

CAPITULO VI **A proibição do tráfico atlântico e a
manutenção da escravidão**

Beatriz Gallotti Mamigonian

A escravidão era central à sociedade e à economia dos territórios lusitanos na América, e é compreensível que hoje o entendimento de suas transformações e implicações mais amplas paute o estudo da história do Brasil. A ocupação dos territórios sul-americanos pelos portugueses desde o século XVI foi parte de um esforço de expansão que combinava objetivos religiosos e estratégicos (expandir a cristandade) e econômicos (ampliar as redes de comércio dos mercadores portugueses) e que, tendo começado com a colonização das ilhas dos Açores e da Madeira, no Atlântico, em meados do século XV, lançou bases em vários pontos da África (atualmente São Tomé, Costa da Mina, Angola, Moçambique), na Ásia (Goa, Macau) e na América (Brasil). Experiências distintas de colonização marcaram esses territórios, mas desde a reconquista de Pernambuco e de Angola aos holandeses, em meados do XVII, a complementaridade entre as regiões passou a ser mais bem explorada, e assim o comércio de escravos africanos, monopólio de comerciantes portugueses, tornou-se mais do que fornecedor de mão de obra para as atividades econômicas nos territórios da América, na verdade um instrumento de política imperial, ao garantir a dependência e obediência dos colonos às determinações metropolitanas.¹ A sociedade formada nos territórios portugueses da América teve por base a estrutura da sociedade portuguesa, sociedade corporativa de Antigo Regime, cuja expansão moderna, em nome da difusão da fé, desdobrou as categorias de classificação anteriores para incorporar os novos conversos (judeus, mouros, africanos e índios) na hierarquia. Critérios de "pureza de sangue" limitavam a expansão da nobreza e o acesso de todos os novos conversos e seus descendentes a cargos públicos, eclesiásticos e títulos honoríficos. Por intermédio da escravização os pagãos (índios ou africanos)

adquiridos em “guerra justa” eram incorporados ao império e à fé católica; desse modo, a necessidade de conversão justificava a escravidão.

Assim, ao longo dos três primeiros séculos, a expansão da ocupação portuguesa na América se assentou na estrutura de uma sociedade escravista, que continuamente incorporava escravos e dependentes, africanos ou índios através da guerra e da captura, na África ou no interior do Brasil. Nessa sociedade escravista, enfatizou Schwartz, a escravidão não se resumia às relações de trabalho, mas pautava todas as relações sociais, mesmo entre livres.²

Em 1808, ano da chegada da corte portuguesa ao Rio de Janeiro, a população dos domínios portugueses na América somava 2.424.463 pessoas, sendo 31,1% delas escravizadas. Um em cada três habitantes do Brasil era cativo.³ Naquele mesmo ano, os britânicos, detentores da maior fatia do comércio de escravos africanos, seguindo medida legislativa promulgada no ano anterior, abandonaram a atividade e começaram campanha pela extinção de todo comércio de africanos ao longo do Atlântico. Este capítulo aborda precisamente o estado da escravidão e do tráfico de escravos no início do XIX e as transformações impostas à economia e à sociedade brasileiras, por um lado pela expansão das atividades econômicas que demandavam mão de obra escravizada e, por outro, pela pressão britânica que visava cortar essa oferta. Já durante o período joanino, mas especialmente durante o Primeiro Reinado, apesar das vozes dissonantes, a defesa do tráfico e a manutenção da escravidão começaram a se delinear como políticas do Estado monárquico.

Nas últimas décadas, a preocupação com as dinâmicas internas do funcionamento da economia e da sociedade brasileiras levaram à intensificação do uso de fontes primárias manuscritas e à redução na escala de observação dos processos históricos. Essas mudanças permitiram notáveis desenvolvimentos na historiografia sobre a escravidão brasileira. Vistas de perto, as relações senhor/escravo vêm revelando aos pesquisadores suas complexidades e apontando para a necessidade de análises conjunturais: a escravidão funcionava e era vivenciada de forma diferente nas grandes ou nas médias e pequenas propriedades, no meio rural ou no urbano, ou num mesmo lugar no século XVII ou XIX. Da mesma forma, o estudo do comércio de escravos “desceu” ao nível das viagens transatlânticas, das rotas

internas e da composição das fortunas dos negociantes. Os pesquisadores conseguem hoje acompanhar o empreendimento de uma viagem transatlântica, identificar as regiões em que os escravos eram embarcados, calcular a duração das viagens, a mortalidade a bordo e a composição sexual e etária dos escravos importados, e analisar as variações desses elementos ao longo do tempo. As conclusões permitem formar um quadro detalhado das redes de comércio que ligavam os territórios portugueses na América às outras partes do império e eventualmente a outros impérios coloniais e observar o funcionamento das hierarquias sociais no espaço colonial. Elas levaram a uma revisão dos paradigmas correntes de interpretação das relações metrópole/colônia e do caráter da economia colonial.

De fato, as pesquisas mais recentes têm dissipado a imagem da predominância da plantation escravista exportadora na economia brasileira do século XIX. No Recôncavo Baiano, por exemplo, o açúcar partilhava não só as terras com uma variedade de outras produções para exportação, como fumo, e para o mercado interno, como farinha de mandioca, mas partilhava também os escravos. Bert Barickman demonstrou que na Bahia do final do século XVIII e da primeira metade do século XIX açúcar, fumo e farinha de mandioca tinham suas produções baseadas em posses de terra e de escravos de tamanhos diferenciados (tipicamente as de açúcar eram grandes; as de tabaco, médias; e as de alimentos, pequenas) e que tinham mercados interligados. A produção de farinha de mandioca, base da alimentação da população no império, permitia a muitos pequenos posseiros ou proprietários participar de um ativo e lucrativo comércio de gêneros e liberava muitos senhores de engenho de desviar seus escravos da produção de açúcar. A produção de fumo em corda conectava os produtores baianos ao comércio de escravos com a Costa da Mina, pois o fumo baiano era mercadoria preferencial na troca por cativos naquela região. Assim, temos um quadro em que a escravidão não se resume àquela das plantations agroexportadoras, mas toma uma variedade de outras formas, tendo as regiões dedicadas à produção de alimentos absorvido boa parte dos escravos novos importados no início do século XIX.⁴

Além disso, a releitura da sociedade escravista brasileira vem explorando o significado da existência de uma ampla camada de libertos e pessoas livres de ascendência africana, mestiços ou não, resultado tanto

da miscigenação quanto da prática corrente da alforria. Se por um lado, a dinâmica da escravidão brasileira implicava dar esperança de liberdade aos escravos que se mostrassem adaptados ao sistema, enquanto novos eram continuamente importados da África, por outro lado a massa crescente de libertos e livres de cor, pelo menos desde o século XVIII, incomodava as autoridades coloniais e metropolitanas por sua aparência pública e atitude política, que muitas vezes pareciam desafiar a hierarquia da sociedade colonial e escravista.⁵ Enquanto um pequeno número de libertos e livres de cor ascendia para a condição de pequenos proprietários, podendo mesmo adquirir escravos, a maioria partilhava com escravos o trabalho, a moradia, a família e o divertimento. Essa camada de pessoas livres de cor ou libertas teria durante o século XIX reivindicações políticas incômodas, requerendo tratamento sem distinção de cor ou ascendência, enquanto recebia, por parte das autoridades imperiais, tratamento cada vez mais (veladamente) racializado.⁶

Um dos traços mais marcantes da dinâmica social brasileira no início do século XIX, a reprodução da hierarquia social através da contínua importação de africanos pelo comércio transatlântico, seria posto em xeque pela campanha britânica de abolição do tráfico. O levantamento de inventários *post-mortem* de grandes comerciantes da praça do Rio de Janeiro na virada do século XVIII para o XIX apontou para a existência de grandes fortunas ali enraizadas, acumuladas pelo comércio transatlântico e interno. Esses dados indicam notável dinamismo do mercado interno e contradizem a interpretação de que se tratasse de uma economia apenas agroexportadora e dependente das flutuações do mercado internacional, sem qualquer acumulação interna.⁷ Com efeito, os estudos recentes sobre o comércio transatlântico de escravos demonstraram claramente que o abastecimento do mercado brasileiro constituía um sistema separado daquele do Atlântico norte, ligava diretamente Brasil e África e era dominado por comerciantes portugueses e brasileiros sediados em portos como Salvador, Rio de Janeiro e Recife. Além disso, sendo o comércio de escravos um dos ramos mais lucrativos do comércio colonial, os comerciantes que o controlavam se confundiam com a elite empresarial da colônia no início do XIX.⁸ A proibição do tráfico e sua extinção na década de 1850 forçaram a reformulação das estratégias de reprodução da hierarquia social excludente: enquanto

no início do XIX as maiores fortunas estavam associadas ao comércio de grosso trato e em particular ao comércio transatlântico, no final do século elas buscariam a proteção dos títulos da dívida pública.⁹

Nunca é demais lembrar que o Brasil recebeu, entre meados do século XVI e meados do XIX, aproximadamente quatro milhões de cativos, 40% de todos os africanos transportados através do Atlântico entre os séculos XV e XIX. O volume do comércio transatlântico de escravos não foi, no entanto, distribuído de forma uniforme. Das pessoas transportadas, 80% o foram nos séculos XVIII e XIX. Para a compreensão da demografia desse fluxo migratório forçado são significativas as flutuações na oferta de cativos pelas diversas regiões africanas, e também a distribuição desigual deles pelas regiões das Américas marcada pelos laços comerciais estabelecidos de lado a lado do oceano.¹⁰ No século XIX, os africanos que desembarcaram no Brasil vinham de três grandes regiões e se distribuíam conforme descrito na Tabela 1:

Tabela 1
Regiões africanas de embarque dos escravos exportados para o Brasil (1801-1856), dados percentuais

	Maranhão e Amazônia	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro e Sudeste	Brasil Total
África Centro- Occidental <i>Angola Congo</i>	50,2	83,2	42,3	77,4	69,5
África Oriental <i>Mocimboa</i>	1,4	6,8	3,2	19,9	14,1
Golfo do Benin	0,1	2,1	46,6	0,9	10,7
Golfo de Biafra	3,2	6,9	7	1,5	3,3
Senegâmbia	45,1	0,9	0,3	0,1	2
Serra Leoa	—	—	0,5	0,1	0,2
Costa do Ouro	—	0,1	0,3	0,1	0,1
África Occidental	48,4	10	54,5	2,7	16,4
Total	100	100	100	100	100

Fonte: David Eltis et al. *The Transatlantic Slave Trade: An Online Dataset* (2007). Disponível em: www.slavevoyages.org.

As colunas não incluem o número de escravos importados de regiões não especificadas da África, mas o total para o Brasil inclui volume da importação cuja região de destino não foi identificada.

É notável a diferença regional na origem dos africanos desembarcados no Brasil: enquanto oito em cada 10 africanos desembarcados em Pernambuco vinham trazidos dos portos da região centro-ocidental (Angola, Congo) e um da Costa da Mina, na Bahia quatro em cada 10 africanos desembarcados vinham da costa centro-ocidental, mas outros cinco vinham da Costa da Mina, e quatro do Golfo do Benin. Correntes marítimas favoráveis e sólidas relações comerciais explicam o fato de que quase a metade do comércio de escravos do Norte fosse feito entre o Maranhão, de um lado, e Bissau e o arquipélago do Cabo Verde na Senegâmbia, de outro, região da costa ocidental em que estavam também presentes os mercadores franceses e britânicos. Da mesma forma, históricos laços comerciais uniam a Costa da Mina à Bahia desde o século XVII, laços mantidos mesmo após a perda do forte de São Jorge da Mina para os holandeses, em 1637. Como já dito, era destinada a troca por escravos da Costa da Mina a produção de tabaco do Recôncavo Baiano. A principal região brasileira importadora de escravos africanos era, no entanto, o Sudeste, e nela se destacava a praça comercial do Rio de Janeiro. No início do século XIX, além de intensificar as trocas com os portos do Congo e de Angola na costa centro-ocidental, que eram responsáveis por quase oito em cada 10 africanos importados para aquela região, os comerciantes do Rio de Janeiro abriram nova rota transatlântica, cruzando o Cabo da Boa Esperança para comprar escravos nos portos moçambicanos, que passaram a representar um quinto das importações nas décadas seguintes.¹¹

A Grã-Bretanha cobrou caro pela proteção da família real portuguesa e sua transferência para o Brasil em 1808. Já em 1810, o Tratado de Comércio e o Tratado de Aliança e Amizade anunciavam os temas da agenda diplomática das décadas seguintes: defesa dos interesses comerciais britânicos e imposição do abolicionismo. Pelo primeiro, mercadorias britânicas receberiam tarifas preferenciais de importação de 15%, enquanto açúcar, café e outros produtos “coloniais” brasileiros não poderiam entrar nos portos britânicos para não competir com a produção das colônias britânicas. Pelo segundo, Portugal e Grã-Bretanha selavam aliança

de proteção mútua, e o príncipe regente de Bragança, “convencido da injustiça e má política do comércio de escravos, e da grande desvantagem que nasce da necessidade de introduzir e continuamente renovar uma estranha e factícia população para entreter o trabalho e indústria nos seus domínios do sul da América”, aceitava colaborar com o rei da Inglaterra “na causa da humanidade e da justiça” para alcançar gradual abolição do comércio de escravos. Portugal se comprometeu em 1810 a limitar o comércio de escravos aos domínios portugueses, incluindo aí Cabinda e Molembo (contestados pelos franceses) e a Costa da Mina.¹² A campanha abolicionista britânica entrava assim em nova fase, em que, valendo-se do poderio naval e de diplomacia agressiva, investiria pesadamente na campanha pela abolição completa do tráfico atlântico. Desde 1807, quando foi aprovada no parlamento britânico a proibição de súditos britânicos se engajarem no comércio de escravos, as vozes discordantes se uniram pela cessação do “abominável comércio”. Até então na Grã-Bretanha, interesses comerciais, particularmente os ligados às colônias do Caribe, se opunham à mobilização de setores médios que acreditavam na superioridade do trabalho livre sobre o trabalho escravo e aos evangélicos como Wilberforce, que defendiam, há décadas, o tratamento humano e a proteção dos africanos, condenando sua venda como mercadoria. Se a decisão da abolição do comércio de escravos pela Inglaterra em 1807 não pode ser atribuída aos interesses de expansão dos mercados para manufaturas, mas à emergência de um sentimento antiescravista, a campanha pela abolição do tráfico internacional reuniu de forma ambígua os interesses econômicos e humanitários de vários setores sociais do império britânico.¹³

Os comerciantes portugueses e brasileiros, alvos preferenciais da campanha abolicionista, conseguiram proteger-se da aplicação dos sucessivos acordos através de intrincada estratégia de associação de seus interesses comerciais ao interesse público no Brasil. A Grã-Bretanha, por outro lado, forçou a redefinição de direitos, particularmente o de visita, busca e apreensão, bem como o direito dos africanos à liberdade, em nome de ideais humanitários. O Congresso de Viena, em 1815 foi um marco da campanha abolicionista pois ainda que estivesse mais preocupado com

as negociações de paz, o ministro das Relações Exteriores britânico, Castlereagh, foi impelido por forte pressão popular através de uma campanha de petições a fazer do comércio de escravos parte de sua agenda política. A Grã-Bretanha obteve das nações ali reunidas a declaração de que o comércio de escravos era “repugnante aos princípios da humanidade e da moral universal” e o compromisso de que uniriam esforços para sua abolição. Semanas antes, o enviado português, conde de Palmella, havia obtido da Grã-Bretanha o reconhecimento de dívida referente à detenção ilegal de navios portugueses desde 1810: segundo a convenção assinada em 21 de janeiro de 1815, 600 mil libras esterlinas seriam pagas em forma de indenização pelas apreensões até 1º de junho do ano anterior e uma comissão mista sediada em Londres avaliaria as reclamações feitas de apreensões após essa data. No dia seguinte, foi assinado o tratado em que Portugal declarava ilegal o comércio de escravos ao norte do equador e se comprometia a reprimi-lo, mas mantinha aberto o comércio ao sul do equador entre possessões portuguesas. Somente em 28 de julho de 1817, no entanto, o funcionamento da repressão foi regulamentado por convenção adicional ao tratado de 1815, instituindo-se o direito mútuo (inovação para tempo de paz de visita e busca), e comissões mistas dos dois lados do Atlântico para julgar as apreensões e libertar os africanos encontrados a bordo dos navios condenados. Convenções semelhantes foram assinadas com a Espanha no mesmo ano e com os Países Baixos no ano seguinte.¹⁴

A adoção do abolicionismo como política estatal havia levado a Grã-Bretanha, no final da década de 1810, a começar a montar uma rede de acordos bilaterais de proibição do comércio de escravos, um sistema de repressão naval e de julgamento em cortes navais ou bilaterais e ainda uma extensa rede de colaboradores e informantes que convergia no departamento Slave Trade do Foreign Office. Nas primeiras décadas do século XIX, o abolicionismo, unindo ingleses, galeses, irlandeses e escoceses, tornou-se um dos símbolos da identidade britânica.¹⁵

Outro resultado direto da campanha abolicionista britânica foi a criação da categoria “africanos livres” em todos os territórios por ela alcançados: tanto as colônias britânicas como os territórios coloniais portugueses,

espanhóis e holandeses foram sede de tribunais e comissões mistas encarregados de julgar os navios suspeitos de participação no tráfico de escravos e de emancipar os africanos encontrados a bordo dos navios condenados. Os africanos emancipados em consequência da proibição do tráfico de escravos ficavam sob a tutela do governo em que o tribunal ou comissão estava sediado e deviam cumprir um tempo de serviço durante o qual não seriam remunerados, mas que serviria, supostamente, para ensinar-lhes a religião e treiná-los em alguma ocupação na qual ganhariam seus sustentos quando alcançassem “a plena liberdade”. A duração do tempo de tutela e serviço compulsório foi fixada em 14 anos por alvará de 1818 da coroa portuguesa.¹⁶ A prática variou consideravelmente. Os africanos livres no Brasil e nas colônias do império espanhol cumpriram seus tempos obrigatórios de serviço durante a vigência da escravidão, enquanto nas colônias britânicas na África e no Caribe eles vivenciaram o período de abolição da escravidão (na década de 1830) e as transformações nas relações de trabalho no pós-abolição.

A comissão mista portuguesa e inglesa sediada no Rio de Janeiro antes da independência julgou apenas um navio, em 1821: a escuna *Emília*, que carregava escravos adquiridos na Costa da Mina, portanto ao norte do equador, em contravenção à convenção de 1817. Os 352 africanos encontrados a bordo do *Emília* foram declarados livres pela comissão mista e batizados com nomes cristãos, tiveram suas marcas corporais registradas, receberam cartas de emancipação e foram distribuídos entre instituições públicas (Iluminação Pública, Passeio Público) e particulares, que os empregavam assim como empregavam seus escravos: fosse como domésticos, fosse ao ganho.¹⁷ Em 1836, aproximadamente 60 africanos livres do *Emília*, com seus familiares e outros africanos contrataram um navio para levá-los a Onim, na Costa da Mina. Segundo as investigações dos comissários britânicos, as pessoas que haviam arrematado seus serviços, em vez de os empregar como domésticos ou lhes ensinar ofícios, os haviam empregado ao ganho, o que permitia o acúmulo de pecúlio. Alguns pagaram aos arrematantes soma em dinheiro que os liberava de cumprir o resto do tempo de serviço.¹⁸ Muitos outros ficaram no Rio de Janeiro, por vezes causando incômodo às autoridades policiais que os

identificavam como ladrões e sedutores de escravos. Em 1839, Eusébio de Queirós, então chefe de polícia, sugeria deportá-los para a costa da África sem julgamento, por serem estrangeiros.¹⁹

Os textos das convenções e tratados para a abolição do tráfico eram publicados no *Correio Braziliense* e muitas vezes comentados por Hipólito da Costa, que criticou duramente a concessão de direito de visita e busca aos navios da marinha britânica em tempo de guerra, assim como não poupou palavras contra o conde de Palmella por concordar em estabelecer um tribunal misto para julgamento de navios portugueses, considerando o ato “impolítico, derogatório da soberania d’El Rey e dignidade nacional”.²⁰ Na verdade, Hipólito muitas vezes dava voz às reclamações que os comerciantes sediados no Brasil faziam da burocracia da corte. Sérgio Góes de Paula e Patrícia Souza Lima exploraram a aparente contradição existente no fato de o *Correio*, veículo do iluminismo e do liberalismo, ser financiado pela coroa portuguesa, através da Intendência de Polícia. O intendente, Paulo Fernandes Viana, tinha notórias ligações com grandes traficantes de escravos.²¹ Talvez tenha sido esse o motivo pelo qual Hipólito não tenha exposto com mais frequência suas próprias ideias acerca da abolição do tráfico; enquanto d. João VI e seu governo confiavam os negócios relativos ao comércio de escravos, mesmo em parte proibido, à Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, composta por grandes comerciantes, Hipólito considerava a abolição inevitável. Já em 1815, reconhecia que estava em oposição a seu público:

Os negociantes do Brasil que negociam na escravatura, os cultivadores que empregam os negros nos seus trabalhos, e enfim toda a população que é servida por escravos deve naturalmente ser inclinada à continuação deste tráfico, que o hábito faz parecer mui natural, que as leis ensinaram a olhar como mui legítimo e que os costumes indicam como necessário. Quando, pois, falamos em favor desta abolição, contamos de ter contra nós toda a massa da população do Brasil.²²

Em 1822, no penúltimo número do *Correio*, Hipólito da Costa comenta o tratamento da questão da escravidão nos primeiros tempos da independência, criticando o silêncio sobre a perspectiva de abolição. Expõe o clássico argumento liberal contra a escravidão quando diz que era contraditório querer ser uma nação livre e manter no seu seio a escravidão, “o idêntico costume oposto à liberdade”. Seus argumentos avançam sobre a influência dos escravos na vida doméstica e na educação dos indivíduos: “um homem educado com escravos não pode deixar de olhar para o despotismo como uma ordem de coisas natural... quem se habitua a olhar para o seu inferior como escravo, acostuma-se também a ter um superior que o trate como escravo”.²³ Mesmo assim, ele não esperava que a abolição fosse imediata, mas pedia que o novo governo trabalhasse para começar o debate público sobre “a gradual e prudente extinção da escravatura”. De Londres, onde vivia, era possível idealizar a nova nação. No Brasil, os interesses escravistas eram mais difíceis de contornar.

O tratado de 1815 e a convenção adicional de 1817 tiveram sua aplicação restringida depois da independência do Brasil, em 1822. Apenas os navios portugueses podiam ser julgados com base nos acordos bilaterais. Assim, no Brasil, a repressão ao tráfico só se apoiaria no alvará de 1818, que proibia apenas o comércio com as regiões africanas ao norte do equador. Um novo tratado de abolição do tráfico de escravos integrou as negociações pelo reconhecimento da independência brasileira por parte da Grã-Bretanha, que se arrastaram até 1825-1826. Nessa época, algumas vezes já se levantavam pela emancipação gradual dos escravos. José Bonifácio de Andrada e Silva, o conselheiro e ministro mais próximo de d. Pedro I em 1822, era contrário à continuação do tráfico e da escravidão a médio prazo. A proposta de Constituição preparada pela Assembleia Constituinte em 1823 continha no artigo 254 a previsão de “emancipação lenta dos negros”, mas ela desapareceu da Constituição outorgada em 1824, na qual não havia qualquer menção à escravidão. José Bonifácio publicaria alguns anos depois documento redigido em 1823, a Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a Escravatura, na qual expunha suas ideias acerca da composição da nação brasileira a partir da integração dos libertos

e dos índios como colonos livres.²⁴ No entanto, essa visão era francamente minoritária, e à medida que as negociações do tratado se desenvolveram a pressão dos interesses escravistas só cresceu. Os sucessivos negociadores do tratado por parte do governo brasileiro tentaram ganhar tempo e conseguir prazo para a efetiva aplicação do acordo a ser assinado. Por um lado, o novo governo reconhecia a dependência da economia brasileira do contínuo abastecimento de novos braços escravos, especialmente com a abertura das fazendas de café do Vale do Paraíba, e também temia perder apoio em momento político já delicado se insistisse em levar adiante medida tão impopular, mas por outro temia intervenção naval britânica no abastecimento de escravos e buscava solução para o compromisso verbal pela abolição já assumido.²⁵

Por fim, os representantes das coroas do Brasil e da Grã-Bretanha assinaram um tratado de abolição do tráfico de escravos em 1826, que renovava os acordos previamente assinados com Portugal e proibia toda a importação de escravos para o Brasil, efetiva três anos após a ratificação, que ocorreu em 13 de março de 1827. O tratado considerava piratas os navios das duas nações que se encontrassem engajados no tráfico, submetia-os a julgamento por comissões mistas instaladas dos dois lados do Atlântico (novamente em Freetown, Serra Leoa e no Rio de Janeiro), e determinava a emancipação dos africanos encontrados a bordo dos navios condenados.²⁶ Durante três sessões em julho de 1827, o tratado e os procedimentos do governo durante sua negociação foram longamente discutidos. Foi consenso questionar a autoridade do governo para negociar, assinar e ratificar tratado sem consultar a Câmara; a cláusula do tratado que considerava piratas aqueles que fossem achados em contravenção foi vista como atentado à soberania nacional para julgar seus próprios acusados e punir os culpados. Em geral, a assinatura do tratado foi criticada como sinal de capitulação diante da Inglaterra e de admissão de inaceitável interferência externa em interesses nacionais; os deputados resolveram não emitir parecer naquele momento, uma vez que consideraram não ter mais poder de interferir na medida.²⁷

No entanto, as discussões revelaram os contraditórios sentimentos em relação à abolição do tráfico de escravos. Ninguém ousou defender

abertamente sua perpetuação, mas sintomática foi a longa intervenção do deputado por Goiás Raimundo José da Cunha Mattos, militar português que havia vivido 18 anos na costa africana antes de se transferir para o Brasil. Mattos reprovou a assinatura do tratado, por considerá-la inconstitucional e precipitada, e condenou a proibição do tráfico por ser prematura e prejudicial à economia do país. Não admitiu defender abertamente a continuação indefinida do comércio de escravos africanos diante dos espíritos esclarecidos pelas “luzes do século”, mas declarou ser esse “um mal menor” e assim arrolou todos os argumentos de defesa do tráfico e da escravidão: o comércio de prisioneiros de guerra era natural aos povos africanos e sobreviveria à proibição do comércio transatlântico; era melhor para os africanos serem escravos no Brasil do que prisioneiros de guerra e sujeitos à morte na África; e os escravos africanos eram extremamente necessários para o desenvolvimento da economia do Brasil, especialmente na impossibilidade de civilizar os índios ou de obter trabalhadores livres europeus. Cunha Mattos reservou boa parte do discurso para criticar a suposta filantropia britânica em relação aos africanos. Para ele era apenas um verniz para as atitudes imperialistas: considerava hipocrisia condenar o comércio e a escravidão de africanos e fechar os olhos para o que também ocorria entre os povos (brancos) do Cáucaso, por exemplo. Para o deputado, era muito recente o moralismo britânico em relação à África e aos africanos, enquanto lembrou que os portugueses mantinham relações com os povos do continente africano há séculos e, além disso, incorporavam africanos e descendentes à sua sociedade:

Não temos nós tido bispos, cônegos, vigários, teólogos, canonistas, historiadores e artistas sublimes pretos e pardos? Não mandou o Sr. rei d. João II no século XV, estabelecer um colégio para pretos no mosteiro do Sento Elói de Lisboa? Não mandou o rei Felipe IV da Espanha criar um colégio para pretos na Universidade de Coimbra, por decreto de 25 de novembro de 1627? Não mandou o Sr. rei d. João II e D. Manoel embaixadores, e não recebeu outros

destas regiões que os ingleses agora reputam encantadas no interior da África, com vistas de aumento de comércio e civilização dos naturais? Não foram as cortes do Congo e a do Monomotapa muito brilhantes e civilizadas?²⁸

Relembrando os feitos de Henrique Dias contra os holandeses, Cunha Mattos aproveitou para ironizar a defesa do ideal da pureza de sangue na construção da nação brasileira: nem os exércitos deviam ser compostos só de brancos, nem todos os que se diziam fidalgos estavam livres da ascendência africana ou indígena. E, para firmar mais uma diferença com a “ridicularia dos puritanos”, sentenciou: “as castas melhoram: venham para cá pretos, logo teremos pardos, e finalmente brancos, todos descendentes do mesmo Adão, de um mesmo pai!”²⁹ Assim, a defesa da importação de africanos toma a forma de um elogio da mestiçagem e das oportunidades de ascensão social para descendentes de africanos no mundo luso-brasileiro.

Também contraditórios foram os argumentos de José Clemente Pereira. Esse deputado, que mais tarde faria parte do Ministério de d. Pedro I, negou veementemente a autoridade dos negociadores da corte brasileira para conceder o direito aos ingleses de reprimir o tráfico brasileiro e especialmente de condenar os traficantes como piratas. Considerava a abolição uma questão política, não humanitária. Acreditava que a escravidão impedia o desenvolvimento e trazia a ruína aos fazendeiros, por causa da mortalidade dos escravos e do endividamento com os comerciantes. Não mostrava muita esperança na exploração do trabalho de índios ou europeus, e preferia que o governo tivesse apostado em incentivar melhorias no tratamento dos escravos, que teriam por consequência o aumento da natalidade. Mas insistiu que a Câmara não se omitisse na discussão do tratado assinado, pois julgava necessário o esclarecimento da nação a respeito da importância da proibição do tráfico, para que a medida fosse seguida: “O adiamento traz consigo graves inconvenientes. A maior parte dos habitantes do Brasil ainda não tem a certeza da existência deste tratado, e a maior parte daqueles que o conhecem ainda vivem na persuasão de que isto não há de ter efeito...”³⁰ Ainda que tenha

discordado dos meios de obtê-lo, apoiava o tratado, mas não deixava de alertar para as dificuldades de aplicação do acordo.

O volume da importação de africanos de 1826 a 1830, indicado na Tabela 2, aponta para corrida sem precedentes aos mercados africanos, com objetivo de abastecer o brasileiro, em antecipação à proibição de 1830. Enquanto a média anual de importações na primeira metade da década havia estado em torno de 40 mil escravos, de 1826 a 1829, ultrapassou 60 mil escravos por ano. Além de informações importantes acerca da distribuição regional e flutuação do tráfico, os dados anuais de importação demonstram que os traficantes e os fazendeiros brasileiros contavam com a efetiva repressão assim que o tratado entrasse em vigor.

Tabela 2
Importações quinzenais de escravos africanos, por região brasileira no século XIX

Períodos	Maranhão, Amazônia	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro, Sudeste	Sem região especificada	Total
1801-1805	16.723	21.457	44.223	65.540	86	148.029
1806-1810	13.614	12.253	52.605	75.318	1.055	154.845
1811-1815	8.077	33.525	56.551	107.287	0	205.440
1816-1820	12.086	41.640	58.770	115.861	2.267	230.624
1821-1825	5.830	28.264	38.257	135.126	2.686	210.163
1826-1830	5.357	26.255	58.859	201.773	440	292.684
1831-1835	666	5.991	3.989	15.449	0	26.095
1836-1840	1.511	13.388	9.073	176.471	697	201.140
1841-1845	2.006	8.945	19.297	85.596	2.644	118.488
1846-1850	56	2.174	45.727	110.722	2.592	161.271
1851-1856	0	1.350	871	5.679	0	7.900
	65.926	195.242	388.222	1.094.822	12.467	1.756.679

Fonte: David Eltis *et al.*, Transatlantic Slave Trade Database: An Online Dataset (2007). Disponível em: <http://www.slavevoyages.org>

O volume real do tráfico ilegal ainda se encontra sub-registrado no banco de dados, particularmente na década de 1840.

A correspondência do Ministério da Justiça ao longo de 1830 e 1831 mostra as dificuldades administrativas de repressão ao tráfico ilegal, com-

plicadas pela instabilidade política advinda dos movimentos populares que forçaram a abdicação de d. Pedro I em abril de 1831. A repressão no mar foi confiada aos navios de guerra brasileiros, além dos cruzeiros da marinha britânica, enquanto a feita em terra cabia à justiça de cada localidade, na figura dos ouvidores das comarcas, e o julgamento das apreensões cabia também à comissão mista sediada no Rio de Janeiro. Foi provavelmente visando tomar para o governo imperial a responsabilidade da repressão e reforçar a estrutura a cargo das autoridades brasileiras que o governo propôs um projeto de lei nacional de proibição ao tráfico, primeiro debatido e aprovado no Senado e depois na Câmara, sendo a lei promulgada em 7 de novembro de 1831. Regulamentada pelo decreto de 12 de abril de 1832, dava amplos poderes às autoridades judiciais locais para reprimirem a chegada de africanos novos.³¹ O primeiro artigo da lei de 1831 declara livres “todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil”, à exceção dos escravos fugitivos de outras nações e dos tripulantes de navios. O segundo artigo estabelece as penas e multas para os importadores de escravos, submetendo-os ao artigo 179 do Código Criminal, por crime de reduzir pessoas livres a escravidão. Pela lei, eram implicadas como importadores de escravos todas as pessoas associadas com a importação e a venda dos escravos trazidos ilegalmente: comandante, mestre ou contramestre, proprietário ou consignatário do navio, e todos os envolvidos no desembarque, na compra e na venda dos escravos, incluídos os compradores. A identificação dos africanos recém-chegados cabia a qualquer juiz de paz ou criminal, através de interrogatório sumário, de acordo com o decreto de 1832. De fato, as condições legais estavam dadas para a repressão do tráfico.

Apesar da preocupação demonstrada pelos ministros da justiça e por algumas autoridades navais e provinciais, e atestada por um pequeno número de apreensões feitas entre 1830 e 1833, o tráfico retomou força a partir de 1834, dobrando em volume a cada ano subsequente até 1837. As formas de violação da proibição variavam: já em maio de 1831, o ministro da justiça Manoel José de Souza França ordenava a ouvidor da comarca do Rio de Janeiro que investigasse a substituição de escravos falecidos por africanos ilegalmente importados, desembarcados nos por-

tos próximos à corte e também de africanos que aguardavam julgamento do navio apreendido por escravos falecidos, quando de recente apreensão. França insistia que desse modo roubava-se “a liberdade a que eles já tinham adquirido direito”.³² Em 1834, Aureliano Coutinho admitia que “a impunidade dos contrabandistas aparecia escandalosamente” sem saber se atribuía “à bonomia dos juízes, se ao prejuízo de que estava imbuída a maior parte da nossa população, de que a extinção da escravatura no Brasil era um mal”.³³ De fato, tanto os entraves à repressão do tráfico pelo sistema de justiça, que colocava os contraventores diante das justiças locais, mais sujeitas à manipulação, quanto a resistência da população ao espírito da lei foram levantados mais tarde no debate acerca da impossibilidade de aplicá-la. Diogo Feijó, que havia sido ministro da justiça entre julho de 1831 e julho de 1832, em dezembro de 1834 chegou a propor a revogação da lei de 1831. Segundo ele, apesar de ter sido ditada pela humanidade, tinha se mostrado inexecutável. Como havia sugerido Aureliano, Feijó atribuía a impopularidade da lei de 1831 ao fato de ser contraditória e injusta aos olhos da população: não se aceitava que africanos boçais fossem emancipados, enquanto os escravos crioulos, que muitas vezes eram “crias de casa”, e mestiços continuassem escravos.³⁴ Ao oficializar a proposta de revogação da lei de 1831 no novo projeto de lei de proibição do tráfico, proposto ao Senado em 30 de junho de 1837, o marquês de Barbacena enumerou os meios de evasão utilizados: os traficantes haviam descoberto “meios de iludir os exames na entrada e saída dos portos”, haviam “estabelecido vários depósitos para recepção dos escravos e ensino da língua portuguesa” e também utilizavam-se de “corretores organizados em força para levar os escravos para tentar a inocência dos lavradores”. Segundo o senador, os fazendeiros teriam sido ludibriados pelos comerciantes de escravos e não podiam sofrer as penas previstas na lei. Convinha que os “proprietários tranquilos, chefes de família respeitáveis, homens cheios de indústria e virtude” fossem inocentados do crime que cometeram, por motivos que a “razão e a política” recomendavam. O projeto propunha proibir o tráfico e reprimir os traficantes dali em diante, mas inocentar os compradores pelo envolvimento com o tráfico até então. O projeto passou no

Senado, mas não na Câmara; assim, a legalização da propriedade sobre os africanos importados por contrabando não se oficializou, mas o debate parlamentar foi lido como se tivesse efetivamente isentado compradores de escravos novos de toda culpa. De fato, o deputado Rezende, em sessão de 2 de setembro de 1837, criticou duramente o projeto Barbacena na Câmara e observou que “no norte, na sua província, era raríssima esta importação, mas desde que apareceu a indicação para derrogar a lei de 1831 houve quem fizesse espalhar que a lei estava abolida, e a importação de africanos já não causa admiração”.³⁵ Assim, vemos que não só a lei de 1831 não foi tratada como uma medida “para inglês ver” pelos seus formuladores, como não foi desconsiderada pelos infratores, que ao longo das próximas décadas muito se esforçariam para negar sua validade.³⁶

Enquanto o tráfico ilegal crescia, particularmente no Rio de Janeiro e na Bahia, a função de repressão recaiu somente sobre o esquadrão sul-americano da marinha britânica, e sobre a comissão mista sediada no Rio de Janeiro. Várias questões práticas limitavam a efetividade da comissão mista. Em primeiro lugar, apenas barcos brasileiros podiam ser julgados pelo tribunal bilateral, e, assim, conforme a existência de tratados permitindo à marinha britânica direito de busca e apreensão, os navios do tráfico tomavam outras bandeiras, como a portuguesa ou a americana. Além disso, desde meados da década de 1830 o governo brasileiro recusava-se a aprovar uma emenda no tratado para que navios somente equipados para o tráfico e não necessariamente com escravos a bordo pudessem ser julgados na comissão. Para completar, a condenação dependia de sorte: em última instância, era um sorteio que decidia de qual país era o árbitro que desempataria os votos do juiz britânico (em regra, pela condenação) e do juiz brasileiro (em regra, pela liberação do navio).³⁷

Foram emancipados pela comissão mista sediada no Rio de Janeiro, entre 1830 e 1845, aproximadamente 4.000 africanos, que ficaram sob a guarda do governo brasileiro e foram distribuídos entre concessionários e instituições públicas para o tempo de serviço obrigatório.³⁸ Ironicamente, em meados da década de 1840, a interpretação oficial da legislação que regia o arranjo da tutela com trabalho dos africanos livres depois dos atos que regulavam sua distribuição para o serviço (aviso de 29 de

outubro de 1835 e decreto de 19 de novembro de 1835) era de que não havia limite para o tempo de serviço obrigatório. Desse modo, os africanos livres sobreviventes só foram receber a segunda carta de emancipação nas décadas de 1850 e 1860, tendo cumprido em geral mais de 20 anos de trabalho compulsório em vez dos 14 determinados pelo alvará de 1818. O tratamento dos africanos livres pelo governo brasileiro reforça a ideia de que eles constituíam uma categoria indesejável, especialmente depois que o tráfico ilegal atingiu o volume sem precedentes que levava a condenar a própria lei de 1831 como promotora da imoralidade. Os africanos emancipados pela comissão mista e tutelados pelo governo tinham o status que deveria ser estendido a todos aqueles importados ilegalmente, mas não foi. Eram lembranças incômodas da instabilidade sobre a propriedade escrava adquirida por contrabando.

A interpretação das transformações na escravidão brasileira na primeira metade do século XIX não pode ser, portanto, dissociada das conjunturas do tráfico de escravos. É certo que o negócio do comércio de escravos teve que se tornar ainda mais eficiente, e isso se deu com o emprego de navios mais rápidos e de maior capacidade, e com a melhor organização das operações em terra, no embarque na costa africana e no desembarque no Brasil. Os riscos, porém, eram inevitavelmente muito altos para que pequenos comerciantes se aventurassem sozinhos; o tráfico ilegal envolvia uma rede de comerciantes associados e de investidores, muitas vezes incorporando capital estrangeiro. O poder da elite comerciante, que absorvia os riscos e perdas sofridos, decorrência da repressão britânica, foi o que garantiu a continuação do tráfico com tanto vigor, depois da proibição.³⁹

O resultado, no entanto, foi que o preço dos escravos novos subiu muito, e nem todas as atividades econômicas puderam manter o ritmo da aquisição de mão de obra escrava pré-1830. A produção de farinha de mandioca e de outros alimentos no litoral de Santa Catarina, por exemplo, cresceu a partir das últimas décadas do século XVIII com base na compra de africanos novos, mas depois da proibição do tráfico limita-se aos escravos já existentes. Aos poucos, apenas os senhores mais ricos, as regiões mais dinâmicas e as atividades mais lucrativas têm acesso à com-

pra de africanos novos. O Vale do Paraíba, região cafeeira em expansão desde as primeiras décadas do século, absorve boa parte dos escravos ilegais importados através do Rio de Janeiro. Certas regiões de Minas Gerais, associadas ao abastecimento de gêneros, também absorvem escravos novos. Da mesma forma, o açúcar nordestino, que enfrenta flutuações de preço no mercado e competição com o açúcar mecanizado cubano, também ainda adquire escravos novos. As fazendas pecuaristas do planalto catarinense e paranaense, por outro lado, mantêm-se com seus escravos crioulos.

A alta do preço dos escravos influenciou a curto e a longo prazo no acesso à alforria. Manoel Florentino demonstrou, com dados relativos ao Rio de Janeiro, que o acesso à liberdade se afunilou a partir do final do século XVIII, com a gradual alta dos preços dos escravos e as transformações na maneira como se justificava a escravidão, que aos poucos deixava de ser associada a estado transitório para se fundar sobre o princípio da propriedade liberal. Dessa forma, o preço pelo qual um escravo ou uma escrava deveria resgatar-se passou a ser seu preço de mercado no momento do ajuste da alforria, e não mais aquele pelo qual tinha sido comprado ou comprada. O encarecimento da alforria levou a transformações nas negociações entre senhores e escravos, e passaram a predominar as alforrias gratuitas. A forte presença dos africanos entre os alforriados em meados do XIX, semelhante à sua proporção na população escrava, mas muito superior à taxa de alforria antes de 1831, não deixa de surpreender e demonstrar sua capacidade de adaptação e de negociação dos termos da escravidão no século XIX.⁴⁰

Para Sidney Chalhoub a continuação do tráfico contribuiu para a precarização da liberdade, particularmente depois de 1837. Enquanto as autoridades imperiais sob o comando do Ministério da Justiça eram coniventes com a escravização ilegal dos africanos recém-chegados, libertos e livres de cor não tinham garantias contra a (re)escravização, pois sobre eles muitas vezes recaía o ônus de provar sua liberdade.⁴¹ Ao mesmo tempo, libertos e livres pobres em geral, incluindo os índios, caíam nas malhas do trabalho compulsório, fosse como prisioneiros, recrutas ou colonos involuntários em diversos empreendimentos provinciais e im-

periais espalhados pelo país. A experiência dos africanos livres certamente corrobora essa interpretação: muitos deles, após terem cumprido longo tempo de serviço obrigatório, só conseguiram cartas de emancipação condicionais à sua mudança para as fronteiras do império: nas décadas de 1850 e 1860, partiram para trabalhar nos aldeamentos indígenas no Paraná e nas obras públicas ou na Cia. de Navegação a Vapor do Amazonas.⁴²

A política de defesa do tráfico de escravos e de manutenção da escravidão esteve no centro do problema da formação do Estado nacional. A nova historiografia política do império tem revisitado a questão, informada pelos avanços da historiografia da escravidão nas últimas décadas. Não se trata mais de identificar germes abolicionistas em discursos extemporâneos ou de discutir a compatibilidade entre liberalismo e escravidão; pelo contrário, trata-se de mostrar que os fundadores do império defenderam-se das pressões externas formulando um discurso da necessidade de uma abolição gradual enquanto estruturavam o Estado para defender a ordem escravista. Luiz Felipe de Alencastro sugeriu que a própria manutenção da unidade territorial do país pode ter resultado da união das elites provinciais à imperial em torno do tráfico ilegal, quando naquela época qualquer nova autonomia implicava sofrer pressões da Grã-Bretanha por abolição.⁴³ Miriam Dolhnikoff complementa essa análise demonstrando que as elites provinciais participaram diretamente da formação do Estado com a elite imperial, em regime de "pacto federativo". Usando o exemplo dos políticos paulistas, como Feijó e Vergueiro, Dolhnikoff mostra que o projeto nacional vencedor, apoiado pelos liberais paulistas, foi o que pressupunha a exclusão de índios, libertos e outros livres pobres da cidadania e afastava a perspectiva da abolição para quando, eventualmente, houvesse outra mão de obra disponível.⁴⁴

Ao longo deste capítulo, vimos que desde a chegada da corte portuguesa ao Brasil a política externa esteve marcada pela resistência às pressões britânicas para a abolição do tráfico de escravos, enquanto a política interna associou os interesses dos traficantes e dos proprietários de escravos àqueles da nação. Assim, desde a assinatura dos primeiros tratados, mas especialmente depois da independência, ao longo do Primeiro

Reinado e com brevíssimo intervalo durante o início da Regência, até 1850 a defesa do tráfico de escravos foi política do Estado brasileiro. Durante esse tempo, a escravidão cresceu e se reforçou, especialmente nas áreas ligadas direta ou indiretamente ao mercado atlântico, porém esteve marcada pelo espectro da ilegalidade da propriedade sobre os africanos importados por contrabando. Ainda assim, a propriedade ilegal foi protegida e garantida pelo governo imperial até a década de 1880. Fica evidente que a proibição do tráfico de escravos teve consequências políticas e sociais duradouras, que só aos poucos estão sendo exploradas.

Notas

1. Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
2. Hebe Maria Mattos, A escravidão moderna nos quadros do Império português: o Antigo Regime em perspectiva atlântica, in João Luis Fragoso, Maria Fernanda Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, p. 141-162; Stuart B. Schwartz, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*, São Paulo, Companhia das Letras/CNPq, 1988.
3. Memória Estatística do Império do Brasil (autor anônimo), *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*, 53:1, 1895, citado em *Estatísticas Históricas do Brasil: Séries Econômicas, Demográficas e Sociais*, Rio de Janeiro, IBGE, 1987.
4. João Luis Fragoso, "Economia brasileira no século XIX: mais do que uma plantation escravista-exportadora", in Maria Yedda Linhares (org.), *História geral do Brasil*, Rio de Janeiro, Campus, 1990, p. 145-196; Bert J. Barickman, *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo (1780-1860)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003; Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (XVII-XIX)*, São Paulo, Corrupio/Ministério da Cultura, 1987.
5. Rafael de Bivar Marquese, "A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX", *Novos Estudos Cebrap*, nº 74, 2006, p. 107-123; Sílvia H. Lara, *Fragments setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa*, São Paulo, Companhia das Letras, 2007.
6. B. J. Barickman, "As cores do escravismo: escravistas 'pretos', 'pardos' e 'cabras' no recôncavo baiano, 1835", *População e Família*, nº 2, 1999, pp. 7-59; Keila Grinberg, *O fador dos brasileiros: cidadania, escravidão e direito civil no tempo de*

- Antonio Pereira Rebouças, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002; Ivana Stolze Lima, *Cores, marcas e falas: sentidos da mestiçagem no Império do Brasil*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003; João José Reis, "Tambores e tremores: a festa negra na Bahia na primeira metade do século XIX", in Maria Clementina P. Cunha (org.), *Carnaval e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura*, São Paulo, Editora da Unicamp, 2002, p. 104-114.
7. João L. R. Fragoso e Manolo Florentino, *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*, 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.
 8. Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997.
 9. Ver exemplo de Manoel Vallim em João Luis Fragoso e Ana Maria Lugão Rios, "Um empresário brasileiro do Oitocentos", in Hebe Maria Mattos de Castro e Eduardo Schnoor (orgs.), *Resgate: uma janela para o Oitocentos*, Rio de Janeiro, Topbooks, 1995, p. 197-224.
 10. Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969; Herbert Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999. Ver também o banco de dados de viagens do comércio transatlântico de escravos "Transatlantic Slave Trade Database: An Online Dataset", disponível em <http://www.slavevoyages.org>.
 11. Manolo Florentino, *Em costas negras*, op. cit.; Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos...*, op. cit.
 12. "Tratado de Aliança e Amizade firmado entre o príncipe regente, d. João, e George III da Inglaterra, 19/2/1810", texto integral disponível em Paulo Bonavides e Roberto Amaral, *Textos Políticos da História do Brasil*, vol. 1, 3ª ed., Brasília, Senado Federal, 2002, disponível em www.cebela.org.br.
 13. Robin Blackburn, *A queda do escravismo colonial, 1776-1848*, Rio de Janeiro, Record, 2002; David Brion Davis, *O problema da escravidão na cultura ocidental*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001; Seymour Drescher, *Econocide: British slavery in the era of abolition*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1977; David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford, Oxford University Press, 1987.
 14. Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*, Cambridge, Cambridge University Press, 1970, p. 11-15.
 15. Linda Colley, *Britons: forging the nation, 1707-1832*, New Haven, Yale University Press, 1992.
 16. "Carta de Lei de 8 de novembro de 1817. Ratifica a Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815 entre este Reino e o da Grã-Bretanha assinada em Londres em 22 de julho deste ano sobre o comércio ilícito da escravatura", *Coleção das leis do Brasil, 1816-1817*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890, p. 74-101; "Alvará com força de lei de 26 de janeiro de 1818", *Coleção das leis do Brasil, 1818*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1889, p. 7-10.

17. Arquivo Nacional (Rio de Janeiro, ANRJ), Códice 184, vol. 3 e Códice 363.
18. National Archives (Kew, Inglaterra), Série Foreign Office 84/198, Jackson e Grigg para Palmerston, 5 de março de 1836.
19. ANRJ, IJ6 194, Eusébio de Queirós para ministro da Justiça, 31 de julho de 1839, citada em Carlos Eugênio Líbano Soares, *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro, 1808-1850*, Campinas, Editora da Unicamp/Centro de Pesquisa em História Social da Cultura, 2001, p. 375.
20. *Correio Braziliense*, vol. XX (1818), número de fevereiro, p. 93, ed. fac-similar, São Paulo, Imprensa Oficial de São Paulo, 2002.
21. Sérgio Góes Paula e Patrícia Souza Lima, "Os paradoxos da liberdade", in *Correio Braziliense ou Armazém Literário. Estudos*, vol. XXX, tomo 1, São Paulo, Imprensa Oficial de São Paulo, 2002, p. 111-169.
22. *Correio Braziliense*, vol. XV (1815), p. 735-739.
23. *Correio Braziliense*, vol. XXIX (1822), p. 574-577.
24. Miriam Dolhnikoff (org.), "José Bonifácio de Andrada e Silva", *Projetos para o Brasil*, São Paulo, Companhia das Letras/Publifolha, 2000.
25. Leslie Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, Rio de Janeiro/São Paulo, Expressão e Cultura/Edusp, 1976, p. 38-70; J. L. Alves, "A questão do elemento servil. A extinção do tráfico e a lei de repressão de 1850. Liberdade dos nascituros", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo especial: I Congresso de História Nacional, Rio de Janeiro, parte IV, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916, p. 187-257.
26. "Carta de Lei de 23 de novembro de 1826. Ratifica a Convenção entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha para a Abolição do Tráfico de Escravos", *Coleção das Leis do Império do Brasil, Parte II — Atos do Poder Executivo, 1826*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1880, p. 71-75.
27. Alves, "A questão do elemento servil", *op. cit.*, p. 203.
28. Anais da Câmara dos Deputados (ACD), sessão de 2 de julho de 1827, p. 17.
29. ACD, sessão de 2 de julho de 1827, p. 16.
30. ACD, sessão de 4 de julho de 1827, p. 40.
31. "Lei de 7 de novembro de 1831", *Coleção de leis do Império do Brasil, 1831*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1875, pp. 182-184; "Decreto de 12 de abril de 1832 — regulamenta a lei de 7 de novembro de 1831", *Coleção das leis do Império, parte II — Atos do Poder Executivo, 1832*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874, p. 100-101.
32. Aviso de Manoel J. de Souza França para o ouvidor da Comarca do Rio de Janeiro, 25 de maio de 1831, *Coleção das leis do Império, parte II — Atos do Poder Executivo, 1831*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874, p. 92.
33. Sessão da Câmara dos Deputados de 24 de setembro de 1834, citada em Alves, "A questão do elemento servil", *op. cit.*, p. 219-220.
34. Diogo Feijó, "O tráfico dos pretos africanos", in *O Justiceiro*, nº 8, 25 de dezembro de 1834. Ver também artigo de 5 de março de 1834.
35. ACD, 2 de setembro de 1837, p. 453.
36. Beatriz G. Mamigonian, "O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831", in Silvia H. Lara e Joseli N. Mendonça (orgs.), *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de história social*, Campinas, Editora da Unicamp, 2006, p. 129-160.
37. L. Bethell, "The mixed commissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century", *Journal of African History* 7, nº 1, 1966, p. 79-93.
38. Beatriz Mamigonian, "Revisitando a 'transição para o trabalho livre' no Brasil: a experiência dos africanos livres", in Manolo Florentino (org.), *Tráfico, cativo e liberdade, Rio de Janeiro, séculos XVII a XIX*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005, p. 389-417.
39. Manolo Florentino, *Em costas negras...*, *op. cit.*
40. Manolo Florentino, "Sobre minas, crioulos e a liberdade costumeira no Rio de Janeiro, 1789-1871", in Manolo Florentino (org.), *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005, p. 331-366.
41. Sidney Chalhoub, "Illegal enslavement and the precariousness of freedom in nineteenth-century Brazil", texto apresentado no Latin American History Workshop, University of Chicago, 2007.
42. Beatriz Mamigonian, "Revisitando a transição para o trabalho livre no Brasil...", *op. cit.*, p. 389-417.
43. Luiz Felipe de Alencastro, "La traite négrière et l'unité nationale brésilienne", *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, nº 66, 1979, p. 394-418.
44. Miriam Dolhnikoff, *O Pacto Imperial: origens do federalismo no Brasil*, São Paulo, Globo, 2005, p. 54.