

# UMA BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO DO INÍCIO DA TRANSIÇÃO DO TRABALHO FORÇADO AO LIVRE: A PROCRASTINAÇÃO LEGISLATIVA BRASILEIRA AO FIM DO COMÉRCIO ESCRAVISTA NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XIX.

Luiza Paiva Paganoni  
*luiza.paivapp@gmail.com*

## **Resumo:**

A história brasileira foi marcada desde os primórdios da colonização por um grande senso de continuidade, com poucas transformações, de modo que as que ocorreram foram de maneira lenta e conservadora. O processo de transição do trabalho forçado para o livre, pode ser considerado um dos exemplos mais notáveis dessas alterações. Através da análise sistemática, crítica e cronológica da legislação outorgada de 1808 à 1820, objetivou-se a compreensão do direito relacionado ao comércio escravista adotado pelo governo português, destacando a relevância do fim do tráfico negreiro e concomitantemente o início dos processos migratório propostos por dom João VI, acolhidos nos anos iniciais do Império Brasileiro e suas influências na construção do novo direito nacional. A partir da análise desses textos de lei foi possível identificar as variadas alterações pelas quais passaram as políticas escravistas, além de revelar sua relação com os interesses sociais e políticos nas diferentes conjunturas oitocentistas, confirmando, portanto, a viabilidade de um estudo social a partir de fontes jurídicas.

**Palavras-Chave:** legislação, imigração, colonização, política, Brasil.

## **Abstract:**

Brazilian history has been marked since the early days of colonization by a great sense of continuity, with few transformations, so that those that occurred were in a slow and conservative manner. The process of transition from forced to free labor can be considered one of the most notable examples of these changes. Through the systematic, critical and chronological analysis of the legislation granted from 1808 to 1820, the objective was to understand the law related to the slave trade adopted by the Portuguese government, highlighting the relevance of the end of the slave trade and concomitantly the beginning of the migratory processes proposed by Dom João VI, welcomed in the initial years of the Brazilian Empire and its influences on the construction of the new national law. From the analysis of these texts of law it was possible to identify the various changes through which the slave policies went, and reveal their relationship with the social and political interests in different nineteenth-century conjunctures, confirming, therefore, the viability of a social study from legal sources.

**Keywords:** legislation, immigration, colonization, politics, Brazil.

## **Introdução**

Até a segunda década do século XIX o Brasil era governado pelo império português. Portugal era responsável pela conquista e preservação militar e econômica de suas terras em três diferentes continentes - Europa, África e América – e por deter de um território sucinto e número populacional baixo, a Coroa Lusófona, desde os primórdios da modernidade, colocou a política populacional como prioridade entre as políticas de Estado. Era necessário esse investimento governamental para uma boa administração de todos os seus domínios.

A chegada de escravos africanos e imigrantes ao Brasil está inserida dentro do processo mencionado acima, confirmando a posição de Luiz Felipe de Alencastro, que afirma que a mão de obra para o mercado de trabalho brasileiro esteve sempre “desterritorializada”. (ALENCASTRO, 2000, p. 354).

Finalizado o tráfico e posteriormente a escravidão, foram poucas as modificações de real significado na forma de organização de produção ou renda. Neste sentido, ao invés de constituir verdadeira transformação nas formas de organização sociais e de produção, compactuando com o desejo e interesse da elite brasileira, a transição do trabalho escravo para o trabalho livre no Brasil se deu de forma conservadora, preservando o histórico de desigualdades que marca a trajetória do país.

É Partindo desta constatação que esse artigo fará à análise da legislação aqui recolhida, que regeu o início dessa transformação, perpassando inevitavelmente por temas como: o tráfico de escravos, tratados anglo brasileiros e o início do incentivo a imigração europeia.

### **1.1. Leis para ingleses e brasileiros verem.**

Baseando-se na cultura da sociedade escravista brasileira durante a primeira metade do século XIX, reter a posse de escravos ia além do que simplesmente suprir a ausência de mão de obra para as fazendas e produções agrícolas. Mais do que ter significada relevância como braço de trabalho para as propriedades rurais, o escravo representava status, condição social e era uma forma de investimento financeiro.

O trabalhador africano visto e tratado como propriedade apresentava-se como importante fonte de mão de obra, que resolvia o problema da falta de braços de trabalho para as

lavouras, mas, para além de uma solução “logística” ou populacional no momento, estavam estritamente enraizados na cultura da colônia, claramente conectados a questões sociais e políticas, fatores esses que influenciaram na trajetória até a abolição do tráfico negreiro no Brasil.

Para a maior parte dos estudiosos da historiografia negreira brasileira, entre eles David Eltis e Leslie Bethell é, inegável a partir de comprovações de dados portuários, que no decorrer de mais de três séculos, o comércio transatlântico de escravos foi executado em dimensões continuamente crescentes pelos maiores impérios europeus à época como, Inglaterra, Portugal e Espanha, que destinavam, em sua maioria, tais africanos como trabalhadores escravos à suas colônias no novo mundo – as Américas.

No decorrer do século XVIII, esse comércio atingiu uma magnificência tão significativa que para as coroas europeias envolvidas, deixou de apenas ser a fonte de mão de obra que supria a demanda do setor agrícola continuamente crescente em suas colônias. O ato comercial de compra e venda desses escravos africanos passou a ser considerada importante origem de renda comercial, visto que as monarquias desfrutavam de altos índices de lucro com tais transações.

Nas palavras de Leslie Bethell - historiador britânico, especialista na história do tráfico negreiro - “Na verdade, até a segunda metade do século XVIII, quando (numa estimativa conservadora) 70-75.000 escravos estavam sendo transportados anualmente através do Atlântico, raramente uma voz se levantou contra tal prática” (BETHELL, 2002, p.10), mas tal fato estava prestes a ser modificado.

Embora o Império Inglês fosse responsável por significativa importação de escravos, dirigidos principalmente aos (EUA) durante o século XVIII, após a emancipação da colônia em 1776 e, anos de pressão e pronunciamentos humanitários de abolicionistas ingleses, no início do século XIX, em 1807 a monarquia britânica é influenciada e decreta que a partir de maio de 1808 é considerado ilegal todo o comércio de escravos africanos nos territórios pertencentes a coroa.

Posteriormente, munida de discursos altruístas e libertários a Inglaterra expressa seu desejo de cessar gradativamente o tráfico de escravos internacional apresentando como objetivo final o término da escravidão para então a “cristianização” e “civilização” do

território africano. O primeiro império convidado a aderir à ideologia inglesa, não estranhamente, foi Portugal.

O interesse da Inglaterra em colocar sua prioridade no Império Lusófono era advindo de questões diplomáticas e comerciais. Portugal encontrava-se em situação desfavorável e moralmente inferior para negociações com a coroa inglesa, visto o débito que possuía depois do auxílio prestado pelos britânicos para manter a segurança da família real na travessia para a América, além de combater o exército napoleônico em território português.

A nível comercial, com o fim do tráfico em todo o domínio inglês, os produtores ingleses estariam em situação econômica desfavorável aos lavradores portugueses, que usufruíam de livre importação de mão de obra escrava.

Mas, ainda que a partir do direito internacional, a Grã-Bretanha estivesse determinada a pressionar outros impérios a assinarem tratados referentes ao encerramento do comércio de escravos e autorização de policiamento da marinha britânica em rotas comuns ao tráfico, o Império Português, definitivamente, encontrava-se entre os governos que não compartilhavam do desejo abolicionista inglês.

Dentre os estudos disponíveis sobre a escravidão brasileira, é possível perceber padrões e concordâncias nos textos, que norteiam a historiografia para determinada interpretação sobre o tema. Tais similaridades referem-se a duas questões que são constantemente apontadas como relevantes para o fim do tráfico de escravos no Brasil: (1) a pressão Inglesa; e (2) o acúmulo de pequenas modificações políticas ao longo dos anos.

No entanto, é evidente que tais padrões não simplificam, nem tão pouco representam uma unidade de interpretações e pensamentos entre os autores sobre as causas relevantes ao fim das imigrações forçadas, cada estudioso retém de diferenciada análise sobre as questões.

Meramente tona-se curioso mencionar a constante repetição de ambos os assuntos na historiografia escravista brasileira que evidenciam, no mínimo, que quando o objeto de estudo é o fim do tráfico ou escravidão luso-brasileiros, é essencial e indispensável o

estudo conjunto a pressão britânica e os tratados assinados durante esse processo com tal coroa.

Contudo, assim como é possível perceber a partir da análise dos textos régios, a Coroa Portuguesa não demonstrava interesse em suspender o tráfico negreiro e com o Brasil uma vez independente, o desejo não foi alterado.

O Império Português não só era um dos maiores importadores de escravos para a América, como lucrava tanto com as transações comerciais escravistas, bem como com a produção agrícola e mineral dessa importante mão de obra na sua colônia de maior importância à época, o Brasil.

Após resistir a proposta Britânica de 1807, que visava o desencorajamento e abolição do tráfico de escravos nos territórios da Monarquia Portuguesa, Dom João, reenterra sua posição a favor do comércio escravista após a sua primeira legislação ratificada, em terras brasileiras, referente ao tema, ser a Carta Régia de 13 de Abril de 1808, que isenta os navios da Capitania da Bahia empregados no comércio da escravatura da Costa da Mina, da obrigação de fazerem escala pelas Ilhas do Príncipe e S. Thomé.

A finalidade segundo a carta era reduzir “os graves inconvenientes” tratando-se esses da “dispendiosa demora, das embarcações pelas calmarias e correntes contrárias, que ellas encontram nas costas das mesmas Ilhas, mas também uma consideravel perda de escravos, que alli são atacados de infecções pestilenolues com prejuízo da humanidade e dos interesses dessa Colonia” (CARTA RÉGIA, 13 de abril de 1808).

A referida Carta junto com o Decreto de 20 de agosto do mesmo ano, que "Manda receber pelo Real Erario os direitos dos escravos que se despacham para Minas (DECRETO, 20 de Agosto de 1808), evidenciam a partir de seus textos e decisões, preocupação do governo português em aperfeiçoar e rentabilizar o comércio escravista, que assegurava o lucro da monarquia.

As mencionadas decisões encaixam-se como exemplos jurídicos e práticos do tráfico de escravos como representante importante dentro das fontes de renda do Império, o qual, não demonstrava interesse em finalizá-lo, pelo contrário, pretendia potencializar seus lucros.

Após a chegada da família real ao Brasil, todo o contexto social, político e econômico do país é inevitavelmente transformado. A necessidade de maior rentabilidade pelos cofres “brasileiros” se fez urgente e, o tráfico de escravos, é considerado pela coroa como uma oportunidade para aumentar os lucros.

O Alvará de 03 de junho de 1809, pode ser visto como mais uma evidência da falta de interesse do Príncipe Regente em acabar com o comércio negreiro quando o texto legislativo menciona ser:

“necessário, e forçoso estabelecer novos impostos, para nas urgentes circunstancias, em que se acha o Estado, poder supprir-se as despesas publicas, que se tem augmentado ; não podendo bastar os rendimentos, que haviam, e que eram appropriados a outros tempos”. (ALVARÁ, 03 de junho de 1809, preâmbulo)

Através do primeiro e segundo artigo respectivamente, cria-se o imposto de uma siza interia da compra e venda dos bens de raiz, no qual o negro estava inserido e, de meia siza para escravos ladinos.

“I. De todas as compras, vendas e arrematações de bens de raiz, que Se fizerem em todo este Estado e Domínios Ultramarinos, se pagará siza para a minha Real Fazenda, que será de dez por cento do preço da compra, sem que desta contribuição se entenda ser isenta pessoa ou corporação alguma, por mais caracterizada ou privilegiada que seja, a que intervier em semelhante contratos; em conformidade do que se acha estabelecido nos Alvarás de 24 de Outubro de 1796 e de Julho ele 1800 II-. Pagar-se-ha também em todo este Estado do Brazil para a minha Real Fazenda meia siza, ou cinco por cento do preço das compras e vendas dos escravos ladinos, que se entenderão todos aquelles que não são havidos por compra feita aos negociantes de negros novos, e que entram pela, primeira vez no paiz, transportados da Costa de Africa.” (ALVARÁ, 03 de Junho de 1809 Art. I e II)

O Tráfico de escravos representava uma das maiores atividades comerciais da colônia, sendo seu imposto de exportação responsável por considerada fração nos cofres públicos. A economia e produção do novo mundo giravam, então, em torno da agricultura de larga escala das fazendas e, a mão de obra escrava era a chave para o excelente retorno financeiro além, de preservar o estilo de vida já estabelecido nas lavouras.

No âmbito econômico e social, a coroa portuguesa julgava o trabalho escravo como parte natural e essencial ao sistema colonial. Mesmo defensores da abolição como o jornalista Hipólito da Costa<sup>1</sup>, reconheciam sua importância social e afirmavam que o tráfico de escravos advindo da África em direção a América era essencial para a produção agrícola do Brasil. Porém, apesar de Hipólito compreender a relevância da mão de obra escrava em diversos patamares dentro da colônia, em seus textos, inúmeras vezes alertou sobre a necessidade e importância de substituir a população de escravos por imigrantes brancos europeus.

Entretanto, apesar da evidente dependência econômica e o desejo de continuar com o comércio negreiro, em contexto de extrema pressão britânica, em 26 de fevereiro de 1810, Dom João “reconhecendo os importantes, e felizes efeitos, que a sua Mutua Aliança tem produzido na presente Crise” e entendendo que “tem constantemente recebido de Sua Magestade Britannica o mais generoso, e desinteressado Socorro, e Ajuda.” (CARTA DE LEI, 26 de fevereiro de 1810, preâmbulo), conforme abertura do Tratado de Aliança e Amizade, ratifica dois tratados: (i) Aliança e Amizade e (ii) Comércio e Navegação.

Ambos os documentos foram assinados no dia 19 do mesmo mês no Rio de Janeiro, com a Coroa Inglesa, comprometendo-se, entre outras questões, pelo décimo artigo do tratado de Aliança e Amizade “cooperar com sua magestade Britannica na Causa da Humanidade e Justiça, adoptando os mais efficazes meios para conseguir em toda a extensão dos Seus Dominios uma gradual abolição do commercio de Escravos” (CARTA DE LEI, 26 de fevereiro de 1810, Art.X), delimitando a comercialização escravista apenas a terras africanas de posse da monarquia portuguesa<sup>2</sup>.

Os mencionados acordos foram os primeiros sancionados entre Dom João e Jorge III, “após a transferência da Corte e Capital Portuguesa” dando um passo ao que se estenderia ao longo de quarenta anos de discussões e tratados com a Coroa Britânica que almejava entre outras questões, o fim do tráfico de escravos à América portuguesa.

---

<sup>1</sup> Defensor de ideias liberais e da abolição gradual da escravatura substituindo-a por mão de obra imigrante, principalmente vinda do norte da Europa, foi personagem de prestígio e influente na esfera política e social da colônia, em posições como jornalista e editor do que é considerado o primeiro jornal brasileiro: o *Correio Braziliense* e diplomata brasileiro.

<sup>2</sup> Os documentos diplomáticos assinados entre Inglaterra, Brasil e Portugal serão melhores analisados no próximo subcapítulo porque, demonstrando que o interesse britânico não estava somente no fim da escravidão, mas em outras questões políticas também.

Mas ainda que o Príncipe Regente concordasse em adotar meios para por fim gradual ao comércio escravista, o décimo artigo, que é o único relacionado ao tema da escravidão, manteve as condições de importação, como já eram realizadas e reconhecidas por Portugal. Em relação a esse assunto o tratado explica:

“(…) Deve porém ficar distintamente entendido, que as Estipulações do Presente artigo não serão consideradas como invalidando, ou affectando de modo algum os Direitos da Corôa de Portugal aos Territorios de Cabinda e Molembo, os quaes Direitos foram em outro tempo disputados pelo Governo de França, nem como imitando ou restringindo o Commercio de Ajuda, e outros produtos d’Africa (situados sobre a Costa commummente chamada na Lingua Portugueza a Costa da Mina), e que pertencem, ou a que tem pretencções a Corôa de Portugal. Estando Sua Alteza Real o Principe Regente de Portugal resolvido a não resignar, nem deixar perder as Suas justas, e legitimas pretencções aos mesmos, nem os Direitos de Seus Vassallos de negociar com estes Logares, exactamente pela mesma maneira que elles até aqui o praticavam.” (CARTA DE LEI, 26 de fevereiro de 1810, Art.X)

Consoante às exposições, Dom João parecia estar em situação vantajosa visto que os portos africanos pelos quais a coroa já fazia o comércio permaneceram inalterados e no referido texto a monarquia britânica ainda reconhece terras africanas à Portugal que “juridicamente” não eram pertencentes a coroa. Apesar, portanto, do tráfico estar restrito à apenas aos domínios portugueses em África, a princípio o comércio continuaria fluindo como o habitual e ainda com a proteção inglesa ao mesmo.

É oportuno ressaltar que em meados de 1810, indicadores apontam que somente a capitania da Bahia recebia volumoso número de escravos anualmente, em média mais de sete mil africanos. Com a ratificação do tratado e seu início imediato, supunha-se ao longo dos anos a diminuição de importação de escravos levando ao fim gradual do tráfico. Porém, a partir dos dados abaixo apresentados, percebe-se que a realidade não caminhou de acordo com o desejo britânico.

**Tabela 01. Entrada de escravos na Bahia (1801-1850)\***

<b>Período</b>	<b>Total de importações</b>	<b>Média anual</b>
1801-1805	36300	7260
1806-1810	39100	7720

1811-1815	36400	7280
1816-1820	34300	6860
1821-1825	23700	4740
1826-1830	47900	9580
1831-1835	16700	3340
1836-1840	15800	3160
1841-1845	21100	4220
1846-1850	45000	9000

**Total 316 300**

Fonte: (ELTIS, 1987, p.243-245)

\* Números estimados

Dessa maneira, apoiado na análise do texto de lei, os dados e o contexto histórico, é razoável afirmar que concernente á comercialização de mão de obra escrava, nesse primeiro momento, Portugal ainda teria resistido à pressão inglesa e assegurado o seguimento da importação dos africanos, entendido como essencial à sobrevivência do Império<sup>3</sup>.

Dando sequência a esse pensamento, em vinte de outubro de 1812, Dom João ratifica um alvará no qual estabelece impostos, entre outras deliberações às embarcações, designados ao fundo capital do Banco do Brasil. Segundo as diretrizes no início do texto legislativo o objetivo principal desse é a arrecadação de impostos e acionistas destinados a Banco público “para que o fundo capital de um tão útil estabelecimento possa chegar a muito considerável grão e força, de opulência e de credito, como convém aos importantes fins de sua instituição”(ALVARÁ, 20 de outubro de 1812, Preâmbulo)

Ainda que as embarcações negreiras não estejam nomeadamente mencionadas no texto, estão inseridas entre as indicadas a pagar impostos pelos artigos III e IV. Considerando

---

<sup>3</sup> Como o quadro tem cronologia larga. Importa referir que, a partir da independência, o Brasil é responsável pela entrada de escravos, não é Portugal, que proibiu o tráfico em 1836.

que o tráfico de escravos representava uma das maiores atividades comerciais da colônia, dada a quantidade expressiva de entrada de africanos no Brasil, os navios destinados ao comércio correspondiam à porcentagem significativa dentre os gerais da colônia.

Portanto, da mesma forma que os impostos de exportação e importação negreira eram responsáveis por destacada fração nos cofres públicos, as taxas destinadas às essas embarcações exprimem-se, também, como mais uma evidência da importância financeira desse comércio para o Estado e o referido alvará, como mais um indício do interesse da coroa em lucrar e recolher verbas desse setor no novo espaço de gerenciamento político.

Após Dom João firmar os tratados com a Inglaterra em 1810, não estranhamente, algumas reivindicações sobre esse acontecimento começaram a surgir no Brasil. Dentre as manifestações, os comerciantes baianos, exibiram suas insatisfações e preocupações com tais acordos, já que afetariam um importante setor comercial da região – o tráfico escravista – e, principalmente, após a marinha britânica começar a prender navios negreiros em direção à costa brasileira.

O príncipe regente em constante pressão pela monarquia inglesa para implementar medidas que fossem de encontro aos tratados já assinados, publica em 24 de novembro de 1813 um Alvará com força de lei que estabeleceu providências para melhorar “(...) o tratamento duro e inhumano, que no transito dos portos africanos para os do Brazil soffrem os negros que delles se extrahem” e “não podendo os meus constantes o naturaes sentimentos de humanidade e beneficencia tolerar a continuação de taes actos de barbaridade, commettidos com manifesta transgressão dos direitos divino e natural (...)” (ALVARÁ, 24 de novembro de 1813, preâmbulo).

São decretadas tais prescrições: i) prescrição da capacidade máxima de 05 negros por cada duas toneladas, proporção essa respeitada até 201 toneladas, porque relativo a toneladas adicionais será permitido 01 negro por cada tonelada. ii) obrigatoriedade da presença de um cirurgião perito em todas as embarcações destinadas a tal comercio, propondo prêmios aos mestres e cirurgiões das embarcações que não excederem a 2% ou 3% a taxa de mortalidade com quantias distintas a cada situação pagas pelo cofre da saúde. iii) determinação de estabelecimento de uma enfermaria em cada navio. iv) não admitir o embarque de pessoas que possua doença contagiosa. V) prescrições sobre o

fornecimento de alimento aos passageiros, tanto em questão de qualidade como de quantidade suficiente. Vi) disposição sobre o tipo de comida a ser fornecida aos negros com revezamento do feijão (alimento principal) com arroz e milho misturados, além de porções de carne seca e peixe. Vii e viii) regulamentação sobre o fornecimento de água e modo de distribuição de tal bebida. Ix e x) recomendações sobre limpeza e renovação de ar nas embarcações antes da saída do navio. Xi) normas sobre condução de escravos ao tombadilho no período da manhã e tarde e banho em água salgada ao meio dia.

Apesar de sancionar medidas que reduzissem a praticamente metade o número de escravos transportados dos portos da África aos Brasileiros, o que ocasionalmente afetaria a economia do país, tais determinações não devem ser interpretadas como um desejo político de ir em direção ao fim do tráfico. Como o próprio Príncipe Regente menciona no preambulo do Alvará:

“ (...) tendo tomado na minha real consideração os mappas de população deste Estado do Brazil, que mandei subir a minha real presença, e manifestando-se a vista delles, que o numero de seus habitantes não é ainda proporcionado á vasta extensão dos meus domínios nesta parte do mundo, e que é portanto insufficiente para, supprir e effectuar, com a promptidão que tenho recommendado, os importantes trabalhos que em muitas partes se tem já realizado, taes como de aberturas, de communicações interiores, assim por terra, como pelos rios, entre essa Capital e as differentes Capitánias deste Imperio; o augmento da agricultura ; as plantações de canhamos, de especiarias e de outros generos de grande importancia e de conhecida utilidade, assim para o consumo interno, como para exportação; o estabelecimento de fabricas, que tenho ordenado; a exploração e extracção dos preciosos productos dos reinos mineral e vegetal, que tenho animado e protegido; artigos de que abunda este ditoso e oppulento paiz, especialmente favorecido na distribuição das riquezas repartidas pelas outras partes do globo: e que tendo considerado semelhantemente que as disposições providentes que tenho ordenado a bem da população destes meus domínios, não podem repentinamente produzir os seus saudaveis effectos, por dependerem do successivo trato do tempo, não sendo por isso possivel facilitar o supprimento dos operarios, que a enfermidade e a morte diariamente inhabilitam ou extinguem, se me fez manifesta a urgente necessidade de permittir o arbitrio, até agora praticado, de conduzir e exportar dos portos da Africa braços que houvessem de auxiliar e promover o augmento da agricultura e da industria, e procurar, por uma maior massa de trabalho, maior abundancia de produções. (...)” (ALVARÁ, 24 de novembro de 1813, preâmbulo)

Até os anos supramencionados nenhuma legislação brasileira apresenta a partir da análise de seus textos, desejo ou intenção de por fim a comercialização de escravos africanos, pelo contrário, percebe-se na verdade, uma pretensão de aumentar os lucros com a importação dessa importante fonte de mão de obra para colônia e renda aos cofres públicos.

Mas, após a insatisfação inglesa perante os primeiros tratados assinados entre o príncipe regente e Jorge III, durante o congresso de Viena, foram elaborados mais dois documentos entre ambos os governantes, sendo um deles o tratado assinado no dia 22 de janeiro de 1815 e ratificado por Dom João em 08 de junho do mesmo ano.

O texto régio continha entre suas estipulações, a proibição “a todo e qualquer Vassallo da Corôa de Portugal o comprar Escravos, ou traficar nelles, em qualquer parte da Costa de Africa ao Norte do Equador, debaixo de qualquer pretexto, ou por qualquer modo que seja”. (CARTA DE LEI, 08 de junho de 1815, Art. I)

Após a ratificação das convenções realizadas em janeiro de 1815, a legislação brasileira com relação ao tráfico de escravos tem sua vertente modificada. O aumento da pressão inglesa fez com que medidas nunca executadas comecem a surgir dentre os próximos textos régios publicados.

O governo português encontrava-se em situação política e econômica desagradável. Tanto o príncipe regente, como os latifundiários e traficantes de escravos— grupos sociais de grande influência política à época - não demonstravam interesse em por fim ao comércio escravista e entendiam sua importância para o desenvolvimento da colônia.

A Bahia, localidade ainda dominadora do tráfico de escravos, foi novamente a mais afetada pelo novo comprometimento da Coroa Portuguesa com a Britânica. A importação de escravos destinados à região era advinda, em sua maioria, da Costa de Mina e Guiné, ambos territórios situados ao norte da linha do equador. A partir da legalização do novo tratado foi possível perceber um aumento nas manifestações públicas contrárias tanto a intervenção inglesa no Império como ao Governo Português em “aceitar” a interferência de outra Coroa em sua política e negócios.

Em 28 de julho de 1817 é assinado em Londres uma Convenção Adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815, com o fim de preencher fielmente, e em toda a sua extensão as mutuas obrigações, que contratamos pelo sobredito Tratado, conforme preambulo da Carta:

Sua Magestade El-Rei do Reino Unido de Portugal. do Brazil <sup>4</sup>e Algarves, e Sua Magestade El-Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, adherindo aos Princípios que manifestaram na Declaração do Congresso de Vienna de 8 de Fevereiro de 1815: e Desejando Preencher fielmente, e em toda a sua extensão, as mutuas Obrigações, que Contractaram pelo Tratado de 22 de Janeiro de 1815. (CARTA DE LEI, 08 de novembro de 1817, preâmbulo)

Conforme o Artigo I “O objecto desta Convenção é, por parte de Ambos os Governos vigiar mutuamente que os seus Vassallos respectivos não façam o Commercio illicito de Escravos” (CARTA DE LEI, 08 de novembro de 1817, Art.I). Tanto Portugal como a Inglaterra se comprometiam a partir das especificações apresentadas no texto do tratado composto de mais de dez artigos a tomar medidas e fiscalizar o comércio escravista em busca de impedir o tráfico ilícito que insistia em acontecer em terras brasileiras.

Sua magestade Fidelíssima se obriga, dentro do espaço de dous mezes, depois da troca das ratificações da presente Convenção, a Promulgar na Sua Capital, e logo que for possível, em todo o resto elos Seus Estados, uma. Lei determinando as Penas que incorrem todos os seu; Vassallos, que para o futuro, fizerem hum Trafico illicito ele Escravos: e a Renovar ao mesmo tempo a proibição já existente, de importar Escravos no Brazil debaixo de outra Bandeira que não seja a Portugueza. E a este respeito Sua Magestade Fidelíssima, Conformará, quanto for possível, a Legislação Portugueza com a Legislação actual da Grã Bretanha. (CARTA DE LEI, 08 de novembro de 1817, Art.III)

Em seguida à assinatura ao novo acordo com a Coroa Inglesa em 1817 e conforme determinação do artigo III supramencionado, em 1818, Dom João VI com a finalidade de confirmar sua lealdade aos tratados assinados expediu duas importantes determinações no caminho para o fim do tráfico no Brasil.

A primeira medida tomada é o alvará publicado em 26 de janeiro, no qual estavam descritas todas as penalidades a quem praticasse o tráfico de forma ilegal. O texto

---

<sup>4</sup> Em 16 de dezembro de 1815 pelo decreto Lei assinado por Dom João, o Brasil é elevado a reino de mesma importância que Portugal e Algarves e com o falecimento da rainha Dona Maria no início de 1816, o então Príncipe Regente recebe o título de Rei Dom João VI em terras americanas, no Rio de Janeiro.

legislativo é composto por sete parágrafos dedicados a impor novas providências, entre elas estão:

“a)-Todas as pessoas de qualquer qualidade ou condição que sejam, que fizerem armar e preparar navios para o resgate e compra de escravos, em qualquer mm portos da Costa d’Africa situados ao norte do Equador, incorrerão na pena de perdimento dos escravos, b)- os quaes immediatamente ficarão libertos, para terem o destino abaixo declarado ; c)- e lhes serão confiscados os navios empregados nesse trafico com todos os seus aparelhos e pertences, e juntamente a carga, qualquer que seja, que a seu bordo estiver por conta dos donos e fretadores dos mesmos navios, ou dos carregadores de escravos. d)-E os Officiaes dos navios, a saber, capitão ou Mestre, Piloto e Sobrecarga, serão degradados por cinco annos para Moçambique, e cada um pagará uma multa equivalente á soldada e mais interesses que haveria de vencer na viagem. e)- Não se poderão fazer seguros sobre taes navios, ou sua carregação, e fazeudo-se serão nullos; e os seguradores, que scientemente os fizerem, serão condemnados no tresdobro do premio estipulado para o caso de sinistro. f)- Todos os sobreditos casos serão objecto de denuncia. E no caso de ter havido confisco de navio e de sua carga, a metade de todo o preço que se realizar em arrematação publica, bem como ametade das outras penas pecuniarias, será para os denunciantes, e a outra ametade para a minha Real Fazenda, á qual pertencerá tudo quando não houver denunciante”. (ALVARÁ, 26 de Janeiro de 1818, § 01-07)

O quinto parágrafo do texto é dedicado aos escravos libertos e o sexto parágrafo é a respeito da região em que o tráfico é permitido, ao sul da linha do equador e, às determinações referentes a esse comercio, incluindo algumas modificações previamente decretadas pelo alvará de 24 de novembro de 1813. Dentre as mudanças estão:

“Ficará abolida a distinção entre toneladas que excederem o numero de 201, e que não excederem este numero, e sem efeito o que acerca destas ultimas é ordenado no dito alvará, para ser regulada a carga de escravos a razão de cinco por cada duas toneladas do porte de qualquer navio, medida pelo antigo padrão. Da prohibição das marcas feitas com ferro no corpo dos escravos serão exceptuadas e permittidasas marcas impressas com carimbos de prata. Será licito aos donos ou fretadores dos navios empregar no serviço destes caldeiras de ferro ou de cobre indistinctamente, comtanto que estas sejam todas as viagens estanhadas de novo, o que se fiscalizará nas visitas que se hão de fazer á bordo dos mesmos navios; e quando á bordo destes não possam andar cirurgiões para curar os escravos, pelos não haver, ou por outra razão equivalente, serão os donos ou fretadores obrigados a trazer á bordo dos ditos navios os pretos sangradores, intelligentes e experimentados no tratamento das molestias de que ordinariamente são infectados os ditos escravos, e no conhecimento dos remedios, propios e adequados de que elles usam em seus curativos, porque em todos estes objectos tem mostrado a experiencia ser necessario

declarar as providencias dadas naquelle alvará, que se observará (com as sobreditas explicações ) em tudo o mais que nelle é disposto.” (ALVARÁ, 26 de Janeiro de 1818, § 05-06)

O último parágrafo de regulamentações dessa legislação é concernente a comunicar e esclarecer que atendendo a mudanças e alterações sobre o comercio de escravos, pelas restrições ajustadas no tratado de 1815 e convenção adicional de 1817, “exige que em grande parte se alterem e modifiquem as disposições das antigas leis a este respeito feitas sem attenção áquella posterior mudança, pela qual muitas até ficaram sem ter applicação: Hei por bem ordenar que em todos os portos do Brazil seja, licito importar escravos trazidos dos portos em que fôr licito este commercio, e que os fretes fiquem á disposição e convenção das partes.” (ALVARÁ, 26 de Janeiro de 1818, § 07)

Essas legislações outorgadas em 1818 são os primeiros textos régios, em que Dom João VI impõem determinações, a partir de legislação própria, para reduzir e fiscalizar melhor o comércio negro.

O ano de 1818 é também bastante característico quando o tema de estudo é imigração e colonização do Brasil. A existência de incentivo a entrada de imigrantes brancos na colônia estava presente desde a chegada da família real em 1808. Mas, a partir da ratificação dos novos tratados com a Inglaterra em 1815 e, a pressão cada vez mais forte do Governo Britânico em busca de uma data para o fim do tráfico em todos os domínios portugueses, o olhar perante o imigrante branco, antes mais vinculado ao branqueamento e “qualificação” da população é modificado.

Com o objetivo de tentar minimizar os efeitos da inevitável redução do trafico de escravos e incentivar uma nova fonte de mão de obra e povoamento de espaços vazios do Reino, não estranhamente, a partir de 1818 é possível perceber maior frequência e interesse régio do governo português em receber novos colonos europeus no Brasil. Em 16 de maio do mesmo ano Dom João VI aprova as condições para o estabelecimento do que se tornaria a Colônia de Nova Friburgo – composta de colonos Suíços - e, na mesma época, também estabeleceu a Colônia Leopoldina na Bahia, formada por colonos alemães.

**Conclusão:**

A nível histórico, a expansão da economia mundial atrelada a revolução nos transportes e comunicações ocorrida no século XIX, demandaram grande volume de mão de obra. No Brasil, as áreas exportadoras de matéria prima desprovidas de braços de trabalho, encontraram soluções que diferiram ao longo dos anos e a intensificação da busca por trabalho escravo e imigrante na primeira metade do século XIX encaixa-se no começo da transição do trabalho forçado para o livre.

Dessa maneira, a importação brasileira de mão de obra branca europeia oitocentista, esteve associada ao pensamento liberal e ao desenvolvimento da economia mundial, ambos incluindo o trabalho escravo americano e a emigração europeia para o Novo Mundo.

Tanto a ilegalidade do tráfico de escravo sustentada muitos anos pelo Estado, como o incentivo particular às companhias de colonização – mais tardios - fazem parte, mais uma vez, do processo sempre presente na legislação brasileira, de união do Governo à elite proprietária, suprimindo as necessidades e interesses desse grupo. Assim, a colonização que tendeu à “escravidão branca” e o tráfico ilícito, acontecidos antes de 1850, foram particularidades realizadas pelos grandes proprietários sustentados pelo consentimento do Estado, que parecia se importar apenas com o fornecimento dos braços de trabalho necessário ao país.

Em contexto de pressões externas e internas opostas relativas ao fim do tráfico negreiro e o estímulo à colonização branca, os diferentes governos correntes no início dos oitocentos, foram homogêneos ao expressar através de políticas públicas o interesse na recepção de europeus e continuação do tráfico de escravos, já que a cada lei outorgada, são perceptíveis incentivos a mão de obra branca e benefícios econômicos à chegada de africanos.

Diante disso, a legislação produzida na primeira metade dos oitocentos se manifesta como fonte documental de alta relevância uma vez que, faz-se representativa da opinião política vigente. A partir da análise das publicações régias que foi possível avaliar não só os pensamentos acerca do comércio escravista, como também as disputas políticas que envolveram o tema, apontamento à situações e provisões relevante que se encaixam em momentos e diretrizes importantes dentro da cronologia brasileira.

Sendo assim, esse trabalho coloca-se na posição de incentivo à pesquisa dessa fonte ainda pouco utilizada, principalmente ao que se refere aos anos aqui analisados, em busca de uma historiografia cada vez mais assertiva referente a primeira metade do século XIX.

### **Bibliografia:**

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos: O Brasil e a questão do comércio de escravos 1807- 1869/tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

BETHELL, Leslie. A abolição do tráfico de escravos no Brasil. São Paulo: Edusp/Expressão e Cultura, 1976.

CERVO, Amado Luiz & BUENO, Clodoaldo. História da Política Exterior do Brasil. Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais: Editora da Universidade de Brasília, 2002.

ELTIS, David. Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade. New York: Oxford University Press, 1987.

FAUSTO, Boris. História do Brasil. 2.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1995.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1967.

FLORENTINO, Manolo. Em costas negras: história do tráfico de escravos entre África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII E XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

GADELHA, Regina Maria d'Aquino Fonseca. A lei de terras (1850) e a abolição da escravidão: capitalismo e força de trabalho no Brasil do século XIX. São Paulo: Revista de História n.120, 1989.

GÓES, B.B. (Org.). A Abolição no Parlamento: 65 anos de luta. Brasília: Senado Federal, 1988.

HESPANHA, Antônio Manuel. A história do direito na história social. Coleção movimentos, Lisboa: Editora livros horizonte LDA, 1978.

HOBBSAWM, E. J. A era das Revoluções. 9º ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

HOBBSAWM, E. J. A era do Capital. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

HOLANDA, Sergio Buarque de. Raizes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

JÚNIOR, Caio Prado. História econômica do Brasil. 40º Ed. São Paulo: Brasiliense, 1993.

WOLKMER, Antônio Carlos. História do Direito no Brasil. 3ª edição, Rio de Janeiro: Editora forense, 2002.