “os Direitos da Coroa de Portugal aos Territórios de Cabinda e Molembo, os quaes Direitos foram em outro tempo disputados pelo Governo de França”, assim como “os Direitos de seus Vassallos de negociar com estes Lugares, exactamente da mesma maneira que elles até aqui o praticavam.”²¹ Os direitos reclamados por Portugal sobre Cabinda e Molembo foram depois reafirmados no Tratado de 1815 sobre o tráfico de escravos (artigo II), e tornados mais explícitos na Convenção Adicional a este Tratado, celebrada em 28/7/1817 (art. II, item 2º). Este último documento definiu aqueles territórios como os compreendidos entre 5°12’ e 8° de latitude sul.²²

Para o período entre 1801 e 1810, o levantamento do Instituto Du Bois permite comprovar, com pormenores, a origem dos escravos trazidos para o Rio de Janeiro. Nesse período, os dados desse catálogo parecem abranger a totalidade das viagens de traficantes com esse destino. Com efeito, nas estimativas amplamente aceitas de Eltis, a importação do Rio de Janeiro, nessa década, foi de 108,3 mil, o que coincide precisamente com os números propostos, com metodologia distinta, por Florentino (108.322).²³ Os dados do Instituto Du Bois fornecem um número praticamente igual: 108.494 escravos desembarcados, num total de 244 viagens. Desse total, 223 viagens

¹⁹ Computado a partir da base de dados em Eltis *et al.* (1999).

²⁰ Klein (1987, Tabela 6).

²¹ Artigo X do Tratado de Amizade e Aliança de 1810 em CLB-C (1810:48-49).

²² CLB-C (1815:29; 1817:77). O Congo Português, hoje a província angolana de Cabinda, foi atribuído formalmente a Portugal na Conferência de Berlim, de 1885, que fixou a “partilha” colonial do continente africano [...].

²³ Eltis (1987a, Table A-1), dados para “Brazil, South of Bahia”; Florentino (1997, Tabela 3). O rótulo “South of Bahia”, nos dados de Eltis, refere-se, no período, ao Rio de Janeiro; ver sobre isso Eltis (1987b:116).

provieram de Benguela, Cabinda, Molembo ou outros portos de Angola; 11 de Moçambique e 7 da Ilha do Príncipe (também possessão de Portugal). Ou seja: apenas 3 viagens, com um desembarque conjunto de 1.011 escravos (0,93% do total desembarcado) não se originaram de áreas pertencentes à coroa portuguesa.²⁴

No que se refere ao tráfico para a Bahia, predominaram os embarques na Baía de Benin, como visto acima. A Baía de Benin é usualmente definida, nesse contexto, como o trecho do Golfo de Guiné compreendido entre os rios Volta e Nun (o braço principal do delta do Níger), o que hoje inclui o litoral de Togo, Benin e da maior parte da Nigéria, além de pequeno trecho no leste de Gana.²⁵ O comércio de escravos com a Bahia originou-se numa porção desse litoral conhecida como “Costa da Mina”. O nome deriva do antigo forte de São Jorge da Mina, erigido pelos portugueses, no final do século XV, no litoral oeste de Gana (então Costa do Ouro), cerca da atual cidade de Cape Coast. Importante entreposto de comércio português no século XVI, o forte foi conquistado pelos holandeses em 1637, o que forçou os traficantes lusos a comerciarem em portos na costa mais a leste, que passou a ser conhecida com o nome do forte. A partir do final do século XVII, a Costa de Mina foi o foco do comércio de escravos para a Bahia, tendo Ajudá (ou Ouidah), no atual Benin, como o porto principal. Aí também os portugueses construíram um forte, em 1721.²⁶

Em seu estudo clássico sobre o tráfico de escravos para a Bahia, Verger definiu a Costa da Mina como o trecho da Baía de Benin do Rio Volta até Cotonu, no Daomé (hoje Benin): cerca de metade do litoral daquela Baía.²⁷ Mas há indicações de que, para os portugueses do século XVIII, o nome se aplicava a um litoral bem mais amplo. Vianna Filho, depois de afirmar que “*Costa da Mina* foi designação apenas usada pelo comércio de escravos, não tendo entrada na geografia”, cita um documento de 1756 que se referia à Costa da Mina como todo o litoral ocidental da África desde o Cabo do Monte (no norte da Libéria, quase na fronteira de Serra Leoa), até o Cabo Lopo Gonçalves, ou Cabo Lopez, no Gabão. Ou seja: todo o Golfo de Guiné, abrangendo a Costa do Marfim, a Costa do Ouro, a Baía de Benin (às vezes referida como Costa dos Escravos) e a Baía de Biafra.²⁸

²⁴ Computado a partir da base de dados em Eltis *et al.* (1999).

²⁵ Eltis *et al.* (1999:17).

²⁶ Verger (1968: 27 e seg.; 132 e seg.).

²⁷ Verger (1968:27).

²⁸ Vianna Filho (1946:26); ver também Boxer (1962:175) e Curtin (1969:208).

A importância de delimitar a Costa da Mina decorre do fato de que o Tratado de Amizade e Aliança, de 1810, declarou expressamente que essa região ficava excluída da zona de proibição do tráfico de escravos. Com efeito, o artigo X do Tratado, que estabeleceu que o comércio de escravos só seria permitido nos domínios africanos da coroa portuguesa, estipulou também que o ali disposto não seria considerado

como limitando ou restringindo o Commercio de Ajuda, e outros Portos d’Africa (situados sobre a Costa commumente chamada na Língua Portuguesa a Costa da Mina) e que pertencem, ou a que tem pretensões a Corôa de Portugal.

Assim, o Tratado não fixou qualquer impedimento à continuação do comércio usual de escravos para a Bahia, a partir daquele vasto litoral. A referência a pretensões de domínio, no artigo citado, certamente se refere aos entrepostos que Portugal estabeleceu, em vários pontos da costa africana (como os dois fortes acima referidos), a exemplo das demais nações envolvidas no tráfico. No caso do Forte de São Jorge, cabe lembrar que os portugueses mantiveram sua posse formal por longo tempo, até os anos sessenta do século XX.

A base de dados do Instituto Du Bois não contém registros de viagens de navios negreiros para a Bahia, nas décadas anteriores ao Tratado de 1810. Mas Maurício Goulart cita dados relativos à entrada global de escravos no porto de Salvador, entre 1798 e 1807: 75.140 cativos, 53.140 provenientes da Costa da Mina e 22.000 de possessões portuguesas, Angola e Benguela.²⁹ Ou seja: todos originários de áreas onde o tráfico era permitido, pelo Tratado.

Ou seja: todo o tráfico negreiro para o Brasil, na época anterior ao Tratado de Amizade de 1810, já provinha de regiões que o Tratado declarava lícitas para esse comércio. No entanto, as claras estipulações do Tratado não impediram que diversos navios escravistas portugueses fossem apresados pela marinha de guerra britânica, nos anos seguintes: pelo menos dezessete capturas, em 1811 e 1812. “Tous, sauf deux, donc la présence à Cuba et Porto-Rico s’expliquait difficilement, faisaient le traite à la côte d’Afrique en des lieux autorisés par l’article X du traité du 19 février 1810”, como assinalou Verger. Uma evidente violação do tratado, pelo lado britânico.

Dos navios capturados, doze pertenciam a comerciantes da Bahia.³⁰ Isso deu origem a protestos, ameaças a súditos britânicos em Salvador e a várias manifestações diplomáticas, o que culminou com uma Convenção entre Portugal e a Grã-Bretanha,

²⁹ Goulart (1950:265).

³⁰ Verger (1968:295-296).

celebrada em Viena em 21 de janeiro de 1815 (na véspera da assinatura do Tratado de 1815 sobre o tráfico), onde o governo britânico se comprometia, “sem as delongas inseparáveis das formas judiciais”, a “indemnizar ampla e razoavelmente aqueles dos Vassallos Portugueses que tenham sido lesados” por capturas feitas injustamente, no período anterior a 1º de junho de 1814, e para isso pagaria uma compensação global de 300.000 libras.³¹

Poucas semanas depois da ratificação da Convenção, em 8 de junho de 1815, o Príncipe Regente baixou, a 17 de julho, instruções relativas ao recebimento da indenização, convocando os comerciantes prejudicados a se habilitarem, e determinando que a Real Junta do Comércio coordenasse os procedimentos (aplicando financeiramente a soma a ser recebida, “a fim de que deste modo se acumulem os lucros àquelle fundo e seja a final maior o computo que haja de dividir-se.”)³². Mas foi uma pressa inútil: o pagamento da prometida compensação ainda levaria anos. Em julho de 1817, quando foi celebrada a Convenção Adicional ao Tratado de 1815, não havia sido tomada qualquer providência relativa ao pagamento; incluiu-se então um artigo, ao final da Convenção, em que o governo britânico assumiu novamente o compromisso formal com a indenização (art. XI). Aí se prometeu que o pagamento seria feito em 1818, em duas prestações.³³

Vê-se que, de lado a lado, havia um respeito bastante limitado ao espírito, e mesmo à letra dos acordos celebrados. A bela retórica diplomática mais ocultava do que revelava as verdadeiras disposições das partes. Do lado inglês, a pressão sobre o governo do movimento abolicionista, assim como dos influentes interesses ligados à produção de açúcar nas Antilhas britânicas, ameaçada pelos custos mais baixos da brasileira, impelia ao uso de todos os meios possíveis para obtenção do fim do tráfico africano.³⁴

Por sua vez, os portugueses, convencidos da indispensabilidade da mão-de-obra escrava para a economia da colônia, buscavam, contrariamente aos compromissos formalmente assumidos, prolongar ao máximo a vigência daquele comércio. Mesmo o anglófilo Conde de Linhares foi surpreendentemente franco a esse respeito, quando

³¹ Texto da Convenção em CLB-C (1815:25-27). Segundo Oliveira Lima (1996[1908]:273-74), a decisão de pagar a indenização teria sido facilitada dado “o fato, mencionado na Câmara dos Comuns, de ser boa parte da indenização destinada a encher os bolsos de especuladores britânicos que faziam uso da bandeira portuguesa para cobrir seu nefando tráfico.”

³² CLB-D (1815:17).

³³ CLB-C (1817:82-83).

³⁴ Cf. Manchester (1972: 164 e segs.).

protestou junto às autoridades britânicas, em 1811, pelo apresamento de navios, ao arrepio do Tratado de 1810. Depois de lembrar que no Parlamento inglês se lutara por mais de vinte anos, antes que a proibição do tráfico negreiro fosse aprovada — e isso apesar de o exíguo território das Antilhas britânicas contar com grande contingente populacional —, afirmava que, dada a necessidade de braços para as minas e culturas do Brasil, era evidente que antes de meio século Sua Alteza Real não poderia, embora muito o desejasse, suprimir aquele comércio “triste mas necessário”. Esse objetivo só poderia ser atingido de forma lenta e progressiva; o uso da força, que o governo britânico parecia privilegiar, apenas irritava, sem produzir qualquer resultado favorável.³⁵ (Vê-se que Linhares não errou muito, em sua estimativa do prazo necessário para extinção do tráfico).

A avaliação de Oliveira Lima, quanto às negociações entre Portugal e Inglaterra sobre o tráfico, parece pertinente: “Em qualquer dos lados não imperava neste assunto a boa fé: muito menos nos compromissos assumidos para o futuro.”³⁶

2.2. O Alvará de 1813.

Em 24 de novembro de 1813, movido em grande parte por denúncias de abolicionistas no Parlamento Britânico, D. João baixou diversas normas visando melhorar o tratamento dado aos escravos nos navios vindos da África.³⁷ O Príncipe Regente afirmava, no preâmbulo do Alvará, que o exame das estatísticas populacionais da colônia o convencera de que “o número de seus habitantes não é ainda proporcionado à vasta extensão” do território, sendo portanto necessário permitir que se continuasse a “exportar dos portos da África braços que houvessem de auxiliar e promover o aumento da agricultura e da indústria” em terras brasileiras.

No entanto, para melhoria do “tratamento duro e inhumano” dado aos escravos durante o transporte, a lei estabelecia, entre outras regras: (i) novos limites para a relação entre escravos e a tonelagem dos navios (5 escravos por tonelada, até 201 toneladas; 1 escravo por tonelada adicional, daí por diante)³⁸; (ii) proibição de marcação

³⁵ *Apud* Verger (1968:295).

³⁶ Oliveira Lima (1996 [1908]: 274).

³⁷ Oliveira Lima (1996 [1908]: 272); texto do alvará, fonte das citações a seguir, em CLB-C (1813:48-55).

³⁸ Limites de lotação de navios escravistas haviam sido anteriormente estabelecidos por legislação portuguesa de 1684. Os portugueses foram pioneiros nesse tipo de regulação, no que foram imitados mais tarde pelos ingleses. Ver Klein (1978:29).

dos escravos a ferro quente, o que deveria ser substituído por manilhas ou coleiras; (iii) obrigatoriedade de haver, nas embarcações do tráfico, um “Cirurgião Perito” e uma enfermaria; (iii) regras detalhadas sobre a alimentação (arroz pelo menos duas vezes por semana; milho — “alimento que os negros preferem a qualquer outro” — deveria ser misturado ao feijão; etc.) e o fornecimento de água aos cativos; (iv) “para preparo da comida se empregarão caldeirões de ferro, ficando reprovados os de cobre”; (v) obrigatoriedade de conduzir os escravos ao tombadilho duas vezes por dia, e de obrigá-los a se banharem em água salgada, pelo meio-dia. Fixaram-se ainda prêmios, a serem pagos ao Mestre e ao Cirurgião do navio, caso a mortalidade durante a viagem fosse inferior a 2% (e metade do prêmio se esse índice fosse superior a 2% mas inferior a 3%).

Há razões para supor, no entanto, que essas estipulações fossem, ao menos em parte, mais associadas às pressões inglesas do que a um propósito firme de reduzir os sofrimentos dos cativos. De fato, poucos anos mais tarde várias delas foram abrandadas (as mais passíveis de verificação, pode-se dizer). O Alvará de 26 de janeiro de 1818, que fixou penas para os envolvidos no tráfico ilícito de escravos (uma exigência da Convenção celebrada com a Inglaterra em julho de 1817), incluiu as seguintes alterações nas regras de 1813: (i) a relação entre número de escravos e tonelagem do navio foi reduzida, para navios de grande tonelagem, ficando uniformizada em 5 por 2, em todos os casos, eliminando-se a relação de 1 por 1 para capacidades acima de 201 toneladas; (ii) a marcação a quente no corpo dos cativos voltou a ser permitida, desde que se usassem “carimbos de prata”; (iii) na ausência de cirurgiões, aceitava-se que esses fossem substituídos por “pretos sangradores”; (iii) caldeiras de cobre poderiam voltar a ser usadas, desde que “estanhadas de novo” em cada viagem.³⁹

Terão produzido algum efeito os prêmios oferecidos, no Alvará de 1813, para taxas de mortalidade menores do que 3%? Os dados do Instituto Du Bois fornecem alguma evidência sobre isso, embora com resultados ambíguos. A média das taxas de mortalidade observadas, no período anterior ao Alvará, em navios escravistas desembarcados no Rio de Janeiro (383 viagens, entre 1800 e 1813), foi de 8,8% (com desvio padrão de 7,6%). Comparando essa média com a referente ao período posterior ao Alvará, também para desembarques no Rio (218 viagens, entre 1814 e 1821), vê-se que neste último período a mortalidade foi maior do que antes: 10,4% (desvio padrão:

³⁹ Texto do alvará em CLB-C (1818:7-10).

11,9%). A proporção de viagens com mortalidade acima de 30% (possivelmente refletindo a ocorrência de epidemias a bordo) também subiu muito, mais do que triplicando (1,8% em 1800-1813, 6,4% em 1814-1821). Por essas indicações, não se poderia dizer que os prêmios tivessem resultado em qualquer melhora nas condições de salubridade dos navios escravistas. Por outro lado, no entanto, a proporção de viagens com mortalidade inferior a 3% aumentou de forma expressiva, passando de 18,5%, em 1800-1813, para 25,2%, em 1814-1821. É possível que, de alguma forma, o incentivo pecuniário tenha suscitado uma resposta positiva, por parte dos responsáveis pelo trato dos escravos durante a travessia (ainda que, suponhamos, por meio de um falso super-registro de baixas mortalidades, na documentação dos navios). Essa é uma dúvida que terá que aguardar maiores pesquisas, para ser dirimida.⁴⁰

2.3 O Tratado de 1815

Como mencionado acima, a questão da suspensão do comércio de escravos foi, principalmente por insistência inglesa, um dos pontos debatidos pelas potências européias durante o longo Congresso de Viena, entre outubro de 1814 e junho de 1815.⁴¹ A delegação portuguesa, chefiada por Palmela, tinha como pontos centrais de interesse, além do tráfico, disputas territoriais relativas à fronteira com a Espanha e com Guiana Francesa; pretendia-se também negociar com a Inglaterra a revogação total ou parcial do Tratado de Comércio de 1810. No que toca ao tráfico, a posição portuguesa era francamente minoritária, no Congresso; prevalecia uma tendência contrária ao comércio escravista. Assim, a representação portuguesa, percebendo ser inviável remar contra a corrente, decidira, como mal menor, propor a supressão imediata do tráfico ao norte do Equador, e sua abolição total num prazo de oito anos, em troca de concessões sobre outros pontos.⁴² O fim do comércio acima do Equador foi de fato formalizado, durante a Conferência, por meio do Tratado celebrado entre Portugal e a Grã-Bretanha em 22 de janeiro de 1815.⁴³ A proibição total, no entanto, foi deixada em aberto, a ser fixada posteriormente por um acordo separado (cf. o art. IV do Tratado de 1815). As potências reunidas no Congresso deixaram, também, de declarar ilícito o tráfico de escravos, ao contrário do que defendia a delegação britânica, e limitaram-se a uma

⁴⁰ Cômputos deste parágrafo feitos a partir de dados em Eltis *et al.* (1999).

⁴¹ Sobre o Congresso de Viena, ver Oliveira Lima (1996 [1908]: cap. XII)

⁴² Oliveira Lima (1996 [1908]: 311).

⁴³ Texto do tratado em CLB-C (1815:27-31).

declaração de princípios, assinada em 8 de fevereiro de 1815, condenando, em termos veementes, mas vagos, a escravatura — declaração subscrita também por Portugal. Embora, quanto aos demais pontos, as reivindicações de Portugal não tenham tido bom êxito na Conferência, no que toca ao comércio de escravos os resultados foram considerados um triunfo para a diplomacia de Palmela.⁴⁴

De fato, os embarques de escravos ao norte do Equador não eram, na época, uma proporção importante das entradas totais de africanos no Brasil. O hemisfério norte significava, nesse contexto, a Costa da Mina; depois de terem representado mais da metade daquelas entradas, no início do século XVIII (52%, nas duas primeiras décadas do Setecentos), os embarques nessa Costa responderam por menos de 27% da importação brasileira, entre 1790 e 1809.⁴⁵ A concessão feita por Palmela podia ser vista como parte da política de dar alguns anéis, mas manter os dedos.

Por outro lado, o tráfico para a Bahia seria, é claro, duramente atingido pela proibição, dada a antiga dependência dessa província da importação de escravos da Costa da Mina, acima da linha equatorial. Como visto acima, os números de Goulart mostram que 70% dos escravos desembarcados da Bahia, no início do século XIX, provinham dessa Costa, enquanto os dados do Instituto Du Bois comprovam que o tráfico do Rio de Janeiro se originava quase exclusivamente de Angola. Todo o ônus da concessão feita aos ingleses em Viena recaía, assim, sobre a Bahia.

A relativa facilidade com que Palmela se dispôs a sacrificar o comércio acima do Equador pode ser melhor compreendida quando se tem em conta a forma como o controle do comércio de escravos evoluíra, no Rio de Janeiro, na década precedente, sob a influência de dois acontecimentos quase coincidentes no tempo: a abolição do tráfico de escravos pelo Parlamento britânico, aprovada em março de 1807 com efeito a partir de 1º de janeiro de 1808, e a vinda de D. João para o Brasil.

Como observou Eltis, o comércio de escravos dependia essencialmente do crédito. A importação de escravos envolvia várias operações de compra e venda, e em todas elas costumava haver pagamento futuro: desde o suprimento dos navios com um variado estoque de mercadorias a serem levadas para a África, passando pelas transações com os traficantes africanos, até a venda final nas Américas; e todo o

⁴⁴ Bethell (1970:12 e segs.); Oliveira Lima (1996 [1908]: 274-76; 324).

⁴⁵ Porcentagens calculadas a partir de dados em Eltis (1987a: Table A.1); Richardson (1989: Table 4) e Klein (1999: Table A.2).

processo podia se estender por um período de anos.⁴⁶ A superioridade dos traficantes ingleses sobre os de outras nacionalidades derivava principalmente de seu maior acesso ao crédito, mesmo por que, ao contrário de períodos posteriores, bens fluíam entre países com mais facilidade do que o capital, no século XVIII.

A supressão do tráfico britânico, em 1807, ocorreu numa fase em que a vantagem relativa de seus comerciantes nessa atividade estava no auge. Não surpreende, assim, que haja ampla evidência de que muitos deles continuaram a investir no mesmo ramo, nos anos seguintes, de várias maneiras. Por exemplo: impedidos agora de possuir navios, usavam embarcações de outras bandeiras, em especial a espanhola, com documentação falsa ou registradas em nome de terceiros.⁴⁷ Sob pressão das autoridades, essas formas mais diretas de participação britânica no tráfico negreiro declinaram, ao longo da segunda década do século XIX; mas não duas outras, provavelmente mais importantes: o fornecimento de crédito e de mercadorias para o comércio de escravos. A queda de preços, a partir de cerca de 1780, das manufaturas inglesas mais usadas como moeda de troca na compra de escravos na África, como tecidos ou ferro em lingotes, favoreceu em muito o aumento dessa participação inglesa no comércio escravista.

A transferência da corte portuguesa para o Brasil veio facilitar, de duas maneiras, que o aumento da influência inglesa se estendesse ao mercado de escravos brasileiro. De um lado, a abertura dos portos e a vantagem tarifária dada à Inglaterra pelo Tratado de 1810 atraíram grande número de comerciantes ingleses para o Brasil: nos três anos seguintes à chegada de D. João, setenta e cinco firmas comerciais britânicas estabeleceram representações no Rio de Janeiro.⁴⁸ Essas firmas tinham a grande vantagem de vender a prazo; o comércio brasileiro passou a depender de forma crescente do crédito britânico. No caso do comércio escravista, tanto o crédito como as mercadorias levadas para a África provinham principalmente da Inglaterra.

O segundo elemento foi a transferência para o Brasil, acompanhando a corte, de numerosos mercadores portugueses que mantinham tradicionais ligações comerciais com a Inglaterra. Com acesso ao crédito britânico, esses comerciantes passaram a dominar o tráfico de escravos de Angola, forçando os traficantes brasileiros a buscar

⁴⁶ “Of all the major branches of European long-distance trade, the slave trade was perhaps the most vulnerable to delayed returns and the most reliant on credit.” (Eltis, 1987a: 51). O parágrafo acima e os dois seguintes baseiam-se em Eltis (1987a: cap.4).

⁴⁷ “Of the fifty or so Cuban-bound slave ships captured by the British Navy between 1808 and 1817, all but two came from British and American ports or had fraudulent Spanish papers covering British or U.S. equity.” (Eltis, 1987a: 53-54).

⁴⁸ (Eltis, 1987a: 59).

rotas marginais de suprimento.⁴⁹ Isso provocou mudanças e conflitos também em Angola, onde comerciantes portugueses ali residentes, antes com participação importante no tráfico de escravos, frequentemente em associação com brasileiros, foram também deslocados pelos interesses anglo-portugueses baseados no Rio de Janeiro.⁵⁰ Estes últimos contavam, aparentemente, com apoio governamental: há menções a favorecimentos por parte de autoridades angolanas, em detrimento dos traficantes locais, e a fiscalizações rigorosas aplicadas apenas a estes últimos (com base no Alvará de 1813)⁵¹.

Em suma, o tráfico de escravos, nos anos que se seguiram à vinda da corte e ao Tratado de Comércio de 1810, tinha no Brasil dois ramos principais, com características bem distintas.⁵² O primeiro, e numericamente mais importante, era centrado no Rio de Janeiro, suprido por Angola e dominado por comerciantes portugueses recém-vindos de Lisboa, que tinham forte suporte financeiro britânico e reexportavam mercadorias britânicas para a África. O segundo, centrado na Bahia, dependia basicamente de embarques da Costa da Mina, não tinha a típica característica triangular da maior parte do comércio africano de escravos, mas baseava-se na exportação de fumo de produção local, e era conduzido e financiado principalmente por negociantes baianos.⁵³

Quando se considera, como é amplamente reconhecido na literatura, que a administração joanina no Brasil era dominada por interesses portugueses, em oposição aos interesses locais, não fica difícil entender a decisão de Palmela de sacrificar o tráfico baiano, para preservar o fluminense. O primeiro era uma questão essencialmente local, envolvendo apenas brasileiros; já o segundo interessava um setor influente, e economicamente poderoso, dos portugueses vindos para o Brasil (além de acarretar, pelo comércio triangular, grande importação de produtos ingleses — “in quantities vastly beyond Brazil’s ability to consume”, como observou Miller⁵⁴ — o que gerava

⁴⁹ “The Brazilians, deprived of British capital, abandoned the strong position at Luanda they had built up in the preceding three decades and dispersed to seek slaves at more remote points along the African coast.” (Miller, 1988: 505). Sobre o argumento do parágrafo acima, ver Miller (1988: cap.14).

⁵⁰ Miller (1988: 519).

⁵¹ Miller (1988: 515; 525).

⁵² Cabe referir que o suprimento de escravos para Pernambuco aparentemente se dava, em grande parte, pela Bahia. O tráfico direto se fazia principalmente com Angola, contrabalançado por exportações de algodão, e era intermediado, depois de 1808, por comerciantes portugueses que haviam permanecido em Lisboa. (Miller, 1988: 524-25).

⁵³ “Le traite des esclaves ne se faisait pas à Bahia suivant le système classique des voyages triangulaires, mais sous la forme d’échanges réciproques et complémentaires, tabac contre esclaves.” (Verger, 1968: 10).

⁵⁴ Miller (1988: 507)

rendimentos para a Coroa). Tratava-se, em última análise, de priorizar a metrópole, em lugar da colônia, o que certamente pareceria natural a Palmela.

O tom geral das atitudes e decisões da corte coadunava com isso. Como menciona Oliveira Lima, a atmosfera palaciana era, com exceção de D. João, “carregada de desprezo pelos nacionais.”⁵⁵ Entre os ministros nomeados por D. João, ou membros do Conselho de Estado, não havia nenhum brasileiro; e da enorme quantidade de novos cargos burocráticos, criados principalmente para acomodar os nobres portugueses que acompanharam o Regente, os nacionais foram também excluídos.⁵⁶ Hipólito José da Costa, o redator do *Correio Braziliense*, editado em Londres, criticou com mordacidade a estrutura da administração implantada no Brasil por D. João, inteiramente copiada de Portugal, sem qualquer cuidado para com as necessidades locais: “precisava-se [...], pela natureza do país, um conselho de minas, uma inspeção para abertura de estradas, uma redação de mapas, um exame da navegação dos rios.” Mas nada disso se fez — segundo Hipólito, por não constarem essas instituições do Almanaque de Lisboa, roteiro imutável da administração portuguesa...⁵⁷

2.4 A Convenção de 1817

Durante o Congresso de Viena, os representantes da Inglaterra haviam tentado, sem sucesso, a aprovação de antiga reivindicação do movimento abolicionista daquele país: o direito de busca, em alto mar, pela marinha britânica, em navios supostamente engajados no tráfico de escravos.⁵⁸ Em seguida, a pressão nesse sentido voltou-se para o governo português, que afinal cedeu: em 28 de julho de 1817 Palmela assinou em Londres, não sem “receio e hesitação”, uma Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815.⁵⁹ Aí se estabeleceu que os navios de guerra de “Ambas as Marinhas Reaes” poderiam “visitar os navios mercantes de Ambas as Nações que houver motivo razoável de se suspeitar terem a bordo Escravos adquiridos por um Commercio illicito” (artigo V). Caso houvesse de fato escravos a bordo, os navios poderiam ser apreendidos, e o caso levado a julgamento por comissões mistas que seriam criadas e funcionariam conforme minuciosas instruções apenas à Convenção.

⁵⁵ Oliveira Lima (1996 [1908]: 172).

⁵⁶ Manchester (1972[1933]: 73).

⁵⁷ *Apud* Oliveira Lima (1996 [1908]: 465).

⁵⁸ Bethell (1970:17).

⁵⁹ Bethell (1970:18); texto da Convenção e anexos em CLB-C (1817: 74-101).

É de se notar que, nessas instruções, a definição de “navio português”, apto, como tal, a fazer comércio de escravos nas rotas lícitas, era bem mais razoável do que a contida no artigo V do leonino Tratado de Comércio de 1810, que, como se viu acima, exigia construção em Portugal e pelo menos três quartos de marinheiros portugueses. Desta vez a proporção de portugueses na equipagem baixava a dois terços, podendo ser contados como portugueses os marinheiros negros; e, principalmente, ficava “bem entendido que ser o Navio de Construção Estrangeira nada implicará com a sua nacionalidade”.⁶⁰ Palmela conseguiu avanços, nesse ponto.

O direito de busca a navios mercantes, em tempo de paz, não tinha precedentes no direito público europeu; mas a estipulação de só ser permitida a apreensão se fossem encontrados escravos nas embarcações visitadas (não bastando evidências de presença recente) foi considerada na Inglaterra um grave erro de seu negociador (Castlereagh, Ministro do Exterior), pois dava lugar a medidas evasivas por parte dos comandantes dos navios negreiros. Incluindo a horrenda alternativa de lançamento ao mar dos escravos transportados, diante do perigo de captura por belonave inglesa; Manchester menciona um relato disso.⁶¹

As comissões mistas seriam três. Uma, em Londres, trataria de indenizações por apreensões injustas de navios do tráfico pela marinha britânica feitas a partir de 1º de junho de 1814 (data limite da indenização de 300.000 libras acordada em 1815, que, por sinal, ainda não fora paga). As outras duas funcionariam no Rio de Janeiro e na colônia britânica de Serra Leoa; os navios seriam levados para um ou outro lugar, dependendo do local do apresamento.

Segundo Manchester, as comissões de Londres e Serra Leoa funcionaram de acordo com o previsto, mas a do Rio enfrentou toda sorte de obstáculos e delongas, que seriam, pelo menos em parte, resultantes de uma atitude deliberada, influenciada pelos poderosos traficantes de escravos no Rio de Janeiro.⁶² De fato, a Convenção determinara que as comissões deveriam ser estabelecidas “ao mais tardar dentro do espaço de um ano depois da troca das Ratificações” (Artigo VIII). D. João ratificou a Convenção em 8 de novembro de 1817, e nomeou os membros da Comissão dentro do prazo prescrito, por decreto de 18 de agosto de 1818.⁶³ No entanto, as instruções sobre o funcionamento da Comissão só foram aprovadas quase um ano depois, em decreto de 9

⁶⁰ Artigo VI das Instruções apensas à Convenção (CLB-C, 1817:89).

⁶¹ Oliveira Lima (1996 [1908]: 283); Manchester (1972[1933]: 174).

⁶² Manchester (1972[1933]: 179-183).

⁶³ CLB-C (1818:80).

de outubro de 1819, que marcou a abertura dos trabalhos para o dia 13 seguinte.⁶⁴ Mas Manchester afirma que de fato a Comissão só começou a funcionar quando da chegada ao Rio, em julho de 1821, do navio *Emília*, capturado na costa de África.⁶⁵

O julgamento da apreensão do *Emília* foi complicado por um conflito de jurisdição. Na Convenção de 1817 se acordara que o lado português promulgaria, nos dois meses seguintes a sua ratificação, uma lei determinando penas para quem praticasse o tráfico ilícito de escravos (artigo III). De fato, em 26 de janeiro de 1818, um Alvará fixou essas penas, e além disso estabeleceu normas para o destino de navios e escravos apreendidos. Mas a Comissão julgava que as decisões sobre esses pontos cabiam a ela, a partir de sua interpretação da Convenção; e efetuou o julgamento do navio, em agosto de 1821, a partir de tal interpretação. A condenação não foi aceita pelas autoridades portuguesas, que tomaram o caso em suas mãos, promovendo afinal, depois de longo período, o leilão dos escravos e do *Emília*. Em fevereiro de 1822, o navio ainda estava “rotting in the Rio harbor”.⁶⁶ Esse foi o primeiro e único caso examinado pela Comissão do Rio de Janeiro, antes da Independência.

Em suma, pode-se dizer que as negociações e acordos entre a Grã-Bretanha e Portugal sobre o tráfico de escravos, sob D. João, foram uma história de concessões graduais, mais formais do que efetivas, por parte dos portugueses, mas sem que houvesse concessão alguma naquilo que era, para ambas as partes, o ponto essencial: a continuidade ou cessação do tráfico para o Brasil. A resistência passiva de Portugal afinal prevaleceu, a despeito dos esforços continuados da diplomacia britânica no sentido satisfazer as demandas dos abolicionistas de seu país e resguardar os interesses financeiros ligados ao açúcar antilhano. Os avanços mais significativos obtidos pelos ingleses, o Tratado de 1815 e a Convenção de 1817, mostraram-se de fato pouco efetivos, como os números da próxima seção mostram.

3. NÚMEROS DO TRÁFICO APÓS 1810

Sabe-se que a entrada de escravos africanos no Brasil não cessou, mas de fato aumentou, após os tratados entre Portugal e Inglaterra. O ritmo de desembarques

⁶⁴ CLB-C (1919:64-65).

⁶⁵ Manchester (1972[1933]: 180).

⁶⁶ Manchester (1972[1933]: 183). Texto do Alvará de 1818 em CLB-C (1818: 7-10).

praticamente dobrou, no século XIX, em relação ao século anterior (v. a Tabela 1); os anos 1820 marcariam o auge da entrada de escravos no Brasil, em todo o período do tráfico, com uma média anual de mais de 43 mil desembarques.⁶⁷

Tabela 1. Entrada total de escravos no Brasil

Período	Escravos (milhares)
1551-1600	50
1661-1700	560
1701-1800	1.700
1801-1856	1.750
Total	4.060

Fonte: Klein (1999: Table A.2); dados do Rio no século XIX da Tabela 2 (com arredondamento).

A entrada de escravos aumentou especialmente no Rio de Janeiro, em relação aos anos anteriores a 1810, mas não se reduziu nas demais regiões (v. a Tabela 2). Em particular, os dados da Tabela 2 indicam não ter havido queda no tráfico para a Bahia, apesar da proibição do comércio escravista com a Costa da Mina, acordada no Tratado de 1815.

Tabela 2. Entrada de escravos no Brasil, por região: 1801-1856

Período	Destino (milhares de escravos)			
	Rio	Bahia	Portos ao Norte ^a	Total
1801-10	108,4	75,4	57,6	241,4
1811-20	192,9	70,7	82,6	346,2
1821-30	307,5	71,6	63,6	442,7
1831-40	260,6	32,5	41,2	334,3
1841-50	299,7	66,1	12,6	378,4
1851-56	3,6	1,9	0,9	6,4
Total	1.172,7	318,2	258,5	1.749,4

^a Pernambuco, Maranhão e Pará.

Fonte: dados básicos de Eltis (1987-a: Table A.1). Para as entradas no Rio de Janeiro no período de 1811 a 1830, consideraram-se os números anuais de Florentino (1997: Tabela 3), quando maiores que os de Eltis.

⁶⁷ Média a partir de dados em Klein (1999: Table A-1).

A base de dados sobre viagens de navios negreiros, do Instituto Du Bois, permite uma análise mais detalhada das entradas de escravos na Bahia, após 1810. Para alguns anos desse período, aqueles dados parecem cobrir a quase totalidade das viagens de navios do tráfico que aportaram na Bahia, nesses anos, pois o volume de escravos desembarcados, mostrado na base de dados, fica muito próximo dos números de Eltis, citados na Tabela 2.

A Tabela 3 mostra a região de embarque dos escravos trazidos para a Bahia, em períodos onde a cobertura dos dados do Instituto Du Bois é mais ampla.⁶⁸

Tabela 3. Entrada de escravos na Bahia, por região de embarque na África: 1811-1850 (períodos selecionados)

Período	Região de embarque na África							
	Norte do equador		Sul do equador		Desconhecida		Total	
	Escravos	%	Escravos	%	Escravos	%	Escravos	%
1811-15	26.276	86,5	3.862	12,7	237	0,8	30.375	100,0
1816-17	1.792	16,5	9.041	83,5	0	0,0	10.833	100,0
1822-30	6.947	13,9	40.852	81,8	2.170	4,3	49.969	100,0
1839-50	23.825	36,6	833	1,3	40.534	62,2	65.192	100,0

Fonte: computado a partir da base de dados em Eltis *et al.* (1999).

Os números da Tabela 3 pareceriam indicar um substancial redirecionamento do comércio escravista baiano no sentido de portos ao sul do Equador: a proporção de escravos embarcados ao norte da linha cai de quase 90% para menos de 20%, após 1815. O Tratado desse ano teria produzido um rápido efeito.

No entanto, tudo indica que as coisas não se passaram bem assim. Após 1815, como mostrou Verger, tendo sido vedada a obtenção de escravos no hemisfério norte, os traficantes baianos passaram comumente a indicar como destino, na costa africana, os portos lícitos mais próximos do Equador: Cabinda e Molembo. Era um destino no mais das vezes fictício. Entre 1815 e 1830, foram expedidos na Bahia 300 passaportes para embarcações destinadas a esses portos, 160 para Molembo e 140 para Cabinda; dessas, 65 foram apreendidas pelos ingleses, por estarem comprando escravos ao norte do Equador. E não se pode concluir, notou Verger, que as demais tenham de fato se

⁶⁸ Os totais de escravos desembarcados, na Tabela 3, são, respectivamente, 84%, 99%, 77% e 92% dos números correspondentes aos mesmos períodos, na Tabela A.1 de Eltis (1987a).

dirigido para a região aberta ao tráfico, pois a vigilância inglesa naturalmente capturava apenas uma parte dos infratores: por exemplo, um certo Joaquim Marinho fizera dez viagens bem-sucedidas, em 1846-49, antes de ter seu navio apresado, na décima-primeira.⁶⁹ O nosso conhecido *Emília* tinha passaporte para Molembo e Cabinda, e o livro de bordo indicava que o navio aportara em Molembo; mas a comissão de julgamento concluiu que não teria havido tempo para esse trajeto, segundo os registros da viagem, e apurou que os escravos de fato haviam embarcado em Onin (hoje Lagos, na Nigéria). Verger relata vários casos análogos.⁷⁰

A análise das viagens para a Bahia, a partir da base de dados do Instituto Du Bois, confirma as indicações de Verger: como mostrado na Tabela 4, a parcela preponderante do tráfico baiano ao sul do Equador, depois de 1815, indicou como porto de origem Cabinda ou Molembo. Com toda probabilidade, uma origem falsa.

Tabela 4. Entrada de escravos na Bahia embarcados ao sul do equador, por porto de embarque, 1816-1830

Período	Escravos embarcados para a Bahia de portos ao sul do equador							
	Cabinda ou Molembo		Sul do eq.-outros portos		Sul do eq.-não especific.		Total	
	Escravos	%	Escravos	%	Escravos	%	Escravos	%
1816-17	5.667	62,7	1.458	16,1	1.924	21,3	9.041	100,0
1822-30	31.294	76,6	8.217	20,1	1.341	3,3	40.852	100,0

Fonte: computado a partir da base de dados em Eltis *et al.* (1999).

Mas nem todos os proprietários se preocuparam em usar esse subterfúgio. A Tabela 3 mostra que, com o passar do tempo, voltou a crescer a proporção dos que declaravam abertamente a origem de seus embarques na zona proibida pelo Tratado de 1815, ao mesmo tempo em que muitos aparentemente preferiam omitir qualquer referência ao porto de embarque.⁷¹

⁶⁹ Verger (1968:12)

⁷⁰ *Ibid.*: 403 e segs.

⁷¹ No que se refere ao tráfico para Pernambuco, Maranhão e Pará, a base de dados do Instituto Du Bois tem pouquíssimas informações sobre o período joanino. Mas pode-se notar que, para os anos após 1820, proporção significativa dos navios registrava também, como origem dos escravos, áreas setentrionais “proibidas”: Senegâmbia e o Golfo de Guiné. V. os dados respectivos em Eltis *et al.* (1999).

4. Conclusão

O fato de que a administração de D. João tenha podido resistir, no que toca à questão do tráfico, a todas as pressões de seu poderoso aliado — com o qual Portugal tinha, desde séculos, uma relação de óbvia dependência — suscita naturalmente uma busca de explicações. Cabe aqui apenas apontar algumas linhas que podem ser exploradas, nesse sentido.

Um primeiro ponto é que a alegação, tantas vezes repetida na época (como na manifestação do Conde de Linhares ao governo inglês, citada acima), de que não era possível prescindir de mão-de-obra escrava para o Brasil, era essencialmente correta, na perspectiva portuguesa. Abstraindo a possibilidade da independência brasileira, o futuro econômico de Portugal estava acoplado ao de sua imensa colônia, cujas perspectivas eram favoráveis, naquele período de expansão do comércio de produtos agrícolas. Dado que Portugal não podia contar com contingentes demográficos próprios para a exploração desse potencial, e que uma grande corrente migratória européia, supondo que fosse possível induzi-la, representaria um risco político para a metrópole, era natural que o trabalho forçado fosse visto como a única alternativa. Ceder nesse ponto significaria fechar uma via de crescimento econômico que se afigurava não só promissora, como, de certa forma, a única aberta a Portugal, no período.

Em contraste, pode-se dizer que as concessões portuguesas, no Tratado de Comércio de 1810 — apesar de todo seu viés em favor da Inglaterra —, não trouxeram dano imediato à economia da colônia. Ao contrário, o efeito da expansão do comércio foi muito favorável, no curto prazo, como os historiadores do período ressaltam.⁷² Os danos maiores recaíram sobre a economia da metrópole, que era, crescentemente, um elemento de menor importância no quadro econômico do Reino Unido que seria estabelecido em 1815. O contraste entre a reação portuguesa a um e outro dos Tratados de 1810 tinha um fundamento econômico assinalável.

Um segundo ponto é o papel pessoal de D. João, que Oliveira Lima põe muito em relevo em seu livro. Aí se traça um perfil que destoa da visão leiga do Príncipe Regente, depois Rei, como uma personalidade apagada e pouco efetiva. Embora preferisse sempre “rodeios e artifícios políticos” a enfrentamentos (o que certamente se reflete no tom das negociações luso-britânicas do período), ele tinha uma posição firme

⁷² V., por exemplo, Oliveira Lima (1996 [1908]: 258 e segs.).

com relação à questão do tráfico, cuja continuidade defendia enfaticamente, em contatos com representantes estrangeiros. Parafraseando Oliveira Lima, pode-se dizer que, em certo sentido, a tenacidade inglesa foi vencida pela tenacidade de D. João VI, na questão do tráfico.⁷³

Finalmente, foi com certeza relevante o fato de terem os britânicos superestimado sua capacidade de forçar uma decisão por todos os meios, e em conseqüência abusado de políticas que não podiam deixar de provocar reação e animosidade. Essa atitude era certamente influenciada pelas constantes pressões do movimento abolicionista inglês sobre as autoridades seu governo (a ponto de provocar irritação em Castlereagh, Ministro do Exterior britânico). Wilberforce, líder parlamentar desse movimento, era francamente a favor de métodos imperativos, e afirmava que “Portugal [...] may surely be compelled into assent”, na questão do tráfico.⁷⁴

De fato a possibilidade de restringir o tráfico pelo policiamento das rotas era bastante limitada. Os esquadrões navais ingleses voltados a essa atividade não tinham dimensão suficiente; quando se estabeleceu em 1919 um comando específico na costa oeste africana, voltado principalmente à supressão do tráfico, o número de seus navios era menos da metade dos encarregados de vigiar Napoleão em Santa Helena, como observou Bethell.⁷⁵ Como ressalta esse autor, “the vessels seized and the slaves liberated constituted a tiny fraction of the trade being carried on[...]” Os esquadrões anti-tráfico “lacked the necessary number of ships (and the speed) to prevent the alarming expansion which occurred in the illegal Brazilian slave trade.” O fato de apreensões só poderem ser feitas se houvesse presença comprovada de escravos a bordo também restringia a efetividade do patrulhamento.⁷⁶

A difusão crescente de um sentimento anti-inglês, no Brasil, foi uma decorrência inevitável dos métodos adotados por esse país em sua campanha contra o tráfico. O embaixador Strangford escrevia em sua correspondência diplomática, em 1814, que o ódio dos nativos com relação à Inglaterra ia além do que ele pudesse descrever. Dois anos mais tarde, seu sucessor, Chamberlain, afirmava que a extrema impopularidade da Inglaterra entre brasileiros e portugueses estava se agravando; dava-se veracidade, segundo ele, aos mais extravagantes relatos sobre as injustiças inglesas contra o

⁷³ *Ibid.*: 685; 271; 284.

⁷⁴ Bethell (1970:11;12).

⁷⁵ *Ibid.*: 20.

⁷⁶ *Ibid.*: 150.

Brasil.⁷⁷ A insistência nos apresamentos de navios, de forma às vezes discricionária, exacerbou essa postura. Na Bahia, em particular, chegou a haver incidentes nas ruas, com agressões a marinheiros britânicos; Strangford advertiu seu governo sobre o perigo de uma rebelião separatista na província, onde muitos julgavam que o governo do Rio era passivo frente às arbitrariedades inglesas.⁷⁸

Essas táticas foram, afinal, contraproducentes. Strangford reconheceu, em 1814, que qualquer inclinação que D. João houvesse mostrado anteriormente, no sentido de assentir às demandas inglesas, havia então desaparecido, diante do “clamor universal” contra as capturas indiscriminadas de navios.⁷⁹ Nesse sentido, pode-se dizer que os ingleses foram, até certo ponto, seus próprios algozes, em suas negociações com a administração joanina sobre a abolição do tráfico.



⁷⁷ Manchester (1972[1933]: 102;104).

⁷⁸ Verger (1968: 297-98; 406-07); Manchester (1972[1933]: 168).

⁷⁹ Manchester (1972[1933]: 169).

REFERÊNCIAS

- BETHELL, L. The Abolition of the Brazilian Slave Trade. Cambridge: University Press, 1970.
- BOXER, C.R. The Golden Age of Brazil, 1695-1750. Berkeley: University of California Press, 1962.
- BORGES DE CASTRO, J.F. (comp.). Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal e as Mais Potencias desde 1640 até o Presente. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857.
- COLLECÇÃO DAS LEIS DO BRAZIL [1808-1889]. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Disponível em:
<http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>
- CURTIN, P.D. The Atlantic Slave Trade; A Census. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.
- ELTIS, D. (1987a). Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade. New York: Oxford University Press, 1987.
- ELTIS, D. (1987b). "The Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade: An Annual Time Series of Imports into the Americas Broken Down by Region." Hispanic American Historical Review 67(1):109-138, Feb. 1987.
- ELTIS, D., S.D. BEHRENDT, D. RICHARDSON & H.S. KLEIN (eds.). The Trans-Atlantic Slave Trade; A Database on CD-ROM.
- FLORENTINO, M. Em Costas Negras; Uma História do Tráfico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1997.
- GOULART, M. Escavidão Africana no Brasil; das Origens à Extinção do Tráfico. 2ed. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.
- KLEIN, H. S. The Atlantic Slave Trade. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- KLEIN, H. S. "A Demografia do Tráfico Atlântico de Escravos para o Brasil." Estudos Econômicos 17(2): 129-149, maio/ago. 1987.
- KLEIN, H.S. The Middle Passage; Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade. Princeton: Princeton University Press, 1978.
- MANCHESTER, A. K. British Preeminence in Brazil Its Rise and Decline. New York: Octagon Books, 1972. (Editado inicialmente em 1933).
- MILLER, J.C. Way of Death; Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1780. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.
- MORGAN, P.D. "The Cultural Implications of the Atlantic Slave Trade: African Regional Origins, American Destinations and New World Developments." Em: D.Eltis & D. Richardson (eds.). Routes to Slavery; Direction, Ethnicity and Mortality in the Atlantic Slave Trade. London: Frank Cass, 1997.
- OLIVEIRA LIMA, M. DE. D. João VI no Brasil. 3ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996. (Editado inicialmente em 1908).
- RICHARDSON, D. "Slave Exports form West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution." Journal of African History 30: 1-22, 1980.
- VERGER, P. Flux et Reflux de la Traite des Nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVII^e au XIX^e Siècle. Paris : Mouton, 1968.
- VIANNA FILHO, L. O Negro na Bahia. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1946. (Coleção Documentos Brasileiros, 55).