

## Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)\*

### INTRODUÇÃO

Durante mais de três séculos, o tráfico negreiro constituiu uma das molas fundamentais do capitalismo mercantil, fornecendo a mão-de-obra necessária às plantações do Novo Mundo e representando em si uma forma importante de acumulação de capital. A fazer fé em estimativas recentes, de 1500 a 1800 foram exportados de África para as Américas cerca de 8,3 milhões de escravos. O ponto mais alto deste comércio corresponde ao século XVIII, com quase três quartos do total (6,1 milhões)<sup>1</sup>. Neste mesmo século coube à Inglaterra a principal fatia dessas exportações, com pouco mais de 2,5 milhões, seguindo-se-lhe Portugal, com 1,8, e a França, com 1,2. Holandeses, Norte-Americanos e Dinamarqueses tiveram ainda um papel significativo neste tráfico, sendo residual a participação de nacionais de outros países<sup>2</sup>.

Momento culminante do comércio negreiro, o século XVIII é também o período que vê nascer as correntes ideológicas que lhe contestavam a legitimidade, alimentadas tanto pelo pensamento iluminista como pela renovação do pietismo religioso<sup>3</sup>. Em Inglaterra, essa contestação dá origem, em finais de Setecentos, ao movimento filantrópico, que alcançou grande popularidade na sociedade britânica, ganhando por isso uma influência política considerável.

---

\* O presente artigo — que reproduz, com ligeiras alterações, o texto da tese complementar apresentado em 1989 no âmbito da prestação de provas de doutoramento na FCSH da UN de Lisboa — não passa do esboço do trabalho mais vasto que o assunto sem dúvida merece. Tal como o publicamos, tem, a nosso ver, o único mérito de abordar um tema raramente tratado na historiografia portuguesa.

<sup>1</sup> Cf. Paul E. Lovejoy, *Transformations in slavery*, quadro 3.1 e fontes aí citadas.

<sup>2</sup> Id., *ibid.*, quadro 3.3 e fontes aí citadas. Cf. em especial também Philip Curtin, *The Atlantic Slave Trade — A Census*, quadros 63 (p. 210) e 65 (p. 216). Os números para o tráfico luso-brasileiro baseiam-se ainda, em grande parte, na obra de Maurício Goulart *Escravidão Africana no Brasil*, que, por sua vez, tem como fonte o livro de Edmundo Correia Lopes *A Escravatura* (Lisboa, 1944).

<sup>3</sup> Cf., p. ex., Michèle Duchet, *Anthropologie et Histoire au Siècle des Lumières*, e Frank J. Klingberg, *The Anti-Slavery Movement in England*, cap. II. Resumo em C. Coquery-Vidrovitch e H. Moniot, *L'Afrique Noire de 1800 à nos jours*, pp. 303 e segs. Reapreciação recente em David Eltis e James Walvin (eds.), *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*, parte I.

Por outro lado, o arranque da revolução industrial inglesa, fazendo diminuir o peso económico e político dos interesses mercantis baseados no exclusivo de que gozava o açúcar das Antilhas no mercado da Grã-Bretanha, abriu espaço à campanha dos humanitaristas ingleses contra o tráfico negreiro, a qual, favorecida ainda por factores conjunturais nos primeiros anos do século XIX, conduziu à ilegalização desse comércio, decretada pelo governo de Londres em 1807<sup>4</sup>.

A partir dessa data, a pressão abolicionista passa a ser dirigida contra o tráfico de escravos efectuado por outros países. Nos anos seguintes, o governo português — instalado no Rio de Janeiro — vê-se obrigado a ceder neste domínio, mas fá-lo passo a passo, resistindo quanto possível: pelo Tratado Anglo-Português de 1810, para além da promessa da extinção futura, aceitava limitar o tráfico luso-brasileiro à Costa da Mina e às zonas de África sobre que Portugal reivindicava a soberania; em 1815, em convenção negociada durante o Congresso de Viena, comprometia-se a declará-lo ilegal a norte do equador; e em 1817, por convenção adicional, concedia à marinha de guerra inglesa o direito de visita sobre os navios portugueses suspeitos de exportarem africanos de zonas proibidas.

Tal é a situação por alturas da declaração da independência do Brasil, em 1822. Na prática, o tráfico de escravos luso-brasileiros pouco afectado fora por estas medidas, mantendo números altos na década de 20, tanto a partir das áreas onde era legal (Congo, Angola, Moçambique), como das regiões em que estava proibido (caso da baía do Benim)<sup>5</sup>.

Após a desarticulação do império português, as diligências inglesas tomam como principal alvo o governo do Rio, procurando fazer fechar definitivamente o principal mercado importador. Sobre Portugal — que conservara a posse de importantes zonas de exportação de mão-de-obra africana —, as pressões de Londres têm até 1834 um carácter pontual, perdendo-se no quadro muito agitado da política portuguesa da época. Mas a questão agudiza-se depois da implantação do liberalismo, ganhando um peso insuspeitado na história nacional, pela forma como afecta quer as relações luso-britânicas, quer a definição e a afirmação de um novo projecto colonial para a África. É esse peso que vamos procurar medir e explicar nas páginas seguintes.

## 1. AS REPERCUSSÕES DO TRATADO ANGLO-BRASILEIRO DE 1826

Nos anos 30, a questão do tráfico de escravos é dominada por uma modificação de fundo no seu quadro legal, introduzida pelo tratado assinado em Novembro de 1826 pela Grã-Bretanha e o Brasil, que proibiu o comércio

---

<sup>4</sup> Sobre as motivações da campanha abolicionista cf., além das obras citadas na nota anterior, as teses divergentes de Eric Williams, *Capitalisme et esclavage*, e de Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*.

<sup>5</sup> Cf. David Eltis, «The Impact of Abolition on the Atlantic Slave Trade», in *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*, pp. 155 e segs.; para a baía do Benim cf. Patrick Manning, «The Slave Trade in the Bight of Benin, 1640-1890», in H. A. Gemery e J. S. Hogenden (eds.), *The Uncommon Market*, pp. 107 e segs., maxime quadro 4.1.

de negros aos súbditos brasileiros, três anos após a troca das respectivas ratificações (ou seja, em Março de 1830)<sup>6</sup>. Uma vez concluído este acordo, generalizou-se a convicção de que ele daria efectivamente o golpe final no comércio negreiro — convicção partilhada pelas autoridades de Lisboa, que em Abril de 1827 recomendavam aos governadores das possessões a consideração das medidas próprias a remediar o «desfalque» que tal cessação produziria nas rendas das alfândegas e a promover os outros ramos da economia local<sup>7</sup>. Dois anos mais tarde, o governador nomeado para Angola, barão de Santa Comba, em officio ainda datado de Lisboa, referia o previsível «estado crítico» que a abolição decerto ali produziria dentro de poucos meses — e pedia por isso um reforço militar<sup>8</sup>. Na própria Angola, o antecessor de Santa Comba, Nicolau de Castelo Branco, embora assinalasse em 1827 que os seus habitantes viviam «em uma lisonjeira esperança» de que haveria de «prolongar-se o Comércio da Escravatura»<sup>9</sup>, julgava, no entanto, estar ele na sua «época final», como escreve em officio de Fevereiro de 1829<sup>10</sup>.

A perspectiva da próxima abolição conduziu, por seu turno, os negreiros a intensificarem a sua actividade, de modo a aproveitarem dos três anos que o Tratado Anglo-Brasileiro lhes tinha concedido. Por isso, a exportação de escravos para o Brasil atinge números extremamente elevados nesta última parte da década de 20: segundo as estimativas de D. Eltis, o seu total, no período de 1827-29, não andaria longe dos 135 000, com o ponto mais alto em 1829<sup>11</sup>. Dá-se depois a quebra, ainda moderada em 1830, abrupta nos anos seguintes: em 1831 e 1832 terão desembarcado em território brasileiro somente algumas centenas de africanos; em 1833 e 1834, pouco mais de 2000<sup>12</sup>.

A acreditarmos no governador de Benguela, os primeiros sinais de perturbação divisavam-se aí já nos finais de 1829, com os «Aviados filhos de fora» retirando-se sem regressar e os do país voltando sem fazendas. No sertão começar-se-iam a verificar «comoções», não querendo os sobas que «o resto dos brancos» descesse ao litoral, pelo que se lhes tornava necessário «fugirem de noite»<sup>13</sup>. Nos meses seguintes, os indícios de crise multiplicam-se: em Abril de 1830, o governador Castelo Branco refere o «grande transtorno que o termo do Comércio da Escravatura» causara «no Comércio e no giro da vida a que estes Povos [de Angola] estavam habituados»<sup>14</sup>; em Outubro do mesmo ano, a Junta da Fazenda de Luanda queixa-se por seu

<sup>6</sup> L. Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, p. 60.

<sup>7</sup> Portaria de 7-4-1827, referida no officio n.º 260 do governador de Benguela, J. Aurélio de Oliveira, de 1-12-1829, junto por cópia ao officio n.º 69, de Abril de 1830, do governador Castelo Branco, AHU, «Angola», caixa 73 (1829-30).

<sup>8</sup> Officio de 21-9-1829, caixa cit. na nota anterior.

<sup>9</sup> Officio n.º 269, de 28-6-1827, loc. cit. na nota 7, caixa 72 (1827-28).

<sup>10</sup> Cf., p. ex., o officio n.º 20, de 10-2-1829, loc. cit. na nota 7, caixa 73 (1829-30).

<sup>11</sup> Cf. D. Eltis, «The Direction and Fluctuation of the Transatlantic Slave Trade, 1821-1843», in H. A. Gemery e J. S. Hegendor (eds.), *The Uncommon Market*, pp. 276-285.

<sup>12</sup> Id., *ibid.*, e L. Bethell, *op. cit.*, apêndice, p. 390.

<sup>13</sup> Officio n.º 260, de 1-12-1829, loc. cit. na nota 7.

<sup>14</sup> Officio n.º 69, de Abril de 1830, loc. cit. na nota 7.

turno do «estado de depressão» das rendas públicas provocado pela abolição<sup>15</sup> (mas sem razão: a quebra verificar-se-á de facto só no ano seguinte)<sup>16</sup>; em Outubro de 1833, uma «representação» do Senado da Câmara de Luanda e mais «pessoas distintas» da cidade lamentava o «incalculável» prejuízo que a colónia sofrera «em suas relações pendentes com as Praças do Brasil», tornando «efémera a riqueza dos maiores capitalistas» do reino de Angola<sup>17</sup>. Em Moçambique, o governador indica em Janeiro de 1831 que o porto está deserto «depois que acabou o comércio da escravatura»<sup>18</sup>.

Em depressão profunda nos anos de 1831-34, o tráfico de escravos renasce no entanto a partir de 1835, adaptando-se ao quadro legal criado pelo acordo luso-brasileiro de 1826. Para a reorganização dos circuitos do comércio negreiro contribui decisivamente a complacência das autoridades brasileiras, que se negavam a reprimi-lo. Logo em começos de 1834, o encarregado de negócios de Portugal no Rio, Barroso Pereira, explicava que o tráfico recrudescia, porque a «impunidade» dos «primeiros especuladores» levava ao aumento do seu número, sendo «coniventes» quase todos os funcionários subalternos do Brasil<sup>19</sup>. Meses depois, um outro officio, este do cônsul português na capital brasileira, João Baptista Moreira, referia igualmente que nunca ali se haviam aplicado as leis que proibiam o tráfico, acrescentando: «[...] a necessidade de braços pretos aumentou com o crescimento da Lavoira, e desde então, principiaram a introduzir negros novos com a mesma franqueza que dantes, e somente com a diferença que os desembarques se faziam em pontos determinados na Costa do Império, e não nos portos, porém com pleno conhecimento e decidida protecção das Autoridades territoriais, que sem excepção alguma todas são coniventes, porque em lugar de repelir, ao contrário protegem os desembarques.» Em 1833 e 1834, o governo brasileiro tentara ainda levar a cabo alguns cruzeiros navais contra o tráfico, mas diversas das presas feitas foram depois julgadas ilegais pelo júri. Por isso — continuava Moreira —, «o Governo Imperial que conhece a necessidade que o País tem de braços escravos ou livres, deixou-se de semelhantes Cruzeiros, e foi assim crescendo o desuso da Lei a tal escândalo que, até muitas armações têm entrado de noite, e desembarcado dentro da barra, ao abrigo das guarnições dos Navios de guerra, e das Fortalezas!»<sup>20</sup>. Recebidos por vezes nas próprias lanchas e escaleres estaduais, os escravos chegavam a transitar pelo centro da cidade, sem que ninguém pensasse em interceptá-los<sup>21</sup>.

<sup>15</sup> Officio de 1-10-1830, AHU, «Angola», caixa 73 (1829-30).

<sup>16</sup> Cf. a «demonstração» da receita e despesa para 1829-32, AHU, «Angola», caixa 76 (1833-34).

<sup>17</sup> «Representação» de 5-10-1833, loc. cit. na nota anterior.

<sup>18</sup> Officio de M. de Brito de 27-1-1831, AHU, «Moçambique», maço 23 (1831).

<sup>19</sup> Officio n.º 3, de 18-1-1834, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação de Portugal no Brasil», caixa 1 (1830-34).

<sup>20</sup> Officio n.º 6, de 21-12-1835, ANTT, fundo MNE, «Consulado de Portugal no Rio de Janeiro», caixa 1 (1830-38).

<sup>21</sup> Officio n.º 8, de 3-10-1836, loc. cit. na nota anterior.

Para além destas vastas complicitades no território brasileiro, os traficantes contavam também, no alto mar, com um subterfúgio que os protegia da repressão da marinha de guerra britânica — a utilização crescente da bandeira portuguesa nos navios negreiros. A ideia de deitar mão a este recurso surge muito cedo: ainda em 1830, o governador de Moçambique assinala a intenção de alguns negociantes brasileiros de continuarem a fazer a importação de braços africanos sob o pavilhão lusitano<sup>22</sup>. Foi o próprio cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, aliás, quem tomou a iniciativa de sugerir o expediente às autoridades moçambicanas (e, muito provavelmente, também às de Angola, embora neste caso as provas nos faltem), lembrando que a abolição no Brasil dizia respeito apenas às embarcações dessa nacionalidade — podendo as portuguesas transportar os escravos, que, embora não admitidos a despacho nas alfândegas, não seriam tidos como contrabando uma vez em terra<sup>23</sup>. De momento, o governador de Moçambique parece ter recusado o alvitre, negando a protecção que se lhe solicitava<sup>24</sup>; mas, no próprio território brasileiro, os «embandeiramentos» (ou seja, a passagem dos navios para o pavilhão português) começaram de imediato a subir de número: enquanto de 1826 a 1829 se registaram somente oito, nos três anos seguintes o total ascendia a vinte e dois<sup>25</sup>. O movimento de transferências mantém-se depois, do mesmo passo que crescia «diariamente» o comércio do Rio com as possessões portuguesas de África<sup>26</sup>. De início, os «embandeiramentos» faziam-se sobretudo no consulado, segundo o processo indicado em officios de Barroso Pereira e de Moreira: qualquer brasileiro implicado no tráfico, desejoso de se subtrair às penas cominadas na Lei de 7 de Novembro de 1831, procedia à «venda simulada» da sua embarcação a um súbdito português, que a isso se prestava «ou como conivente ou como parte interessada»; o novo proprietário apresentava-se então ao cônsul, que, à vista da escritura, lhe passava um passaporte válido até ao ponto de destino, mediante o pagamento dos direitos de sisa e do paço da madeira. Assim providos da bandeira portuguesa, os navios negreiros partiam para África carregados de géneros, que desembarcavam, em princípio, nos portos portugueses, embarcando escravos na viagem de retorno<sup>27</sup>. Posteriormente, as transferências de propriedade passaram a fazer-se de preferência perante as autoridades das colónias portuguesas, tanto porque impunham direitos mais baixos sobre as vendas simuladas<sup>28</sup>, como, sobretudo, porque, a partir do caso do navio *Orion*, apresado em fins de 1835, os governos de Londres e do Rio acordaram em

<sup>22</sup> Offício n.º 52 de M. de Brito, de 20-6-1830, AHU, «Moçambique», maço 18 (1830).

<sup>23</sup> Cópia do officio do cônsul a M. de Brito, de 12-2-1830, AHU, «Moçambique», maço 25 (1831).

<sup>24</sup> Offício cit. na nota 22.

<sup>25</sup> Offício n.º 14 de Barroso Pereira, de 21-2-1834, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação de Portugal no Brasil», caixa 1 (1830-34).

<sup>26</sup> Offício n.º 5 de J. B. Moreira, de 18-3-1836, ANTT, fundo MNE, loc. cit. na nota 20.

<sup>27</sup> Offício de Barroso Pereira cit. na nota 20; officio de Moreira cit. na nota 26.

<sup>28</sup> Cf., p. ex., o officio n.º 6 de J. B. Moreira, de 21-12-1835, loc. cit. na nota 20.

que poderiam ser julgadas e condenadas pelas comissões mistas as embarcações empregues no tráfico cujos donos, embora portugueses, residissem no Brasil<sup>29</sup>. Tornava-se preferível para os negreiros mandar sair os seus navios como brasileiros, vendê-los ficticiamente em Angola a um associado local e fazê-los regressar com a sua carga humana, já sob pavilhão português.

Em África, todas estas operações — transferência de propriedade, «embaudeiramento», carregamento — gozavam da mais completa cumplicidade das autoridades portuguesas. Embarcavam-se os escravos nos próprios portos de Luanda e Benguela, onde os navios negreiros encontravam refúgio quando perseguidos pelo cruzeiro naval inglês, como refere o governador Domingos de Oliveira e Daun, que assinala a presença de trinta desses navios no porto, já carregados, por altura da sua chegada, em começo de 1836. Reagindo contra a atitude dos governadores anteriores, que autorizavam abertamente o tráfico, Daun terá proclamado que não o permitiria, ameaçando visitar e tomar as embarcações em causa<sup>30</sup>; e dois meses depois garantia que nenhum escravo saíra a barra de Luanda depois da sua posse — mas salientando, ao mesmo tempo, que não tinha quaisquer meios para evitar os carregamentos ao longo da costa, não podendo garantir o cumprimento das suas ordens a este respeito pelas autoridades de Benguela e de Novo Redondo<sup>31</sup>. Pode duvidar-se, aliás, da firmeza do próprio Oliveira e Daun contra o comércio negreiro: os passaportes que concedeu a vários navios para transportarem escravos para Moçambique, com escala por Montevidéu (passaportes esses obviamente destinados a fornecer-lhes um álibi em caso de apreçamento pela frota inglesa), mostram-no antes como cúmplice no tráfico, se não nele directamente envolvido<sup>32</sup>.

Não eram menores as facilidades concedidas ao comércio esclavagista em Moçambique, cuja Junta Governativa admitia abertamente, em officio para Lisboa datado de finais de 1836, que não poderia cumprir as ordens superiores sobre o assunto<sup>33</sup>. Mesmo Cabo Verde, onde a ilegalização do tráfico remonta já a 1815, continuava a servir de ponto de apoio da exportação de africanos provindos sobretudo do Cacheu e de Bissau, com destino a Cuba, por conta de negreiros espanhóis que utilizavam a bandeira portuguesa. Nalguns desses carregamentos estava interessada uma figura bem conhecida da história colonial portuguesa: Honório Barreto, mais tarde governador da Guiné<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> L. Bethell, *op. cit.*, pp. 141-142.

<sup>30</sup> Officio de 8-4-1836, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 1A (1834-37).

<sup>31</sup> Officio de 11-6-1836, loc. cit. na nota anterior.

<sup>32</sup> Cf. officio n.º 8 de J. B. Moreira, de 3-10-1836, ANTT, fundo MNE, «Consulado de Portugal no Rio de Janeiro», caixa 1 (1830-38).

<sup>33</sup> Officio n.º 39, de 22-10-1836, «Moçambique — Correspondência de Governadores», pasta 2 (1836).

<sup>34</sup> Cf. a nota de Hoppner de 28-2-1832 e papéis juntos, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

De tudo isto resulta um novo aumento em flecha do tráfico das possessões africanas de Portugal para o Brasil, desde meados da década de 30. Segundo o cônsul no Rio, João Baptista Moreira, em 1836 largaram da capital brasileira para África 101 navios, na sua quase totalidade a tomar carga de escravos, a troco das mercadorias e dinheiro que transportavam à ida no valor de mais de 3000 contos<sup>35</sup>. Se atendermos a que, em Angola, cada escravo custava por essa altura de 60 a 65 mil réis, temos de concluir que só as embarcações saídas do Rio importaram nesse ano mais de 40 000 africanos — um número muito superior ao indicado por Leslie Bethell, a partir de estimativas feitas no Foreign Office no século XIX<sup>36</sup>. Até final da década, o comércio negreiro manterá uma expressão elevada<sup>37</sup>.

Dada a prática dos «embandeiramentos», a esmagadora maioria do tráfico para o Brasil fazia-se sob pavilhão português: no 2.º semestre de 1836, por exemplo, dos 52 navios saídos do Rio para África só 2 o não arvoravam<sup>38</sup>. Também para Cuba se utilizava a bandeira de Portugal, sobretudo depois do Tratado Anglo-Espanhol de 1835<sup>39</sup>. Não é surpreendente, por isso, que o governo de Lisboa se torne de novo um dos alvos preferenciais das pressões abolicionistas britânicas, que renascem na década de 30 com uma intensidade sem precedentes desde os anos de 1814-15. As primeiras, ainda pontuais, surgem já em 1832 (portanto, ainda durante o regime miguelista), através de uma nota dirigida ao ministro dos Negócios Estrangeiros português, visconde de Santarém, na qual, depois de se referir o uso extensivo da bandeira portuguesa para cobrir o comércio negreiro, se instava por uma declaração de ilegalização total desse tráfico<sup>40</sup>. Vários meses mais tarde — a 18 de Setembro de 1833, em plena guerra civil —, uma outra nota, esta dirigida às autoridades liberais, reiterou as acusações anteriores, mencionando nomeadamente o último encarregado de negócios interino de Portugal no Brasil, João Baptista Moreira, como fornecedor de passaportes a navios brasileiros engajados na importação de escravos<sup>41</sup>. Mas é em Outubro de 1834, com o novo regime já definitivamente estabelecido, que o processo de negociação de um novo tratado para a extinção total do tráfico tem início, por diligência do novo embaixador britânico, Howard de Walden, que, lembrando as anteriores promessas dos soberanos portugueses, remeteu ao governo de Lisboa o projecto de convenção de que o seu ministério o munira, visando a abolição completa<sup>42</sup>.

<sup>35</sup> Cf. as relações juntas aos officios de J. B. Moreira datados de 3-10-1836 e 31-12-1836, ANTT, fundo MNE, «Consulado de Portugal no Rio de Janeiro», caixa 1 (1830-38).

<sup>36</sup> L. Bethell, *op. cit.*, apêndice, pp. 389-390.

<sup>37</sup> Cf. D. Eltis, *op. cit.*, pp. cit.

<sup>38</sup> Cf. officio n.º 7 de J. B. Moreira, de 31-12-1836, loc. cit. na nota 35.

<sup>39</sup> Cf. officio do vice-cônsul inglês em Cabo Verde de 20-4-1836, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura»; e L. Bethell, *op. cit.*, p. 103.

<sup>40</sup> Nota de Hoppner de 28-2-1832, caixa cit. na nota anterior.

<sup>41</sup> Nota n.º 13 de Russell, de 18-9-1833, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação da Inglaterra em Portugal», caixa 1 (1833-34).

<sup>42</sup> Nota n.º 60, de 14-10-1834, loc. cit. na nota anterior.

Desde então, as pressões inglesas não cessaram, seguindo duas vias complementares: por um lado, Howard vai denunciando casos de tráfico realizados a coberto da bandeira de Portugal, em particular os que tinham a barra do Tejo como ponto de partida<sup>43</sup>; por outro, insiste na conclusão do tratado que propusera, queixando-se por várias vezes da má vontade dos sucessivos ministros portugueses<sup>44</sup>. Com efeito, as negociações arrastaram-se, no decurso dos anos de 1835-36, sem chegarem nunca ao seu ponto final<sup>45</sup>.

Estas delongas já têm sido atribuídas ao peso dos interesses escravocratas metropolitanos, que influenciariam decisivamente as autoridades de Lisboa<sup>46</sup>. Mas nada confirma esta versão. Como se sabe, há muito que as praças da metrópole não detinham mais do que uma posição marginal no tráfico negreiro, que no século XVIII estava já, na sua maior parte, sob controlo de mercadores residentes em território do Brasil, associados aos dos portos africanos, com os quais mantinham relações privilegiadas. No começo de Oitocentos, o reino português deteria talvez ainda um papel importante na exportação de escravos por Bissau e Cacheu<sup>47</sup> — mas mesmo esse foi depois drasticamente reduzido, a partir de 1815, pela ilegalização do tráfico a norte do equador. É certo que, como assinalámos, as notas de Howard fazem referência a navios que aparelhavam em Lisboa para irem a África tomar a sua carga humana; mas, para além de serem em pequeno número — menos de uma dezena em dois anos —, tais embarcações pertenciam em regra a estrangeiros, vindo a Portugal para mudarem de nacionalidade. Tudo indica que o comércio negreiro dirigido da própria metrópole, a existir, era nesta altura meramente residual, em caso nenhum se podendo falar de um sector (e muito menos de uma «classe») solidamente implantado, capaz de fazer inflectir as decisões políticas.

Maior seria, afinal, a influência em Portugal dos grandes traficantes do Brasil e das possessões africanas — uma influência que resultava das possibilidades de manipulação e de suborno que a sua riqueza e as suas relações lhes abriam. O melhor exemplo da rede de cumplicidades que os interessados neste comércio conseguiam forjar está no caso do cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira, o qual, acusado repetidas vezes de proteger os negreiros tanto pelas autoridades inglesas como pelas brasileiras, como ainda por outros funcionários portugueses, acabou sempre por sobreviver a tais ataques, escudado na protecção que recebia de Lisboa. Em parte, essa resistência devia-se a razões políticas: Moreira fora durante o miguelismo um dos principais pontos de apoio dos liberais no Brasil, o que

<sup>43</sup> Cf., p. ex., as notas de 8-2-1835, 23-2-1835, 28-7-1835, 12-9-1835, 17-3-1836, 9-5-1836, 22-5-1836 e 18-7-1836, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação da Inglaterra em Portugal», caixa 2 (1835-36).

<sup>44</sup> Notas de 8-2-1835, 22-6-1835 e 21-3-1836, todas na caixa citada na nota anterior.

<sup>45</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, pp. 100-103.

<sup>46</sup> Cf., p. ex., L. Bethell, *op. cit.*, p. 103.

<sup>47</sup> Como é indicado no prólogo de várias das Balanças do Comércio Externo de Portugal de começos do século XIX.

lhe valia agora o patrocínio de personalidades de vulto em Portugal. Mas uma outra parte — a acreditarmos noutra diplomata, Figanière — resultaria simplesmente das somas remetidas por Moreira a altos funcionários e a órgãos da imprensa da capital portuguesa<sup>48</sup>. Muito provavelmente, práticas semelhantes estariam na origem da sistemática incapacidade das autoridades de Lisboa para descobrirem indícios que lhes permitissem apresar os navios suspeitos de se destinarem ao tráfico<sup>49</sup>. Sabemos ainda, com razoável grau de certeza, que era corrente a corrupção no Ministério da Marinha e Ultramar por dinheiros provenientes de África — assim o atesta Luz Soriano, bom conhecedor da matéria, já que dele fez parte por muitos anos<sup>50</sup>.

Não parece, no entanto, que essa corrupção chegasse ao nível ministerial (ou que tivesse um peso determinante nas opções tomadas a esse nível). Para as hesitações e as evasivas dos estadistas portugueses neste campo encontra-se facilmente uma razão política de fundo, só por si decisiva: a consideração da situação nas colónias de África, onde o domínio dos negreiros era esmagador. Aceitar o compromisso de abolir o tráfico, perante a Grã-Bretanha, envolvia por isso um duplo perigo: o de mostrar a incapacidade do Estado português para levar a cabo a parte que lhe caberia em tal tarefa, abrindo a porta a novas pressões inglesas; e o de suscitar uma sublevação nas possessões africanas, provocando a dissolução do que restava do império. «O tomarmos medidas pela nossa parte na Costa de África, é presentemente muito dificultoso», escrevia Agostinho José Freire em despacho para a legação em Londres datado de 26 de Junho de 1834, onde sugeria que se deixasse ao Brasil a iniciativa de proibir o tráfico em navios portugueses<sup>51</sup>. As mesmas dificuldades são mais tarde confessadas também pelo conde de Vila Real, que, depois de afirmar a boa vontade do governo português em promover a abolição total, aduzia: «[...] mas não é tão fácil consegui-lo como se representa, quando [o governo] tem de lutar contra os hábitos arraigados e contra a avidez de muitos indivíduos que lucravam com este comércio, os quais não podem facilmente encontrar outro meio de ganho lícito, nem podem ser coibidos sem o Emprego de grandes forças, que infelizmente não há.»<sup>52</sup>

Tudo isto — as resistências em África, a falta de meios financeiros e militares — bastaria para explicar as hesitações e a inexistência de uma vontade política clara neste âmbito. Um outro factor contribuía para reforçá-las: a ausência, nesta época, de um verdadeiro sentimento antiesclavagista

<sup>48</sup> Ofício reservado n.º 8 de Figanière, de 28-11-1839, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação de Portugal no Brasil», caixa 3 (1838-39).

<sup>49</sup> Cf., p. ex., as notas de Vila Real a Howard de 21-5-1836, 4-6-1836, 20-7-1836 e 28-7-1836, ANTT, fundo MNE, maço 68, «Notas à Legação Inglesa», livro 4.º (1835-38), fls. 21-28.

<sup>50</sup> Luz Soriano, *Revelações da Minha Vida*, sobretudo pp. 537 e segs.

<sup>51</sup> Despacho de 26-6-1834, ANTT, fundo MNE, maço 134, «Livro de Registo para Londres», 3.ª série, livro 4.º (1827-34), fls. 192v-194.

<sup>52</sup> Despacho n.º 72, de Vila Real para a legação portuguesa em Londres, datado de 21-5-1836, loc. cit. na nota anterior, livro 6.º (1835-36), fls. 143v-145.

em Portugal, tanto ao nível dos sectores políticos como ao da opinião pública em geral. Na imprensa podem decerto encontrar-se artigos de ataque ao comércio negreiro — mas são casos pontuais, que de modo nenhum correspondem a uma corrente dominante<sup>53</sup>. Quanto aos estadistas portugueses, mostram-se, em geral, pouco sensíveis aos aspectos éticos da questão: todos pagavam um tributo verbal às ideias dominantes na Europa ilustrada, adjetivando o tráfico de «nefando» e «odioso», sem se sentirem moralmente empenhados em lutar contra ele. Muitos desses estadistas — como os duques de Saldanha e da Terceira, para citar os mais importantes — tinham aliás feito parte da sua carreira no Brasil, sociedade escravocrata, não sendo de estranhar se partilhassem dos seus sentimentos. Fosse como fosse, a verdade é que, para a generalidade dos homens de Estado com responsabilidades em Lisboa neste período, a necessidade da abolição do comércio de escravos cedia facilmente em confronto com outros valores, tidos por mais imperativos. Um texto do conde de Vila Real ilustra bem este ponto — a nota em que o ministro, respondendo a Howard, recusa proibir a transferência de escravos de colónia para colónia, e em particular para as ilhas atlânticas, alegando que tal representaria uma ofensa ao direito de propriedade (neste caso, a propriedade sobre os escravos), garantido na Carta Constitucional<sup>54</sup>.

Há, no entanto, duas excepções importantes ao quadro que acabámos de esboçar: elas estão nas pessoas de dois estadistas de relevo, o duque de Palmela e o visconde de Sá da Bandeira, que têm em relação ao comércio negreiro uma atitude diferente, embora não coincidam entre si nem nas motivações nem nos objectivos.

Testemunha da grande campanha abolicionista desenvolvida na Grã-Bretanha em 1814, e desde então convencido de que a extinção total do tráfico era inevitável em prazo mais ou menos curto<sup>55</sup>, Palmela tende a aceitá-la sem reservas, a partir do reconhecimento da independência do Brasil, em 1825. Na década de 30 pertencem-lhe as posições mais abertas nas negociações travadas neste âmbito com a Grã-Bretanha. Como ponto de partida, toma a ideia de que todo o comércio de escravos, tanto a sul como a norte do equador, estava já interdito aos súbditos portugueses, pela simples aplicação da convenção de 1817 e do Alvará de 26 de Janeiro de 1818 — uma vez que estes diplomas legais o permitiam apenas entre possessões portuguesas e que o Brasil deixara de o ser<sup>56</sup>. Esta interpretação ganha uma expressão prática com a circular remetida aos cônsules portugueses em 22 de Outubro de 1835, onde se lhes recomendava o «rigoroso cumprimento» dessas disposições, dando-lhes ainda autorização «para tomar provisoriamente quaisquer medidas», nos casos em que fosse «indispensável ampliar o que se acha[va]

<sup>53</sup> Conclusão extraída da leitura geral da imprensa da época.

<sup>54</sup> Nota de 28-7-1836, loc. cit. na nota 49, fls. 25-28v; cf. também o seu despacho n.º 106 para a legação portuguesa em Londres, de 23-7-1836, ANTT, fundo MNE, maço 135, «Livros de registo para Londres», livro 7.º (1836-37), fls. 14v-16.

<sup>55</sup> Cf. a nossa tese *Os Sentidos do Império*, caps. 3.3 e 3.4.

<sup>56</sup> Nota de Palmela de 10-7-1835, loc. cit. na nota 49, livro 3.º (1833-35), fls. 132v-135.

disposto no sobredito alvará e legislação existente, a fim de que os contra-ventores não pudessem subtrair-se ao castigo que a lei [impunha] ao seu atroz delito»<sup>57</sup>. Simultaneamente, expediam-se ordens para as autoridades de África para obstem tanto ao tráfico negreiro como aos «embandeiramentos»<sup>58</sup>.

Nesta perspectiva, não seria indispensável concluir um tratado, bastando promulgar uma lei que impusesse «castigos severos aos súbditos Portugueses, que nas colónias de África promove[ssem], ou coopera[ssem] para o embarque sub-reptício de escravos [...]»<sup>59</sup> (lei cuja apresentação às Cortes foi sendo sempre protelada, provavelmente por oposições no interior do próprio governo). Mas Palmela não se recusava a negociar a nova convenção que Palmerston pretendia<sup>60</sup>; e, ao regressar ao ministério, em 1836, chegou rapidamente a acordo com Howard de Walden sobre um texto para a abolição total do tráfico<sup>61</sup>. Como refere Leslie Bethell<sup>62</sup>, o projecto dava satisfação, no essencial, às exigências britânicas: o tratado vigoraria por tempo ilimitado (permitindo-se apenas a revisão, ao fim de dez anos, de «alguns regulamentos» que não influíssem no seu espírito); concedia o direito de visita a norte e a sul do equador, permitindo o apresamento de navios que, embora sem escravos, estivessem equipados para o seu transporte; dava o direito de julgar as presas a duas comissões mistas; e obrigava a soberana portuguesa a promulgar leis penais «análogas» às que existiam nos domínios britânicos para punir os casos de tráfico negreiro.

Partindo de uma concepção puramente europeia da política externa portuguesa, Palmela mostrava-se assim disposto a largar lastro numa questão que, a arrastar-se, só poderia onerar a posição internacional do país. Embora não tivéssemos encontrado qualquer referência explícita nesse sentido, é possível que, ao fazê-lo, procurasse sobretudo desanuviar o horizonte das negociações de revisão do tratado de comércio de 1810, por ele próprio suscitadas na mesma época. Fosse como fosse, os seus esforços goraram-se: no caso específico do tráfico, o projecto foi posto em causa pela queda do governo a que Palmela pertencia, em Abril de 1836: já vimos que o novo ministro dos Negócios Estrangeiros, conde de Vila Real, não aceitava as restrições à transferência de escravos para as ilhas atlânticas (Cabo Verde e S. Tomé). Pouco depois, a revolução de Setembro sacudia a vida política portuguesa — e o acordo não teve seguimento.

<sup>57</sup> Circular in J. F. Júdice Biker, *Suplemento à Colecção de Tratados*, vol. 27, pp. 267-268.

<sup>58</sup> Referidas na nota de Loulé a Howard de 12-12-1835, loc. cit. na nota 49, livro 4.º (1835-38), fls. 6-7.

<sup>59</sup> Nota de Palmela a Howard de 10-7-1835, cit. na nota 56.

<sup>60</sup> Nota de 10-7-1835 cit.; cf. também L. Bethell, *op. cit.*, p. 101, nota 1.

<sup>61</sup> Texto em Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 43-53.

<sup>62</sup> *Op. cit.*, p. 101.

## 2. SÁ DA BANDEIRA E A VIA NACIONAL PARA A ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS

Como se sabe, o setembrismo trouxe ao poder precisamente a outra grande excepção que há pouco assinalámos ao espírito dominante dos estadistas nacionais neste campo—o visconde de Sá da Bandeira. Ao contrário de Palmela, a sua convicção da necessidade de abolir o tráfico parte, não de uma perspectiva europeia, mas de um projecto colonial—um projecto que expusera já oficialmente no relatório apresentado a 19 de Fevereiro de 1836 à Câmara dos Deputados na qualidade de secretário de Estado da Marinha e do Ultramar<sup>63</sup>: «[...] para avaliarmos o que são os domínios portugueses ultramarinos, não devemos considerar somente o que actualmente são, mas sim aquilo de que são susceptíveis. [...] Nas províncias do Ultramar existem ricas minas de ouro, cobre, ferro e pedras preciosas. Em África podemos cultivar tudo quanto se cultiva na América; possuímos terras da maior fertilidade nas ilhas de Cabo Verde, Guiné, Angola e Moçambique, onde poderemos cultivar em grande o arroz, o anil, o algodão, o café, o cacau; numa palavra, todos os géneros chamados coloniais, e todas as especiarias, não somente que bastem ao consumo de Portugal, mas que possam ser exportados em muito grandes quantidades para os outros mercados da Europa, e por menores preços que os da América, porque o cultivador africano não será obrigado a buscar, e a comprar os trabalhadores que são conduzidos da outra banda do Atlântico, como acontece ao cultivador brasileiro, o qual paga por alto preço, aumentado ainda pelo risco do contrabando, os escravos que emprega.» E Sá da Bandeira continuava: «[...] para a cultura só se necessita da indústria, e dos capitais europeus. Promova-se o estabelecimento dos europeus, o desenvolvimento da sua indústria, o emprego dos seus capitais, novas colonizações, e numa curta série de anos tiraremos os grandes resultados que outrora obtivemos das nossas colónias. Mas para isto é necessário reformar inteiramente a legislação colonial [...] Muitas reformas temos a fazer, algumas de importância vital para o desenvolvimento da indústria, outras de menor monta [...] Mas todas estas essenciais providências serão ineficazes se elas não forem acompanhadas por uma lei capital, base da civilização e da prosperidade dos povos africanos; esta lei é a da abolição do comércio da escravatura. Esta lei será a única de uma eficácia radical para pôr no caminho dos melhoramentos sociais os povos africanos [...] Sem a abolição deste abominável comércio, inútil seria legislar, porque uma parte daqueles para quem são destinadas as leis, ou seriam arrebatados para além do mar, ou eles mesmos continuariam a ocupar-se no tráfico e nas guerras intestinas, como acontece hoje; inútil seria procurar promover a cultura das terras, porque os capitais continuariam a fugir para o tráfico dos escravos por ser muito mais lucrativo que qualquer outra indústria, e também por-

que o colono negro escravo nunca tem segurança contra a avidez, capricho, ou cólera do senhor, que num momento o pode exportar.» Em conclusão: «[...] a política, a moral e o interesse nacional nos devem determinar a abolir este tráfico; embora se excitem os clamores dos especuladores e de autoridades corrompidas; é neste caso que a espada da justiça deve ser empunhada com mão-de-ferro. [...] Temos meios de recuperar o perdido, é um dever fazê-lo, e nem um só momento duvido de que o poder legislativo habilitará o Governo para o conseguir.»

Como vemos, o relatório estava orientado para solicitar às Câmaras uma lei de extinção do tráfico negreiro. E, com efeito, poucas semanas mais tarde — a 26 de Março —, Sá da Bandeira apresentava na Câmara dos Pares uma proposta de diploma legal em que se proibia a exportação de escravos por mar em todas as possessões portuguesas (embora se continuasse a permitir a importação por terra), cominando-se penas de galés e multas aos traficantes e de demissão, multa e inabilidade para os empregos públicos durante cinco anos aos governadores e mais autoridades que permitissem tal comércio. Autorizava-se, no entanto, a transferência de escravos de colónia para colónia, desde que eles fossem matriculados na alfândega e se prestasse fiança. Mas o projecto ia ainda mais longe, atacando pela primeira vez a própria escravatura nos domínios: com efeito, decretava-se a «liberdade do ventre», do mesmo passo que se tornava obrigatório o registo dos escravos existentes<sup>64</sup>.

Na Câmara dos Pares, a recepção à proposta esteve longe de entusiástica: dos três oradores que se referiram à questão de fundo, dois deles — Botelho e o visconde do Banho —, embora concordassem com a abolição em tese geral, faziam notar o melindre de se tocar no assunto, dada a situação existente nas colónias, preferindo por isso que, antes de se tomarem providências, se esperasse o estabelecimento «em todos os pontos» de «Autoridades convenientemente organizadas». Quanto ao terceiro, o conde da Taipa, apesar de defender o projecto, considerava que o ponto crucial estava antes nas remunerações a pagar às autoridades em África, de modo a evitar que protegessem o tráfico. Por último, a proposta foi remetida a uma comissão especial, de onde não mais voltou<sup>65</sup>.

Após a revolução de Setembro, governando em «ditadura» (ou seja, sem a fiscalização das Cortes, na altura ainda não reunidas), Sá da Bandeira pôde finalmente levar avante os seus propósitos, através do Decreto de 10 de Dezembro de 1836, que determinava a extinção da exportação de africanos das colónias portuguesas em termos muito semelhantes aos do texto apresentado a 26 de Março<sup>66</sup>. Desaparecia, no entanto, toda a parte referente à matrícula dos escravos e à «liberdade do ventre» — facto que muito pro-

<sup>64</sup> ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

<sup>65</sup> Sessão de 26-3-1836 in *Diário do Governo*, n.º 101, de 29-3-1836, p. 561.

<sup>66</sup> *Colecção da Legislação Portuguesa*, compilada por A. Delgado da Silva, vol. de 1836, 2.º semestre, pp. 222-226.

vavelmente estará relacionado com as resistências que Sá da Bandeira encontrou junto dos seus dois companheiros no governo (Passos Manuel e Vieira de Castro) para promulgar o decreto, o que obrigou a restringir-lhe o âmbito<sup>67</sup>.

Tal como no relatório de 19 de Fevereiro, no preâmbulo do diploma de 10 de Dezembro de 1836 a abolição do tráfico aparece como um meio indispensável à realização de um objectivo mais vasto — o desenvolvimento do projecto colonial em África («o nosso mais natural campo de trabalhos»), cuja importância para o futuro de Portugal se sublinhava fortemente. A ideia de criar um novo império no continente africano, em substituição do Brasil, não era inédita: encontramos-la expressa em variados textos já na década de 20<sup>68</sup>; mas agora conferia-se-lhe oficialmente, pela primeira vez, um lugar central na vida política portuguesa.

Tomar esta opção tinha, entre outras consequências, a de romper com uma perspectiva a que a maioria dos estadistas nacionais se mantinha tenazmente agarrada: a da preservação de laços preferenciais com o Brasil, através de um tratado de comércio que desse vantagens apreciáveis ou mesmo o exclusivo a alguns dos principais artigos da produção de Portugal, em troca de iguais preferências concedidas aos géneros coloniais brasileiros. Falhada a hipótese de estabelecer relações privilegiadas deste tipo durante as negociações para o reconhecimento da independência do Brasil, em 1825, fizeram-se depois novas tentativas, a última das quais estava em curso precisamente em 1836, com esperanças de bom êxito, tendo o enviado extraordinário português, Joaquim António de Magalhães, chegado a concluir um acordo com o gabinete do Rio que dava satisfação às pretensões do governo de Lisboa. A ir avante, tal convenção prejudicaria o arranque de qualquer projecto colonial nas possessões de África, dada a concorrência que as suas produções sofreriam das vindas da América; mas o parlamento brasileiro rejeitou o acordo, que nunca foi ratificado. Ora a notícia desta recusa chegou a Portugal pouco antes da promulgação do Decreto de 10 de Dezembro de 1836<sup>69</sup>. Como é óbvio, seria um erro inferir daqui que o diploma legislativo de Sá da Bandeira foi provocado pela rejeição do tratado; mas já nos parece lícito pensar que ela terá contribuído para vencer as últimas resistências à abolição do tráfico. Aliás, a aproximação entre os dois factos não tem por si apenas a lógica: o mais importante dos jornais setembristas da época — *O Nacional* — prevalece-se precisamente da atitude do Brasil para recomendar ao governo português que volte as suas atenções para África, estabelecendo «colónias agrícolas e mineralógicas [sic]» e proibindo «com a mais severa restrição o comércio da Escravatura, empregando-se os braços dos negros nas novas povoações [...]»<sup>70</sup>.

<sup>67</sup> Referido por Barbosa Colen em *História de Portugal*, vol. x (continuação da *História de Portugal* de Pinheiro Chagas), p. 293.

<sup>68</sup> Cf. a nossa tese *Os Sentidos do Império*, parte v.

<sup>69</sup> Cf., p. ex., *O Nacional* de 7-12-1836, correspondência do Brasil.

<sup>70</sup> *O Nacional*, n.º 606, de 7-12-1836, p. 1020.

No entanto, as motivações mais fundas do Decreto de 10 de Dezembro de 1836, no campo das relações internacionais, prendem-se, não com o Brasil, mas com a Grã-Bretanha: ao promulgá-lo, Sá da Bandeira procurava ganhar a iniciativa na questão do tráfico de escravos, aliviando as pressões a que o governo de Londres vinha submetendo o de Lisboa. Com efeito, na ideia do ministro português, o decreto vinha tornar caducas as negociações até aí realizadas pelos dois países com vista à abolição, inutilizando boa parte das disposições já acordadas pelos anteriores ministros, como referirá numas «Observações» remetidas meses mais tarde a Howard de Walden<sup>71</sup>.

«Caíram [...] os ilegais Juizes das Comissões, ou Tribunais de Justiça Mistos, inadmissíveis para um Governo Representativo e observador da Lei, o qual já decretou quem são os Juizes competentes, conservando o recurso de apelação, indispensável para a defesa natural, e denegado naquelas Comissões.

«Deixou de ter lugar a pouco airosa estipulação proposta, de se adoptar para essas transgressões uma Legislação penal estranha, visto que já na Portuguesa ela tem penas deduzidas da natureza do delito mais proporcionadas a ele, e por consequência mais justas, e mais conducentes ao seu fim.

«Cessou igualmente o fundamento para se pretender que nos Domínios Portugueses se admitissem Regulamentos estrangeiros para o tratamento dos Negros libertados, cujo bem-estar, e conveniente instrução nas artes fabris o citado decreto amplamente providenciou.»

É bem evidente nas «Observações» a preocupação de salvaguarda da soberania nacional face às ingerências de Londres — uma preocupação bem enquadrada no espírito do setembrismo, que tinha no nacionalismo antibritânico o seu mais forte elemento de aglutinação. Em qualquer caso, dado o ambiente que se vivia em Portugal nos primeiros meses do regime nascido a 9 de Setembro, dificilmente o governo de Lisboa poderia aceitar um tratado que, como o negociado por Palmela, consagrava no essencial as exigências inglesas. Exacerbando os ânimos, a intervenção pública de Howard de Walden no falhado movimento contra-revolucionário da «Belenzada», em começos de Novembro<sup>72</sup>, tornou ainda mais longínquas as hipóteses de acordo. Apesar de tudo, Sá da Bandeira não recusou inteiramente a ideia de firmar uma convenção — desde que as negoclações tomassem como base o contraprojecto que enviou a Howard em 4 de Maio de 1837, cujos termos diferiam substancialmente dos desejados pela Grã-Bretanha em três pontos fulcrais: no direito de visita, que ficaria restringido a uma distância de cem milhas das costas da África, da América do Sul, de Cuba e de Porto Rico; no julgamento das tripulações e navios apresados, a confiar aos tribunais do país de que fossem nacionais, segundo as leis respectivas; e na duração do tratado, limitada a dez anos (embora pudesse subsistir por mais tempo,

<sup>71</sup> «Observações» datadas de 4-5-1837, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

<sup>72</sup> Cf., p. ex., Vítor de Sá, *A Revolução de Setembro de 1836*, cap. IV.

se nenhuma das partes o denunciasse). O texto de Sá da Bandeira incluía ainda uma disposição pela qual se renovaria a garantia da Grã-Bretanha à soberania de Portugal nas suas colónias de África, com os limites territoriais que indicava (limites que incluíam zonas então em disputa, como eram a Casamansa e Lourenço Marques)<sup>73</sup>.

Nas «Observações» remetidas com o projecto, o ministro português insistia em que, sem estas disposições, o seu governo não poderia nem deveria concluir o tratado. Caso a Grã-Bretanha as não aceitasse, continuaria então em vigor a convenção de 1817, mantendo-se por isso as comissões mistas e outras estipulações «prejudiciais e nada airoso para a Nação Portuguesa»; mas esse seria um «legado opressivo» do «Governo absoluto», não recaindo «o seu odioso» sobre o ministério actual<sup>74</sup>. Por seu turno, Palmerston considerava o contraprojecto «absolutamente inadmissível»<sup>75</sup>. As negociações chegavam a um *impasse*. Para mais, as relações luso-britânicas atingiam um ponto crítico no Verão de 1837, com a «revolta dos marechais», na qual as autoridades setembristas viam a mão do embaixador inglês<sup>76</sup>. Nestas circunstâncias, nenhum acordo era possível.

Recusando-se a cooperar com a Grã-Bretanha em condições tidas por lesivas da soberania nacional, Sá da Bandeira pressupunha que o Estado português seria por si só capaz, se não de extinguir, pelo menos de limitar eficazmente o comércio escravagista realizado a partir das suas possessões de África. Desde logo, tornava-se necessário fazer cessar tanto a cumplicidade das autoridades coloniais no embarque de escravos como a utilização da bandeira portuguesa pelos navios negreiros de outras nacionalidades. Contra a primeira dispunha-se agora das penalidades estipuladas no Decreto de 10 de Dezembro de 1836; contra os «embandeiramentos» promulga-se pouco depois — a 16 de Janeiro de 1837 — um outro decreto que restringia a concessão do pavilhão nacional às embarcações construídas em Portugal<sup>77</sup>. Mas os resultados práticos destas medidas legais ficaram muito aquém do que decerto Sá da Bandeira esperaria. Por um lado, continuaram os «embandeiramentos», sob a égide quer das autoridades dos portos portugueses de África, quer dos cônsules no Brasil — em particular, do famigerado João Baptista Moreira, que se limitou a mudar a fórmula legal dos papéis que fornecia aos navios negreiros, concedendo agora, não já passaportes, mas «registos provisórios» a embarcações supostamente compradas antes do respectivo decreto<sup>78</sup>. Ano e meio mais tarde, o encarregado de negócios de Por-

<sup>73</sup> Contraprojecto de 4-5-1837 in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 54-65.

<sup>74</sup> «Observações» *cits.* na nota 71.

<sup>75</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 104.

<sup>76</sup> Cf., p. ex., o despacho n.º 78, reservado, de Castro Pereira, ANTT, fundo MNE, maço 135, «Livros de Registo para a Legação em Londres», livro 7.º (1836-37), fls. 134-140v.

<sup>77</sup> Decreto de 16-1-1837 in *Colecção da Legislação Portuguesa*, compilada por A. Delgado da Silva, vol. de Dezembro de 1836 e 1837, pp. 433-434.

<sup>78</sup> Cf. officio n.º 18 de Moreira, de 28-5-1839, e officio n.º 2, de Rocha Cabral, de 3-8-1839, ANTT, fundo MNE, «Consulado de Portugal no Rio de Janeiro», caixa 2 (1839-41).

tugal no Rio, Figanière, depois de acusar duramente Moreira, concluiu desanimadamente que a falta de cumprimento das disposições legais levava a que «a nossa bandeira» fosse nessa altura «quase [a única], se não a única que conduz[ia] escravos para os vários mercados da América»<sup>79</sup>.

Por outro lado, o Decreto de 10 de Dezembro de 1836 não teve qualquer efeito imediato. Com efeito, o governo de Lisboa, se não tinha mão nos seus cônsules, menos ainda se conseguia fazer obedecer pelas autoridades coloniais das possessões de África. Aqui, o peso e a influência política dos interesses locais, já muito fortes no Antigo Regime — tradicionalmente veiculados pelas câmaras municipais<sup>80</sup> —, cresceram ainda depois da guerra civil e da vitória liberal na metrópole, que, pondo em causa o sistema de administração centrado nos capitães-generais, abriu um período de indefinição e por vezes mesmo de vazio de poder, preenchido geralmente pela criação de juntas de governo formadas por membros das oligarquias da colónia. A juntas desse tipo coube de facto a administração tanto de Angola como de Moçambique, de meados de 1834 até aos primeiros meses de 1837, quase ininterruptamente. Em tal contexto, nenhuma hipótese havia de fazer cumprir as ordens para abolição do tráfico negroiro.

É certo que, em simultâneo com o Decreto de 10 de Dezembro de 1836, se tenta uma reforma da administração colonial, consolidando os poderes do governador, embora assistido por um conselho composto maioritariamente por altos funcionários<sup>81</sup>; e é certo também que, em 1837, as juntas angolana e moçambicana cedem finalmente o lugar às autoridades nomeadas pela metrópole. Na prática, porém, a situação pouco se alterou, como vamos ver.

Em Angola, o primeiro governador a tomar posse depois de promulgado o decreto abolicionista foi o coronel Bernardo Vidal, que na guerra civil combatera pelo lado liberal, tendo sido depois, nos primeiros meses do regime setembrista, comandante da Guarda Municipal de Lisboa. Chegado a Luanda a 16 de Agosto de 1837, uma das suas principais preocupações foi, não a de executar o Decreto de 10 de Dezembro de 1836, mas, pelo contrário, a de sustar a sua publicação na colónia, para isso se valendo da opinião do Conselho de Governo, que instalou e fez reunir. As razões do Conselho alinhavam pelas geralmente aduzidas nos círculos esclavagistas: a seu ver, a ilegalização do tráfico «iria aniquilar sem recurso os únicos meios do País, não remediando o mal, que se propunha evitar, nem oferecendo outra alguma cousa que substitua o vácuo espantoso que deixaria aberto no actual estado de aparente prosperidade da Província». Para mais, o diploma só seria exe-

<sup>79</sup> Ofício n.º 10 de Figanière, de 27-6-1839, loc. cit. na nota anterior.

<sup>80</sup> Cf. Boxer, *Portuguese Society in the Tropics. The municipal councils of Goa, Macau, Bahia and Luanda, 1510-1800*.

<sup>81</sup> Instituído pelo Decreto de 7 de Dezembro de 1836. Sobre o papel do conselho cf. Jill R. Dias, «A sociedade colonial de Angola e o liberalismo português (c. 1820-1850)», in *O Liberalismo na Península Ibérica na Primeira Metade do Século XIX* (comunicação ao colóquio organizado pelo CEHCP em 1981), vol. 1, p. 275.

quível — e, mesmo aí, apenas «até certo ponto» — «no âmbito dos Portos de Luanda e Benguela, até onde chegasse o canhão das Fortalezas», pelo que só serviria para afugentar os navios negreiros para o resto da costa. Daí que aconselhasse a «suspensão provisória» do decreto, nomeadamente quanto à sua parte repressiva, até resolução posterior de Lisboa<sup>82</sup>. Quanto ao próprio Vidal, a sua posição revela-se claramente em carta que na altura escreveu: «[...] não publicarei a lei da escravatura [sic], que se dirá de mim em Portugal, principalmente os faladores, e os filantrópicos [...] A Lei não é exequível [...] A publicação da Lei só traz consigo a ruína total, e inevitável desta colónia, morre tudo à fome, pois não têm uma única coisa de que possam lançar mão, os negociantes retiram-se, e o Governo deve logo mandar para aqui fundos para pagar aos Empregados [...] Meu amigo, podemos perder esta Colónia, mas nem por isso se deixará de fazer o mesmo número de escravos, pois que podem prescindir dos nossos portos. Façam o que quiserem, na certeza que eu não estou resolvido a Governar sobre ruínas, e miséria: venham para cá, e com as mãos abanando, como eu vim, e ataquem de frente os mais caros interesses de uma população inteira, cuja disposição não é a melhor.»<sup>83</sup>

Num ponto Vidal tocava a nota justa — ao aludir à situação desesperada a que o governo da metrópole o votara, exigindo-lhe o cumprimento do decreto contra a oposição generalizada da colónia, sem lhe fornecer nem os recursos financeiros nem o apoio militar indispensável. Mas, ao que parece, o coronel não se limitou a vergar-se rapidamente à pressão das circunstâncias — passando a aproveitar-se delas, pela venda da sua protecção aos traficantes. Existem vários testemunhos nesse sentido nos papéis de Sá da Bandeira. Duas cartas provenientes do Rio de Janeiro são concordes em afirmar que o governador recebia 800 000 réis por navio negreiro, referindo uma delas que ele, tal como o seu antecessor, se bandeara com os sectores dominantes locais: «Saldanha [de Oliveira e Daun] capitulou com seus próprios inimigos para fazer a fortuna de sua casa; Vidal segue o mesmo exemplo: conservou a todos nos lugares, e empregos, come, bebe, joga, e prostitui-se com eles.»<sup>84</sup> A outra dá-o como especificamente associado a Arsénio Carpo, famoso negociante de escravos<sup>85</sup>. Estas indicações são corroboradas pelos depoimentos de oficiais da marinha de guerra portuguesa, solicitados também por Sá da Bandeira. O relato mais pormenorizado pertence ao segundo-tenente Marques Pereira: «[...] o comércio da escravatura», escrevia, «especialmente no porto de Luanda é feito debaixo de um véu tão transparente que sem grande diferença se pode confundir com o mais refinado descaramento. Nesta Cidade aonde melhor pude observar estes abusos, os Navios que aí esta-

<sup>82</sup> Cópia da acta da sessão do Conselho de Governo de 12-9-1837, AHU, «Angola — Correspondência de governadores», pasta 2 C (1839).

<sup>83</sup> Carta extractada, AHU, «Sá da Bandeira — Documentos diversos».

<sup>84</sup> Carta de J. Pires Garcia Carreiro[?] de 3-10-1837, AHU, «Angola — várias memórias, cartas e notas [...] que pertenceram ao marquês de Sá da Bandeira».

<sup>85</sup> Carta truncada, sem data, loc. cit. na nota anterior.

vam carregando este género horrível, os quais no termo médio serão permanentemente uns vinte, nas vésperas da partida vão os Capitães ou Consignatários ao Palácio do Governador-geral munidos de um cartucho com oitenta peças em ouro, ou oitocentos mil réis em valor do país, quantia que eles têm mostrado muitas vezes antes de lá entrarem» — com a qual obtinham do secretário o seu passaporte; «no dia seguinte que é o da saída, pela manhã fazem passar para lanchas todos os escravos que têm a seu bordo, que anda sempre pelo número de duzentos, trezentos, e mais conforme a grandeza do Navio: estas lanchas assim carregadas de escravos vão-se colocar em próxima distância [...], enquanto o Guarda-Mor da Alfândega e o oficial de Registo do porto vão fazer a visita [...] e não lhe encontrando escravos a bordo dão o navio por desembaraçado, o qual se faz imediatamente de vela, e mesmo antes de sair do porto atravessa, e recebe os escravos que estão nas lanchas»<sup>86</sup>. Uma outra carta, esta do primeiro-tenente Paulo Centurini, a bordo do brigue *D. Pedro*, em Luanda, ia ao ponto de indicar a repartição pelos diversos funcionários, civis e militares, das somas entregues pelos traficantes: «É do meu dever informar a V. Ex.<sup>a</sup> dos boatos que aqui correm, os quais creio com toda a fé serem verdadeiros, mas não tenho provas. Cada navio para poder fazer Escravatura era [no tempo de Vidal] obrigado a dar 1.500\$000 réis metal, que eram divididos da maneira seguinte: 800\$000 réis para o Governador; 50\$000 para o Guarda-Marinha Simas, que está com o emprego do Oficial do Registo [...]; 100\$000 para o Guarda-Mor da Alfândega; e o resto dizem que era para o comandante do Brigue, Secretário do Governo, etc. Isto que acabo de dizer é público por toda a Cidade, e não há Capitão, ou Proprietário de Navio, que o não diga a quem o quer ouvir [...]»<sup>87</sup>

Em Moçambique, o quadro era muito semelhante. Aí, uma junta governativa local fora substituída em Março de 1837 por D. António José de Melo, que durante a guerra civil na metrópole pertencera ao estado-maior do duque da Terceira. Mas o novo governador contemporizou de imediato com os interesses dominantes na capital da colónia, rodeando-se de «um conselho de homens do país», como refere uma representação da Câmara Municipal, proprietários e negociantes, em seu apoio, dirigida à rainha<sup>88</sup>. Consequentemente, o tráfico de escravos continuou a fazer-se sem qualquer entrave, pagando os negreiros oito ou nove patacas espanholas por africano embarcado — importância depois dividida entre o governador, o administrador da Alfândega e outros funcionários<sup>89</sup>.

Poucos meses depois, no entanto (em Outubro de 1837), D. António cedia o seu lugar a um novo governador, João Carlos de Oyenhausen, marquês

<sup>86</sup> Carta datada de 18-6-1838, AHU, «Sá da Bandeira — Documentos que podem servir para a história da abolição da escravatura».

<sup>87</sup> Carta datada de 1-1-1839, loc. cit. na nota anterior.

<sup>88</sup> «Representação» datada de 26-6-1837, AHU, «Moçambique — Correspondência de governadores», pasta 3 (1837-39).

<sup>89</sup> Carta do cap.-ten. T. José Marques de 13-6-1838, AHU, maço citado na nota 86.

de Aracaty — sem dúvida a personagem de maior relevo até então enviada pela metrópole, após a vitória liberal, para qualquer das colônias de África, tanto pela sua linhagem (estava ligado às Casas de Fronteira e Alorna), como pela sua carreira anterior (estivera à frente de várias capitânias brasileiras, tendo sido ainda general, senador e episodicamente ministro dos Negócios Estrangeiros do Império do Brasil, após o que acompanhou D. Pedro na sua retirada para a Europa, em 1831).

Uma vez chegado a Moçambique, também não tardaram as pressões sobre ele exercidas a respeito da questão do tráfico. A 30 de Outubro, um officio do «Recebedor-Geral» fazia notar que, se não se continuasse a admitir o comércio negreiro como no tempo dos governos anteriores, as rendas não chegariam para cobrir metade das despesas, o que poria em risco o domínio sobre a possessão<sup>90</sup>. Esta argumentação era reforçada e ampliada numa «representação» de «moradores», remetida a Aracaty pela Câmara Municipal a 7 de Novembro: a extinção do tráfico, aniquilando todo o comércio de importação da província, provocaria a diminuição dos rendimentos públicos, expondo-a a «mil perigos» — entre eles a invasão de vários pontos do país, «consequência segura da pouca saída daqueles brutos». A «representação» ia ao ponto de justificar a exportação de africanos como um benefício que lhes era outorgado: a transferência «daqueles selvagens» evitar-lhes-ia os «assassinatos continuados» a que estavam sujeitos «pela crueldade dos seus costumes», levando-os à «civilização que os torna úteis à sociedade». O tráfico de escravos seria pois uma «necessidade», «tanto para utilidade geral como para a conservação deste território para [a] Nação Portuguesa [...]»<sup>91</sup>.

Quatro dias depois, Aracaty cede, fazendo promulgar em Conselho de Governo uma «circular» que suspende a publicação na colónia do Decreto de 10 de Dezembro de 1836. No preâmbulo do diploma, o governador dizia-se convencido de que não podia negar-se a admitir a «súplica» dos «moradores», «sem dar voluntariamente causa a males de tal grandeza, que ficaria fora do [seu] alcance remediá-los». Sendo «responsável pela execução das ordens de Sua Majestade», mas também pela segurança dos «domínios» da «Costa Oriental», cuja conservação não podia pôr em risco, Aracaty considerava um «crime» admitir a ideia de que a vontade do governo de Lisboa fosse a de consumir a perda da província, «arruinando os que têm os seus capitais empregues no único comércio de exportação» que ela então oferecia e «reduzindo [...] a perecerem de fome» os que viviam das rendas do Estado. Daí a parte dispositiva da «circular», que, para além de suspender o decreto até que o assunto fosse reapreciado na metrópole, estabelecia um direito de 18 000 reis sobre cada escravo exportado<sup>92</sup>. Ou seja: ao contrário

<sup>90</sup> Officio de 30-10-1837, AHU, «Moçambique — Correspondência de governadores», pasta 3 (1837-39).

<sup>91</sup> «Representação» de 1-11-1837, enviada pela Câmara Municipal em officio de 7 do mesmo mês, AHU, pasta cit. na nota anterior.

<sup>92</sup> Portaria de 18-11-1837 in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 68-70.

tanto dos seus antecessores como de Bernardo Vidal em Angola, Aracaty oficializava abertamente o tráfico negreiro, fazendo reverter as importâncias cobradas directamente para a Fazenda Pública.

Por ironia, a transparência de processos de Aracaty veio a repercutir-se muito mais desfavoravelmente sobre as relações luso-britânicas do que a duplicidade comum aos restantes governadores coloniais.

Quando a notícia da «circular» chegou a Lisboa — apenas em fins de Abril de 1838, via Rio de Janeiro —, estava em curso uma nova ronda de conversações sobre o tráfico entre os governos de Portugal e da Grã-Bretanha, iniciada havia pouco, em meados de Março. O reatar das negociações resultara em parte de um aumento da pressão inglesa, acompanhada da ameaça de intervenção directa contra os navios portugueses suspeitos, na ausência de tratado<sup>93</sup>; mas fora sobretudo possibilitado por uma mutação importante na política interna de Portugal — a drástica perda de força, após os acontecimentos de 13 de Março, com o «massacre do Rossio», do movimento popular setembrista, nacionalista e antibritânico, que tinha a Guarda Nacional como seu braço armado<sup>94</sup>. É significativo que Sá da Bandeira, em Fevereiro ainda pouco disposto a avançar nas conversações, respondendo com evasivas às solicitações de Howard de Walden, aceitasse finalmente em Abril tomar como base as propostas britânicas, próximas das que rejeitara em bloco em 1837<sup>95</sup>. Totalmente inviável no quadro político anterior, o acordo tornava-se agora possível.

Mas a margem de consenso era ainda reduzida: havia que contar com a oposição de Sá da Bandeira e, de modo mais genérico, dos governos setembristas em relação às exigências britânicas susceptíveis de afectar a afirmação da soberania do Estado português. Aliás, o primeiro parecer sobre as propostas de Howard, em Abril de 1838, firmado por Gomes de Oliveira, alto funcionário do ministério dos Negócios Estrangeiros, manifesta ainda uma forte relutância em conformar-se com elas — ponderando que o contra-projecto de 1837 era em tudo preferível, «por ser muito mais decoroso em razão de estar em harmonia com o Decreto de 10 de Dezembro de 1836, e de ser análogo ao tratado que a França concluiu com a Suécia em 21 de Maio de 1836», que continha estipulações idênticas às adoptadas pela Grã-Bretanha nas suas convenções de 1831 e de 1833 com a França. «A Inglaterra nenhum justo motivo tem», continuava o parecer, «para querer impor a Portugal, nem este deve jamais aceitar, piores e menos decorosas condições do que aquelas que ela pactuou com a França [...]» Mais especificamente, Gomes de Oliveira reagia sobretudo contra quatro pontos: a obrigação de Portugal promulgar leis penais análogas às inglesas contra os traficantes; a aceitação da jurisdição das comissões mistas (e em particular a permissão para a Comissão Anglo-Brasileira do Rio julgar os navios portugueses, enquanto as novas

<sup>93</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 105.

<sup>94</sup> Cf., p. ex., Vitor de Sá, *A Crise do Liberalismo*, pp. 190-192 (1.ª ed.).

<sup>95</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 106.

se não instalassem); a restrição na passagem de escravos do continente para as ilhas atlânticas a dois por colono; e a perpetuidade do tratado<sup>96</sup>. Estas eram também, no essencial, as objecções formuladas pelo próprio Sá da Bandeira, em observações feitas à margem do texto do projecto inglês<sup>97</sup>.

Mas tanto o ministro português como Howard vão mostrar grande flexibilidade nas negociações, aproximando as suas propostas de tal forma que, a 7 de Maio, o diplomata britânico pôde comunicar para Londres que o tratado se achava praticamente concluído, nenhum ponto importante restando para discutir<sup>98</sup>.

No dia seguinte, porém, Sá da Bandeira suscitou uma nova questão, ao solicitar do governo inglês uma «formal e explícita garantia» dos domínios de África «à Coroa de Portugal contra qualquer sublevação» que pudesse «ocorrer naquelas províncias, bem como contra quaisquer tentativas de Potências estranhas» que procurassem «fomentar a rebelião, ou dos referidos domínios pretend[essem] apossar-se»<sup>99</sup>. Na origem desta exigência, que punha em causa todo o acordo, estava precisamente a «circular» de Aracaty, a qual, conhecida em Lisboa a 29 de Abril, provocara grande alarme entre os estadistas portugueses. O ponto está documentado por um longo parecer de Gomes de Oliveira, com a data de 1 de Maio, onde, a propósito dessa notícia, se repensa todo o curso até então seguido em relação ao tráfico negreiro, repondo em questão não apenas as negociações com a Grã-Bretanha, mas também o próprio Decreto de 10 de Dezembro de 1836. Oliveira começava por salientar a «firmeza, saber e lealdade de carácter» de Aracaty — o que conferia toda a gravidade ao assunto, retirando-lhe o cariz de uma mera questão de corrupção, remediável pela substituição do governador. Havia pois que dar um crédito total às «expressões» da «circular», onde ele deixava «claramente entrever» que «não tanto a apreensão da ruína da Província, como o veemente receio de uma iminente revolução o obrigara a dar este passo extraordinário, impellido, como ele diz, e subjugado pela imperiosa lei da necessidade, superior a todas as leis». Consequentemente — inferia o parecer —, era real o perigo de uma sublevação interna da colónia, devendo ainda rezear-se que este «tão funesto exemplo de insubordinação às ordens da Metrópole» fosse «seguido pelos outros Domínios Africanos da Coroa Portuguesa, cujos interesses as disposições daquele Decreto [de 10 de Dezembro de 1836] pareceu contrariar». E Oliveira não se coibia aqui de lembrar que a Grã-Bretanha perdera a sua «riquíssima Colónia» da América ao tentar impor-lhe medidas rigorosas.

Mas existiria ainda um segundo perigo, igualmente grave, no interesse das «principais Potências marítimas» em «fomentar a desunião entre Portugal,

---

<sup>96</sup> Parecer datado de 13-4-1838, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a escravatura».

<sup>97</sup> Observações à margem do texto em inglês recebido a 8-4-1838, caixa cit. na nota anterior.

<sup>98</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 111.

<sup>99</sup> Nota de 8-5-1838 in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 66-68; o passo cit. vem na p. 67.

e seus Domínios [...] a fim de poderem deles tirar partido, já reduzindo-os ao seu jugo, já mesmo limitando-se a tratá-los como Estados independentes, para com eles comerciarem livremente». Gomes de Oliveira indica entre essas potências o Brasil, que nas possessões africanas se poderia continuar a «surtir de Escravatura», os Estados Unidos e a França; mas a sua preocupação maior está claramente na Inglaterra, que, em sua opinião, se aproveitara de todas as crises portuguesas do século XIX «para de alguma forma ver se consegue apossar-se de seus Domínios [...] considerando-nos em tal estado de penúria, e desorganização, que não se pejou de ultimamente propor a Portugal, durante a Administração da Carta, a venda de Goa, e já depois da revolução de Setembro, a venda de outros Domínios em pagamento da nossa dívida pública. Estes factos evidentemente demonstram», continuava Oliveira, «quanta cobiça lhe metem ainda esses restos da nossa passada grandeza, com os quais, debaixo de um sólido, e constante bom sistema de Governo, ainda poderemos vir a ser uma Nação opulenta, ao mesmo passo que sem eles ficaríamos para sempre reduzidos, nesta nesga da Europa, a uma das mais insignificantes Potências de terceira ordem, limitando-se o nosso Comércio a pagar as suas importações com o vinho do Porto, e com alguma vantagem que ainda então soubéssemos obter da incomparável situação do porto de Lisboa».

Importância das colónias, iminência da sua perda — tais eram as premissas de que o parecer partia para fundamentar as suas propostas. A primeira delas estava em que assunto de tal «monta» — que no antigo regime justificaria a convocação do Conselho de Estado — se discutisse em reunião, promovida pelo governo, aonde fossem chamados os antigos servidores do Estado «mais conspícuos e conhecedores dos Domínios», aos quais se apresentariam vários quesitos. A resolução definitiva só em segunda reunião seria tomada, em presença «da Rainha e seu Esposo», lançando-se em acta por todos assinada. Entre os quesitos, Oliveira lembrava o de saber se se devia ou não aprovar o «passo» de Aracaty; quais as «declarações» a fazer ao Decreto de 10 de Dezembro de 1836; se conviria exigir da Grã-Bretanha, em artigo secreto do tratado em negociação, uma «garantia formal, e explícita» dos domínios portugueses, além de uma promessa de auxílio militar para os manter em sujeição; e se se deveria concluir o tratado em caso de recusa britânica<sup>100</sup>.

Não sabemos se as reuniões sugeridas chegaram a realizar-se; mas é de crer que não, dado o curto espaço de tempo que medeia entre o parecer e a nota enviada a Howard a 8 de Maio. Não há qualquer indício de que Sá da Bandeira cedesse o que quer que fosse quanto à aplicação estrita do Decreto de 10 de Dezembro de 1836 (veremos no ponto seguinte que, pelo contrário, reforçou as ordens para a sua execução). No entanto, as razões aduzidas no parecer impressionaram-no a ponto de o levarem a recuar nas negociações do tratado de abolição do tráfico negreiro, passando a exigir

<sup>100</sup> Parecer datado de 1-5-1838, caixa cit. na nota 96.

à Grã-Bretanha a garantia proposta no texto de Gomes de Oliveira. Ao fazê-lo, na já referida nota de 8 de Maio, Sá da Bandeira invocava precisamente os perigos de uma «nova desmembração da Monarquia», em consequência de rebeliões fomentadas quer pelos negreiros do país, quer pelos estrangeiros que aproveitariam com a secessão. «Em tão árduas e melindrosas circunstâncias», prosseguia a nota, «e atento o estado de decadência da marinha Portuguesa [...] assim como a falta de recursos do Tesouro Nacional, não é possível que o Governo de Sua Majestade possa de forma alguma manter as disposições do citado decreto, nem tão-pouco as estipulações do futuro tratado para a repressão do mencionado tráfico», sem que a Grã-Bretanha se prestasse a garantir a soberania de Portugal nas suas possessões africanas e a fornecer para isso «os auxílios de mar e de terra» necessários<sup>101</sup>.

Invocando a falta de recursos para impor a abolição do comércio negreiro, Sá da Bandeira procurava sem dúvida ressaltar a boa-fé do seu governo nesta matéria; mas, do mesmo passo, via-se obrigado a confessar a total incapacidade de Portugal para manter as suas prerrogativas de Estado soberano no conjunto do império — essas prerrogativas que tanto se esforçara por salvaguardar nas negociações anteriores. Para mais, a falta de alternativa levava-o a pedir auxílio precisamente à potência mais temida, a Grã-Bretanha. Objectivamente, a nota de 8 de Maio marcava o fracasso da política de Sá da Bandeira, centrada no Decreto de 10 de Dezembro de 1836 e numa acção autónoma contra o tráfico.

Como é natural, Howard de Walden não deixou de explorar a posição vulnerável em que o governo de Lisboa assim se colocava — salientando na sua resposta que a «circular» de Aracaty vinha apenas confirmar os «frequentes e inúteis avisos» até então feitos contra a «directa protecção dada, em diferentes partes do mundo, pelas autoridades Portuguesas ao comércio da escravatura», e sublinhando que a melhor defesa em relação aos promotores de tumultos estaria na pronta conclusão do tratado, que lhes retiraria a esperança da continuação do comércio negreiro<sup>102</sup>. Quanto à garantia solicitada, o diplomata inglês limitava-se à promessa de um auxílio eventual de uma força marítima, durante o prazo de dois anos, para evitar que, em reacção ao tratado, qualquer das colónias portuguesas passasse ao domínio do Brasil ou da Espanha<sup>103</sup>. Mais tarde procurou remeter a regulamentação do «objecto, natureza, extensão e duração» desse «socorro auxiliar» para uma convenção especial, a negociar posteriormente<sup>104</sup>.

Sá da Bandeira, por seu lado, insistia numa garantia genérica de todos os domínios de Portugal em África e num apoio naval e terrestre, cujos termos e modalidades deveriam ficar fixados no próprio tratado de abolição

<sup>101</sup> Loc. cit. na nota 99.

<sup>102</sup> Nota de Howard datada de 10-5-1838, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 72-83.

<sup>103</sup> Nota n.º 22, confidencial, de Howard de 11-5-1838 e memorando junto, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 84-87.

<sup>104</sup> Contraprojecto de artigo adicional in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 126-127.

do tráfico<sup>105</sup>. Tendo-se levantado ainda outras questões — a da declaração do tráfico como pirataria, a do prazo de ratificação do acordo —, Howard partiu finalmente para Londres em fins de Maio, deixando as negociações por concluir.

### 3. À BEIRA DO CONFLITO ARMADO: O *BILL* DE PALMERSTON

Entretanto, o governo inglês começara a endurecer as suas posições. Em despacho datado de 12 de Maio e destinado a ser transmitido ao ministro português, Palmerston, referindo-se a uma recente «mensagem» da Câmara dos Comuns contra o tráfico (onde se apontava como objectivo desejável a atingir a sua assimilação à pirataria), insistia nas obrigações particulares que a Portugal cabiam neste domínio, dados os compromissos assumidos pela convenção de 1815; e declarava que, caso o governo de Lisboa se recusasse a concluir de imediato o tratado que lhe fora proposto, a Grã-Bretanha passaria «sem mais delongas a preencher, pelos seus próprios meios», os fins desejados<sup>106</sup>. Poucas semanas depois, como Sá da Bandeira reiterasse a sua disponibilidade para concluir um acordo, já após a partida de Howard de Lisboa, Palmerston remeteu de Londres um novo projecto — intimando o governo português a assiná-lo sem demora, sendo qualquer proposta de alteração tomada como uma recusa da parte de Portugal em cumprir as suas obrigações a este respeito<sup>107</sup>. Tratava-se, portanto, de um ultimato.

As injunções inglesas suscitaram de Sá da Bandeira duas longas notas de resposta, datadas de 22 de Maio e de 6 de Outubro<sup>108</sup>, que se empregam sobretudo em refutar a argumentação histórica utilizada por Palmerston e em negar a responsabilidade de Portugal pelo atraso na conclusão do tratado. Quanto ao novo projecto, o ministro assinalava os muitos pontos em que ele se afastava das cláusulas já acordadas com Howard, inclusivamente em três questões fundamentais: a perpetuidade do tratado; a declaração do tráfico como pirataria, com a obrigação de adaptar a legislação penal de Portugal à da Grã-Bretanha; e a das garantias à soberania portuguesa nas possessões de África (que o projecto não dava). Mas, na perspectiva de Sá da Bandeira, o que havia de menos aceitável nas notas inglesas era o seu tom geral, como refere, logo a 22 de Maio, em relação à primeira delas:

«Pondo, porém, de parte as aparentes razões em que o Governo Britânico quis fundar o seu suposto direito de exigir pela força o que sem justo motivo se queixa de não ter obtido amigavelmente, cumpre observar que não podia por certo ser oportuna conjuntura para se fazerem tais insinuações

<sup>105</sup> Artigo adicional proposto por Sá da Bandeira *in* Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 124-125.

<sup>106</sup> Despacho de Palmerston *in* Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 88-93.

<sup>107</sup> Nota de Jerningham de 1-8-1838 e projecto de tratado *in* Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 166-171 e 172-195, respectivamente.

<sup>108</sup> Notas *in* Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 130-159 e 196-241, respectivamente.

aquela em que se estava de se concluir esse mesmo tratado pretendido pela Grã-Bretanha.

«Elas deveriam fazer suspender a sua assinatura; pois é mais decoroso a uma Nação sofrer com resignação e coragem as injustiças e violências que outra mais poderosa lhe possa fazer, do que aceder, depois de ameaçada, a pactos que posto venham a celebrar-se espontaneamente sempre têm em tal caso a desairosa mácula de parecerem extorquidos pelo medo.»<sup>109</sup>

A mesma ideia, expressão do nacionalismo de Sá da Bandeira, vem afirmada na resposta ao ultimato de 1 de Agosto:

«A exigência que se faz ao Governo de Sua Majestade de assinar, sem a *mínima alteração nem demora*, um Tratado que se lhe apresenta é essencialmente oposta à liberdade da Nação Portuguesa e independência da Coroa de Sua Majestade.

«Os antigos e estreitos laços de amizade e aliança que unem as duas Nações imperiosamente reclamam que os direitos de cada uma sejam pela outra plenamente respeitados, e que nas suas relações não sejam empregados outros meios fora dos da persuasão e mútua conveniência. É exclusivamente desta maneira que a aliança pode ser considerada como reciprocamente útil e satisfatória.»

E Sá da Bandeira concluía, aludindo à exigência britânica de assinatura imediata do tratado:

«O Ministro que a tal acesse faltaria aos primeiros deveres do seu cargo, e selaria ele próprio a sua pessoal degradação, ainda no caso, que não existe, de serem muito extraordinárias as vantagens que do tratado pudessem resultar a Portugal, porque mesmo em matérias políticas jamais deve o útil deixar de ser subordinado ao honesto.»<sup>110</sup>

Longe de abreviar a conclusão do acordo, o endurecimento inglês contribuía realmente para dificultá-lo. É de presumir que Palmerston estivesse consciente desse facto: tudo indica que, enquanto Howard de Walden se interessava efectivamente pelo bom êxito da negociação (excedendo por vezes o conteúdo das suas instruções), o seu ministro preferia provocar uma situação que pusesse o governo português na alternativa de se submeter, reconhecendo a limitação da soberania do país, ou de desencadear um confronto aberto em que todas as desvantagens estavam do seu lado<sup>111</sup>.

Perante estas pressões, Sá da Bandeira resistia, prontificando-se a concluir o tratado, mas na base do texto já discutido com Howard<sup>112</sup>. Resistirá igualmente nos meses seguintes, mesmo depois de o embaixador britânico, em Fevereiro de 1839, o prevenir de que o seu governo estava disposto a tomar as «mais fortes medidas» contra o tráfico negreiro português<sup>113</sup>.

---

<sup>109</sup> Nota de 22-5-1838, loc. cit. na nota anterior, pp. 153-154.

<sup>110</sup> Nota de 6-10-1838, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, p. 238.

<sup>111</sup> Sobre as posições de Palmerston cf. L. Bethell, *op. cit.*, pp. 104-105, 109-110 e 155.

<sup>112</sup> Nota de 6-10-1838, in Biker, *op. cit.*, vol 28, p. 240.

<sup>113</sup> Referido em L. Bethell, *op. cit.*, p. 111.

Com efeito, Palmerston preparava-se para passar da ameaça à acção, fazendo promulgar no Parlamento um *bill* — em estudo há vários meses<sup>114</sup> — que permitia aos cruzadores ingleses o apresamento dos navios com pavilhão português empregues no tráfico de escravos, dando igualmente poderes aos tribunais britânicos para os julgar, como se tais navios e respectivas cargas fossem da propriedade de súbditos da Grã-Bretanha<sup>115</sup>. Rejeitado na Câmara dos Pares a 1 de Agosto de 1839, o *bill* acabou por ser aprovado numa segunda tentativa, sob uma forma emendada que preservava o essencial das disposições iniciais, tornando-se lei a 24 do mesmo mês.

Tratava-se de um verdadeiro acto de guerra, embora não declarada. A Palmerston não desagradava, aliás, que o governo português, em resposta, tomasse a iniciativa de fazer essa declaração: nesse caso — escrevera particularmente a Howard — melhor seria, já que várias das colónias de Portugal conviriam perfeitamente à Grã-Bretanha, que as ganharia na guerra e reteria na paz subsequente<sup>116</sup>.

Em Portugal, as notícias da apresentação do *bill* e da sua aprovação final tiveram grande repercussão, ocupando todas as atenções da imprensa durante vários meses, a partir de fins de Julho de 1839. Como seria de esperar, a reacção mais violenta veio dos jornais das várias tendências setembristas, maioritários nesta altura — *O Nacional*, *O Tempo*, *O Atleta*, *A Vedeta da Liberdade*, *Paquete do Ultramar*, *O Democrata*. «É a primeira vez que uma potência estrangeira se arroja o direito de legislar para um povo livre e independente como se este pertencesse ao seu grémio», escrevia-se em *O Nacional* de 31 de Julho, acrescentando-se pouco adiante: «[...] o Direito das Gentes foi calcado aos pés por um gabinete que se diz liberal e ilustrado, decretou-se a ruína da nossa navegação, por isso que não queremos conceder aos Ingleses direitos da Alfândega privilegiados, por isso que não lhes cedemos as nossas colónias, e tudo a pretexto de filantropia, de desvelo pelo bem-estar dos Africanos, por isso que não temos marinhas para opor à sua. Refalsada e indignada hipocrisia que os factos escandalosamente desmentem!»<sup>117</sup> Argumentos semelhantes em *O Tempo*: «[...] esta pretensão do Governo Inglês é altamente atentatória da independência das Nações, e sobremaneira agressora contra o seu Comércio; porque abriria uma porta ampla, a fim que os Ingleses, a pretexto de extinguir o tráfico da escravatura, aniquilassem a navegação dos outros povos e reconcentrassem em suas mãos todo o comércio do Atlântico; mas sem dúvida é contra Portugal que esta tentativa se torna mais prejudicialmente atentatória.»<sup>118</sup> E noutro artigo, dois dias depois: «[...]

<sup>114</sup> Referido em L. Behtell, *op. cit.*, p. 156.

<sup>115</sup> *Bill* de Palmerston, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 428-437 (utilizar de preferência o texto inglês, dadas as deficiências da tradução).

<sup>116</sup> Cartas de Palmerston de 24-12-1838 e de 24-1-1839 referidas in L. Bethell, *op. cit.*, p. 155.

<sup>117</sup> *O Nacional*, n.º 1368, de 31-7-1838, artigo de fundo.

<sup>118</sup> *O Tempo*, n.º 437, de 29-7-1839, artigo de fundo.

o negócio importa a ruína da nossa navegação, a perda das nossas províncias Africanas; e sobretudo a dignidade e a independência Nacional [...]»<sup>119</sup>

Seria possível multiplicar os exemplos deste tipo de argumentação e de retórica, então omnipresente na imprensa portuguesa. Na sua quase totalidade, estes mesmos jornais defendiam que se adoptasse uma posição de grande firmeza na resposta às «violências» inglesas, procurando as formas de uma retaliação eficaz. Dizia *O Atleta*: «[...] o Governo Português deve continuar em a sustentação da dignidade nacional, já que não tem uma marinha que vá punir quem ousar menosprezar *excepcionalmente* a nossa bandeira, ponha ao menos em prática tudo quanto tiver ao seu alcance — já que o perigo parece inevitável para nossas possessões, não o corra o nosso decoro; diga embora Lord Palmerston que nos roubou o que tínhamos de bom — os monumentos da nossa antiga glória; mas não diga ao menos que o Português abaixara o pescoço para receber o jugo Inglês — '*Perca-se tudo hormis l'honneur*'.»<sup>120</sup> Os meios de que se poderia «lançar mão para obrigar a nossa *antiga aliada* a respeitar-nos como Nação independente e não colónia sua» eram individualizados alguns dias mais tarde: um deles estava na passagem de «cartas de corso» que habilitassem os navios portugueses a atacar as embarcações mercantes britânicas (meio sugerido em primeiro lugar por *O Nacional*); outros seriam a proibição absoluta de importação de produtos da Grã-Bretanha e a expulsão dos seus súbditos<sup>121</sup>.

Dos periódicos já citados, só *A Vedeta da Liberdade* (setembrista, publicada no Porto) assumia uma posição mais moderada, que se vai aliás acentuando com o decorrer do tempo: enquanto a 4 de Setembro preconizava o corte de relações diplomáticas com a Inglaterra<sup>122</sup>, no fim do mesmo mês recomenda já ao governo que adopte as providências necessárias para conseguir uma solução favorável e pacífica<sup>123</sup>. *A Vedeta da Liberdade* aproximava-se assim das perspectivas dos jornais cartistas — *Correio de Lisboa*, *O Director*, *O Periódico dos Pobres no Porto* —, que, embora lamentando o *bill*, repudiavam como «funestíssimas» quaisquer medidas de retaliação<sup>124</sup>.

No entanto, a corrente favorável a um desforço era claramente maioritária na imprensa: para além da generalidade da imprensa setembrista — incluindo *O Democrata*, da extrema-esquerda popular, geralmente crítico do setembrismo oficial, mas agora a ele unido na tarefa de «sustentar o Carácter e Independência Nacional a todo o custo»<sup>125</sup> —, nela se incorporava ainda *O Eco*, órgão dos «realistas» (uma das facções do miguelismo)<sup>126</sup>.

<sup>119</sup> *O Tempo*, n.º 439, de 31-7-1839, artigo de fundo.

<sup>120</sup> *O Atleta*, n.º 173, de 5-8-1839, artigo de fundo.

<sup>121</sup> *Ibid.*, n.º 182, 16-8-1839.

<sup>122</sup> *A Vedeta da Liberdade*, n.º 198, de 4-9-1839, artigo de fundo.

<sup>123</sup> *Ibid.*, n.º 218, de 27-9-1839, artigo de fundo.

<sup>124</sup> *O Correio de Lisboa*, n.º 350, de 2-8-1839; *O Periódico dos Pobres no Porto*, n.º 185, de 7-8-1839, artigo de fundo; *O Director*, n.º 502, de 20-9-1839, artigo de fundo.

<sup>125</sup> *O Democrata*, n.º 21, de 3-8-1839.

<sup>126</sup> Cf., p. ex., os n.ºs 395, de 6-8-1839, e 402, de 31-8-1839.

Mais difícil se nos torna avaliar do estado da opinião pública. Duas referências permitem-nos, apesar de tudo, concluir que o assunto provocava grande efervescência. A primeira é de *O Atleta* (do Porto): «[...] por qualquer dos lugares públicos da Cidade se fulminam anátemas contra os Ingleses — ouve-se a cada passo o grito dos verdadeiros Portugueses esperançosos de vingança —, é geral o ressentimento, à excepção de alguns poucos Anglicães.»<sup>127</sup> A segunda tirámo-la de *O Periódico dos Pobres no Porto*, insuspeito neste ponto, porque cartista: «[...] veremos em que isto pára; o entusiasmo não pode ser maior! Unamo-nos todos contra os Ingleses é o Santo do dia, mas eu não sei se este Santo está na folhinha da gente de juízo.»<sup>128</sup>

É este o contexto ideológico em que se move o governo português durante o Verão de 1839, na crise suscitada pelo *bill* de Palmerston. No poder não está já Sá da Bandeira, cujo ministério caíra, vitimado em grande parte pelas tensões nascidas do conflito com a Grã-Bretanha (conflito que não se limitava à questão do tráfico negreiro: alimentavam-no também as reclamações de Londres por dívidas do Estado português aos súbditos britânicos e vários incidentes em Goa). Substituíra-o, em Abril, o barão da Ribeira de Sabrosa, o qual, embora pertencesse à ala direita do setembrismo, fizera pouco antes na Câmara dos Senadores um discurso de grande violência contra a «filantropia» inglesa, com um apelo à defesa intransigente dos direitos de Portugal: nas suas palavras, se Sá da Bandeira «fosse capaz de entrar em qualquer negociação, sem receber primeiro a reparação devida pelo insulto feito à bandeira [...] ou de aceitar condições, que, desonrando o nosso pavilhão, nos levassem a nós mesmos a perder, e arruinar as nossas Colónias, eu seria o primeiro a dizer a S. Ex.<sup>a</sup> — Ministro da Coroa, defenda-se, que eu vou acusá-lo. Ambicionam-se alguns pontos das nossas colónias, pois assaltem-nos, tomem-nos, levem-nos, perca-se tudo *hormis l'honneur*. (Sensação).»<sup>129</sup>

Uma vez no governo, Sabrosa recusa-se naturalmente a considerar a hipótese de aceitar o projecto de tratado remetido no ano anterior por Londres como um ultimato: dirá mais tarde que, durante a crise, não duvidara «declarar um dia diante de Augustos Personagens que antes queria emigrar ou morrer, do que subscrever ao afrontoso *ultimatum*, apresentado de uma maneira ainda mais afrontosa»<sup>130</sup>. Quanto ao *bill*, a sua linha será a de sustentar o confronto com a Grã-Bretanha — mas a um nível verbal, evitando de facto entrar no caminho perigoso das medidas de retaliação reclamadas por grande parte da imprensa, como vimos. Essa linha concretizar-se-á numa nota dirigida a Palmerston a 1 de Agosto de 1839, na qual exarava o protesto «mais formal e solene [...] contra toda a lei, acto ou outra disposição do Parla-

<sup>127</sup> *O Atleta*, n.º 196, de 2-9-1839, artigo de fundo.

<sup>128</sup> *O Periódico dos Pobres no Porto*, n.º 206, de 31-8-1839.

<sup>129</sup> Câmara dos Senadores, sessão de 26-2-1839, in *Diário do Governo* de 4/3/1839, p. 280.

<sup>130</sup> Id., sessão de 14-7-1840, reproduzido in *Discursos Parlamentares*, do duque de Palmela, vol. 1, p. 161.

mento Britânico, assim como contra todos os procedimentos de facto ou medida [...] que directa ou indirectamente» pudessem «atacar as prerrogativas de Sua Majestade Fidelíssima, os direitos da sua Coroa, ou a independência do Reino de Portugal e dos Algarves, assim como as propriedades dos súbditos Portugueses»<sup>131</sup>. Simultaneamente, em busca de apoio internacional, comunicava-se o protesto às potências signatárias do acto final do Congresso de Viena, sustentando que o *bill* constituía «a violação mais flagrante do direito das gentes e o ataque mais directo à Soberania e aos direitos imprescritíveis da Coroa de um Monarca independente [...]»<sup>132</sup>.

A situação era «delicada», como reconhecia Sabrosa, «pois estamos expostos a perder a honra nacional, se covardemente nos submetermos à prepotência britânica, ou a sofrer as violências da força bruta, impelida pela vingança», segundo escrevia em despacho datado de 1 de Setembro. «Nestas circunstâncias», continuava, «uma mediação é aconselhada pela história, pela nossa falta de forças e pela disseminação das nossas possessões» — mediação que se resolvera solicitar à França. Esta seria a melhor maneira de frustrar os «planos» do governo de Londres, cujo alvo, na opinião de Sabrosa, estaria na ocupação de Goa e de Moçambique, não constituindo a «escravatura» mais do que um simples «pretexto»<sup>133</sup>.

Mas a Grã-Bretanha recusou a mediação<sup>134</sup>. Palmerston recusou igualmente a chamada «convenção Tucker» (firmada em Luanda por este oficial e pelo governador de Angola, almirante Noronha), em que Sabrosa vira por momentos uma bóia de salvação<sup>135</sup>. Quanto a apoios internacionais, nenhum se manifestava: ligando a sua sorte, embora indirectamente, à questão do comércio negreiro, o nacionalismo setembrista condenara-se ao isolamento, caindo na armadilha montada por Palmerston. Nestas condições, não surpreende a queda do governo de Sabrosa, demitido pela rainha a 26 de Novembro de 1839 (segundo constava com insistência na época, por pressão de Howard de Walden).

A formação do novo ministério — que englobava setembristas e cartistas, estando entre estes últimos, com a pasta dos Negócios Estrangeiros, o conde de Vila Real, da linha palmelista — marca uma viragem na política externa portuguesa: desde o início, os ministros-chave do novo gabinete (Rodrigo da Fonseca e conde do Bonfim) têm o cuidado de assegurar a Howard que

<sup>131</sup> Nota de 1-8-1839 do barão da Torre de Moncorvo para Palmerston, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, p. 385.

<sup>132</sup> Circular de 4-8-1839, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, p. 387.

<sup>133</sup> Despacho n.º 1, reservado, de Sabrosa para o visconde da Carreira, de 1-9-1839, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, p. 452.

<sup>134</sup> Cf. o ofício n.º 6, reservado, do visconde da Carreira para Sabrosa, de 27-10-1839, e docs. juntos, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, pp. 562-571.

<sup>135</sup> Cf. a «Convenção Tucker», de 29-5-1839, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, pp. 348-353; cf. igualmente o despacho de Sabrosa para Moncorvo, de 23-9-1839, a p. 364. Recusa inglesa participada em nota de Howard de 15-11-1839, conforme referido na nota de Sabrosa de 20-11-1839, ANTT, fundo MNE, maço 68, «Notas à legação inglesa», livro 5.º (1838-41), fl. 121.

seguirão uma linha diferente da perfilhada pelas «administrações» anteriores, às quais imputam a responsabilidade pelas tensões surgidas<sup>136</sup>.

Mas não se tratava de uma tarefa fácil. Em Portugal, a questão inglesa continuava a agitar os ânimos, sacudidos pontualmente, a partir de meados de Dezembro, pela chegada de notícias de África dando conta de incidentes com os cruzadores britânicos, que apresavam navios com pavilhão português. O primeiro caso — o do *Colombine*, que na foz do Congo apreendera e metera a pique o *Neptuno* e o *Angerona* — suscita um clamor geral na imprensa de todos os quadrantes. «Ferve-nos o sangue nas veias, bate-nos o coração de indignação — e mal podemos traçar estas linhas porque a dor nos embarga a pena — choramos de raiva por não podermos vingar de pronto tamanha injúria nesse pérfido e traiçoeiro Lord Palmerston», escrevia-se em *O Nacional*, principal jornal setembrista. Mas também os periódicos cartistas consideram o caso «altamente escandaloso»<sup>137</sup> e «infame»<sup>138</sup>. O próprio *Diário do Governo* apresenta o incidente como um «atentado, em que parece terem porfiado a insolência e a loucura, cometido por um Oficial da Marinha Britânica», considerando que o governo, «em desagravo do decoro nacional, não pod[er]ia] deixar de exigir uma plena satisfação da parte do Governo Britânico»<sup>139</sup>.

Também nas Cortes, reunidas pela primeira vez após o *bill* apenas em Janeiro de 1840, se travam intensos e prolongados debates sobre a questão inglesa, com relevo especial em Janeiro-Fevereiro (na Câmara dos Deputados) e em Julho (na Câmara dos Senadores), em ambos os casos na discussão da resposta ao «discurso da Coroa». Todos os oradores que neles intervêm estabelecem como balizas das suas posições a defesa da dignidade ou «decoro» nacional, por um lado, e a necessidade de abolir o tráfico negreiro, por outro; mas para lá destes princípios formais, que as regras do jogo obrigavam a respeitar, perfila-se de facto um leque muito variado de soluções políticas, que vão desde a defesa da cedência pura a simples às pressões britânicas à intransigência mais total neste ponto. Não podendo seguir aqui em pormenor estes debates, limitar-nos-emos a citar três das intervenções mais significativas, como expressão das correntes principais que então se afirmam no parlamento português.

Da «esquerda» setembrista, radicalmente antibritânica, uma das vozes mais claras é a do deputado Leonel Tavares, que, repudiando os apelos à prudência de outros oradores, acabava por propor uma moção que tenderia, na prática, a bloquear todo o processo de negociações com a Grã-Bretanha: «[...] agora, Sr. Presidente, eu não posso deixar de instar que se declare muito explicitamente, na Resposta ao discurso do Trono, que a Câmara não

<sup>136</sup> Referido em nota do conde de Vila Real a Howard de 4-5-1840, loc. cit. na nota anterior, fls. 170-174.

<sup>137</sup> *O Director*, n.º 572, de 12-12-1839, artigo de fundo.

<sup>138</sup> *Correio de Lisboa*, n.º 461, de 12-12-1839, artigo de fundo.

<sup>139</sup> *Diário do Governo*, n.º 293, de 11-12-1839, p. 1744.

há-de aprovar tratado algum para a extinção do tráfico enquanto existir o *bill*; não é possível aconteça o que acontecer, é necessário que se lave a nódoa, sem isso não podemos entrar em transacções, aliás é melhor deixar de ser Nação, e vermos o que nos convém mais a cada um de nós, mas não torne-mos a chamar-nos Nação Portuguesa [...]»<sup>140</sup>

Ainda do lado setembrista, mas de um sector mais moderado, Sá da Bandeira adopta uma linha mais flexível, aceitando que se negociasse e concluísse o tratado, mas com condições: seria necessário que ele pudesse ser revisto ao fim de dez ou doze anos; que interditasse aos cruzadores britânicos a prática de «actos de pirataria» semelhantes aos que vinham praticando, proibindo-lhes igualmente que lançassem as tripulações dos navios apresados na ilha de S. Tomé; que assegurasse a navegação costeira; e que designasse nominalmente as possessões portuguesas, impedindo que a Grã-Bretanha se arrogasse direitos sobre qualquer delas. «Mas não sendo assim», concluía Sá da Bandeira, «é menor mal que o bill tenha todos os seus efeitos, embora sejam capturados ilegitimamente navios com bandeira Portuguesa e julgados por tribunais Britânicos: conservaremos o direito, e a justiça de reclamar e protestar contra a arbitrariedade: mas se fizermos um tratado perpétuo, se abdicarmos os nossos direitos, nem reclamar nos seria dado, porque então se nos diria que fomos nós mesmos que subscrevemos a tais condições»<sup>141</sup>.

Finalmente, as posições mais conciliatórias encontraram o seu melhor defensor em Palmela, em duas intervenções na Câmara dos Senadores, a 14 e a 16 de Julho de 1840. Grande diplomata, o duque demarca-se da retórica dominante nos debates, chamando a questão anglo-portuguesa para o seu verdadeiro campo: o das relações de força, das alternativas e das alianças possíveis. Na sua perspectiva, o *bill* havia de facto ofendido, «não só a independência da Nação Portuguesa, e a dignidade da Coroa de Portugal», mas também «os princípios geralmente reconhecidos do Direito das Gentes» — pelo que as Câmaras cumpriam «com o seu dever, protestando em altos brados contra esta injúria, que receberam da Nação Inglesa»; mas, uma vez desafogado o espírito, e tendo-se mostrado «que o povo Português se ressentido de tudo quanto pode atentar contra a sua independência», havia sobretudo que considerar a situação e ver quais os meios para sair dela<sup>142</sup>. Os caminhos possíveis eram três, como explicava: «[...] ou havemos de permanecer na situação anómala em que estamos hoje, ou fazer um tratado com a Inglaterra, ou havemos de ter uma ruptura, uma espécie de guerra com essa potência.»<sup>143</sup> A primeira opção deixava Portugal indefeso «contra as injustiças não só dos cruzadores, nem mesmo dos tribunais estrangeiros», condenando

<sup>140</sup> Intervenção de Leonel Tavares na sessão de 19-2-1840, reproduzida no *Diário da Câmara dos Deputados* após o relato da sessão de 20, pp. 238-242; o trecho cit. é de pp. 240-241.

<sup>141</sup> Intervenção de Sá da Bandeira na sessão de 16-7-1840, reproduzida no *Diário do Governo* de 1-8-1840.

<sup>142</sup> Intervenção de Palmela de 14-7-1840 in *Discursos Parlamentares*, vol. 1, pp. 161-163.

<sup>143</sup> Intervenção de 16-7-1840, loc. cit. na nota anterior, p. 180.

o governo português a fazer protestos ineficazes<sup>144</sup>. Quanto à guerra, nem poderia «ser-nos vantajosa, nem de longa duração», tendo além disso «aquele inconveniente que resultará sempre do abandono da aliança com Inglaterra», quando existe «um vizinho poderoso que encontra neste terreno o complemento do que julga indispensável para a sua grandeza». Com efeito, para Palmela, «a aliança íntima com a nossa vizinha continental» seria sempre «mais ameaçadora para a nossa independência, do que a aliança da nossa vizinha marítima». Mas a consequência mais grave estaria em que Portugal ficaria inteiramente isolado em caso de conflito: «[...] desgraçadamente, se tivermos de combater pela defesa do tráfico da escravatura, estigmatizado e anatemizado [*sic*] pelo mundo inteiro, teremos de combater sós; e o pior é que sucumbiremos sem as simpatias, nem dos contemporâneos, nem da posteridade, porque ainda que digamos que a questão não é a defesa do tráfico, entretanto este negócio provém radicalmente daí, e nunca poderá despir-se da consideração de que, por um lado os Ingleses (seja interesse mercantil, ou seja filantropia, não curo agora de discriminar) empregaram todos os meios para reprimir esse tráfico [...]; por outro lado nós resistimos, teimámos, obstinámo-nos [...]»<sup>145</sup> Restava pois uma única via: a de «concluir quanto antes um Tratado» que tirasse o país da «situação penosíssima» em que se achava, embora convindo em «algumas estipulações duras». Num único ponto Palmela considerava que se devia resistir firmemente — na «perpetuidade» do tratado, que tinha como «o maior estorvo à sua conclusão»<sup>146</sup>.

Minoritários nas Câmaras Legislativas e incapazes de promover a mobilização popular (quebrada em 1838), os setembristas não conseguem impor a sua política de resistência às pressões inglesas. Na realidade, é a linha preconizada por Palmela a adoptada por Vila Real que, logo após tomar posse do cargo de ministro dos Negócios Estrangeiros, em Janeiro de 1840, solicitou a reabertura das negociações para a conclusão do tratado sobre o comércio negreiro<sup>147</sup>. Mas Palmerston, em posição de força, mostrou-se intransigente, insistindo de novo no projecto apresentado em 1838 (em que haveria a acrescentar a cláusula qualificando o tráfico como pirataria) e fazendo notar que essa era ainda uma prova de boa vontade, uma vez que o *bill* de 1839 dava à Grã-Bretanha meios «muito mais efectivos e prontos» do que poderia obter por acordo, por melhor que ele fosse<sup>148</sup>. Paralelamente, o governo inglês recusava-se a anuir à suspensão do *bill*, solicitada por Vila Real<sup>149</sup>,

<sup>144</sup> Intervenção de 14-7-1840, loc. cit., pp. 172-173.

<sup>145</sup> Id., *ibid.*, pp. 165-166 e 164.

<sup>146</sup> Intervenções de 16-7-1840 e 14-7-1840, loc. cit., pp. 180 e 175, respectivamente.

<sup>147</sup> Nota de 16-1-1840, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

<sup>148</sup> Referido no ofício n.º 1, reservado, de 25-1-1840, do barão da Torre de Moncorvo, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 615-616.

<sup>149</sup> Cf. a nota de Vila Real de 14-3-1840, ANTT, fundo MNE, maço 68, livro 5.º (1838-41), fls. 148-155v.

negando-se igualmente a dar qualquer satisfação pelas acções do *Colombine*<sup>150</sup>. Por seu lado, o ministro português propunha-se aceitar o projecto em causa no essencial — mas rejeitando sempre a perpetuidade do tratado<sup>151</sup>. As negociações chegavam mais uma vez a um *impasse*.

Só ano e meio mais tarde elas puderam ser relançadas, após a substituição de Palmerston por Aberdeen, no governo formado em Novembro de 1841. Tendo em alta conta a aliança com Portugal, o novo ministro opusera-se ao *bill*, estando agora disposto a firmar um acordo<sup>152</sup>. Do lado português, Palmela, nomeado plenipotenciário em fins de Março de 1842, continuou a lutar sobretudo contra o carácter perpétuo do tratado, procurando também obter a revisão dos processos movidos contra os navios portugueses apresados durante a vigência do *bill*<sup>153</sup>. Dispondo de uma margem de manobra estreita (por razões de política interna), Aberdeen recusou esta segunda reivindicação; quanto à primeira, acabou por aceitar um artigo adicional, pelo qual os dois governos se comprometiam a consultar-se mutuamente, a fim de reverem as disposições do tratado que se mostrassem prejudiciais à navegação e ao comércio lícitos<sup>154</sup>. Finalmente a 3 de Julho de 1842, Palmela e Howard assinaram uma nova e definitiva convenção contra o tráfico de escravos, estendendo a sua proibição ao hemisfério sul<sup>155</sup>. Moldado sobre o projecto inglês de Agosto de 1838, o seu texto dava satisfação a todas as exigências da Grã-Bretanha neste domínio. Em relação ao estado de coisas criado pelo *bill* de Palmerston (agora abolido), ele tinha, no entanto, duas vantagens para Portugal: os cruzadores ingleses ficavam daí em diante impedidos de actuar nas águas territoriais portuguesas; e os navios apresados seriam julgados, não pelos tribunais ingleses, mas pelas comissões mistas previstas no acordo<sup>156</sup>. Magra compensação — puramente negativa — para o nacionalismo português, tão fortemente (e tão equivocadamente) envolvido no confronto sobre tráfico de escravos.

#### 4. AS COLÓNIAS NOS ANOS 40: O PODER DOS NEGREIROS

Os anos de 1839-40 — período da fase mais aguda da crise luso-britânica — correspondem, tanto em Angola como em Moçambique, à primeira tentativa séria de pôr em execução o Decreto de 10 de Dezembro de 1836, atacando frontalmente o poder dos negreiros. Obviamente, não se trata de uma

<sup>150</sup> Referido na nota de Vila Real de 20-1-1840, em resposta à de Howard do dia anterior, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

<sup>151</sup> Cf. a nota de Vila Real de 23-4-1840, loc. cit. na nota anterior e também em Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 619-623.

<sup>152</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, pp. 186-187.

<sup>153</sup> Cf. os officios de Palmela de 5-6-1842 e 7-10-1842, loc. cit. na nota 150.

<sup>154</sup> Cf. o artigo adicional in José de Almada, *A Aliança Inglesa*, vol. 1, p. 247.

<sup>155</sup> Tratado de 3-7-1842 in José de Almada, *op. cit.*, pp. 211 e segs.

<sup>156</sup> Ponto já acentuado in L. Bethell, *op. cit.*, pp. 187-188.

coincidência: sob a pressão de Londres, o governo português dava-se conta de que a continuação do tráfico de escravos com base nos domínios de Portugal em África lesaria gravemente a posição internacional do país; por outro lado, havia a consciência mais exacta das resistências a superar. Daí as instruções mais imperiosas então enviadas<sup>157</sup>; e sobretudo a nomeação de governadores conhecidos pela sua forte personalidade — o vice-almirante Noronha (que já fora ministro da Marinha, em 1827), para Angola; e o brigadeiro Marinho, para Moçambique. A milhares de quilómetros um do outro e sem relações entre si, ambos vão seguir um percurso muito semelhante em cada uma das colónias.

Ido da metrópole, Noronha aportou primeiramente em Benguela, no mês de Janeiro de 1839. Aí convocou os «capitalistas» e «proprietários», comunicando-lhes as ordens que trazia — e encontrou apenas «silêncio» e «evasivas»<sup>158</sup>. Depois, a 24, tomou posse em Luanda, devendo suportar de imediato o fogo cerrado da Câmara Municipal da cidade, que, nessa mesma cerimónia, se pronunciou pela inexequibilidade do decreto de 10 de Dezembro de 1836, cuja aplicação deveria ser tão lenta que se tornasse «insensível» aos negociantes<sup>159</sup> — posição reiterada no dia seguinte através de uma «representação» ao governador, onde se sustentava que o tráfico, de que dependia a vida de Angola, só poderia acabar por «forma política», e não por «forma violenta»<sup>160</sup>.

Mas Noronha persistia na sua intenção inicial; e, após uma pausa provocada por doença grave que, a partir de Março, o afectou durante algumas semanas, a campanha dos negreiros recrudesciu, sobretudo depois de, em fins de Maio, o governador ter acordado com o comandante Tucker uma convenção que — ainda antes do *bill* de Palmerston — permitia o apresamento de navios portugueses com carga de escravos pelos cruzadores britânicos, estipulando, no entanto, que tais navios seriam julgados em Luanda segundo a lei nacional<sup>161</sup>. Em resposta, a Câmara tentou que o físico-mor da colónia declarasse oficialmente que Noronha estava louco, como base para a sua destituição<sup>162</sup>, e patrocinou uma «representação» à rainha, com trinta e cinco assinaturas, onde ele era violentamente atacado<sup>163</sup>. Novas «representações» à soberana pontuam os meses seguintes, revelando o crescer da tensão: a 20 de Setembro, pedindo protecção contra os «actos ilegais, arbitrários e anti-

<sup>157</sup> Cf., p. ex., as instruções ao novo governador de Moçambique, brigadeiro Marinho, de 21-7-1839, extractadas na obra deste último *Memória de Combinações sobre as Ordens de Sua Majestade [...]*, pp. 4-5; e também a portaria de 14-9-1839, de Sabrosa, na mesma obra, p. 22.

<sup>158</sup> Ofício de Noronha de 22-2-1839, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 2A (1838-39).

<sup>159</sup> Cf. ofício cit. na nota anterior.

<sup>160</sup> «Representação» de 25-1-1839, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 2B (1838-39).

<sup>161</sup> Convenção de 29-5-1839 in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 348-353.

<sup>162</sup> Ofício da Câmara ao físico-mor de 5-7-1839, loc. cit. na nota 160.

<sup>163</sup> «Representação» de 7-7-1839, loc. cit. na nota 160.

políticos» do governador<sup>164</sup>; a 9 de Outubro, protestando contra os seus «actos despóticos» e denunciando de novo a convenção feita com Tucker, prova da sua «pusilanimidade» face aos estrangeiros<sup>165</sup>.

Toda esta pressão ia deixando marcas no espírito do próprio Noronha, que por várias vezes insta pela sua demissão<sup>166</sup>. Finalmente, em Novembro trava-se a prova de força decisiva: convocando um conselho militar, o governador propunha-se, ao que parece, suspender as garantias, prender e deportar vários dos implicados numa alegada «conspiração»; por seu turno, a Câmara de Luanda, reunida em sessão permanente extraordinária, conduziu a resistência, valendo-se do apoio do próprio comandante da força militar, coronel Malheiro (que viera na comitiva de Noronha). Isolado, o governador dá-se por vencido e embarca para Lisboa<sup>167</sup>. Como referirá mais tarde uma testemunha ocular dos acontecimentos, o mentor e organizador da «célebre insurreição» contra Noronha não era outro senão Arsénio Carpo<sup>168</sup>, famoso negreiro e personagem muito curiosa, que voltaremos a encontrar.

Em Moçambique verifica-se um confronto idêntico em muitos pontos, embora com alguns meses de atraso, dado que o brigadeiro Marinho só aí chega em Março de 1840. Por essa altura já se encontrava em pleno vigor o *bill* de Palmerston, estando o porto da capital da colónia (na ilha de Moçambique) praticamente bloqueado<sup>169</sup>. Tal como Noronha em Luanda, o novo governador sofreu desde o primeiro momento o assédio dos interessados no tráfico de escravos: «[...] quando eu cheguei», refere em officio de Outubro de 1840, «fui abordado não só da mesma gente [de Aracaty] como de alguns officiais que vieram comigo, com os quais foi preciso paliar três ou quatro dias, enquanto não pude conhecer a força com que podia contar: fizeram muito de propósito que eu convocasse um Conselho de Governo, que suposto parecia ter outro fim, o fim real era impor-me [*sic*] para eu consentir a continuação do comércio da escravatura [...]»<sup>170</sup> Simultaneamente, abordava-o um agente dos negreiros de Havana, propondo-lhe relações de interesse mútuo<sup>171</sup>. Por seu lado, a Câmara da cidade «tentou em corpora-

<sup>164</sup> «Representação» de 20-9-1839, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 2C (1839).

<sup>165</sup> «Representação» de 9-10-1839, loc. cit. na nota anterior.

<sup>166</sup> Carta particular de Noronha a Sá da Bandeira de 5-6-1839, AHU, «Angola — Diversos»; officios de Noronha de 9-7-1839 e 9-10-1839, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pastas 2B (1838-39) e 2C (1839), respectivamente.

<sup>167</sup> «Representação» de 22-11-1839 e documentos juntos, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 2A (1838-39); «representação» de 26-11-1839 e officio de Malheiro de 3-12-1839 na mesma colecção de documentos, pasta 2C (1839).

<sup>168</sup> Officio confidencial HH do governador Pedro Alexandrino da Cunha de 14-11-1846, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 10A (1846).

<sup>169</sup> Officio n.º 24 de Marinho, 2-10-1840, AHU, «Moçambique — Correspondência de Governadores», pasta 4 (1840).

<sup>170</sup> Officio n.º 49 de Marinho, de 20-10-1840, loc. cit. na nota anterior.

<sup>171</sup> Carta de Pedro Blanco, junta ao officio cit. na nota anterior.

ção ir ao Quartel-General exigir [...] a suspensão do Decreto [de 1836]», só desistindo quando os seus membros se viram ameaçados de deportação imediata para Lisboa<sup>172</sup>. Era tal o ambiente, que o governador se viu obrigado a fortificar-se em sua própria casa e a armar os seus criados, «fazendo deles um corpo de guarda»<sup>173</sup>.

Também como Noronha, Marinho resistiu, procurando o apoio do cruzado inglês, com o qual lhe foi possível apresar vários navios com bandeira espanhola e «pôr em respeito» os habitantes da capital, «porquanto», dizia, «todos eles são negreiros»<sup>174</sup>. Mas a posição do governador continuava a ser precária, como ele próprio reconhecia, queixando-se da «contínua espionagem» de que sofria: «[...] é muito difícil a uma autoridade só arrostar com a opinião geral e interesses, ainda que mal entendidos, de todos, quando aqueles que deviam apoiar o Governo são os mesmos que procuram todas as maneiras de iludir as ordens do Governo, e voltar tudo em seu proveito, principalmente quando se conta com a certeza da impunidade, como eles contam e contam bem.»<sup>175</sup> Não se vergando, apesar de tudo, Marinho, a pressão transferiu-se para a metrópole, através de uma «representação» da Junta da Fazenda à rainha, datada de 30 de Outubro de 1840, onde se acusava o brigadeiro de violar os direitos e liberdades dos cidadãos, cometendo vários abusos e pretendendo governar absolutamente<sup>176</sup>. Relançada em Lisboa pelo senador e deputados por Moçambique, a campanha contra Marinho teve um rápido êxito: submetido à «inquirição judicial» ordenada em portaria de 21 de Dezembro de 1841, o governador foi exonerado em começos do ano seguinte. Para além da acção dos representantes dos negreiros em Portugal, contribuiu certamente para este desfecho a subida ao poder dos cartistas, para cuja imprensa o brigadeiro Marinho (setembrista) constituía um dos alvos preferidos dentre as autoridades coloniais.

Com as retiradas de Noronha e de Marinho, o poder dos negreiros afirmava-se de novo nas possessões portuguesas da África ocidental e oriental. Em Angola é a época áurea de Arsénio Carpo, que ganha ascendente sobre os três governadores seguintes — Malheiro (1839-42), Bressane Leite (1842-43) e Possolo (1844-45). Este último, embora reconhecendo que Carpo muito provavelmente traficava em escravos, não hesitou em recomendá-lo para a concessão do hábito da Ordem da Conceição, fazendo-lhe um rasgado elogio: grande comerciante, dotado de «actividade, zelo e fertilidade de recursos», ele seria o apoio do governo em época de crise, porque gozava da «magia de induzir os indivíduos de todas as classes» para tudo o que se propunha. «Felizmente», continuava Possolo, «este homem não tem o génio

<sup>172</sup> Cf. J. P. Marinho, *Memória de Combinações sobre as Ordens de Sua Majestade a Senhora D. Maria II [...]*, p. 37.

<sup>173</sup> Offício n.º 52, confidencial, de Marinho, de 22-10-1840, loc. cit. na nota 169.

<sup>174</sup> Id., *ibid.*

<sup>175</sup> Id., *ibid.*

<sup>176</sup> «Representação» da Junta da Fazenda na pasta cit. na nota 169.

revolucionário: é sempre amigo do Governo, aliás não haveria país que o pudesse conter»<sup>177</sup>. Longe de os prejudicar, a ilegalização do tráfico teria afinal beneficiado os grandes negreiros (de que Arsénio Carpo era o exemplo mais acabado), como observa finamente Teixeira de Vasconcelos, presente em Luanda nos derradeiros anos desta fase: com a proibição, «os espíritos, que o favoreciam, viram um melhor ensejo de se enriquecerem, porque o negócio de todos converteu-se em contrabando, quer dizer, em negócio de poucos, em monopólio dos mais ricos»<sup>178</sup>. Para esses «poucos» era fundamental, não apenas a riqueza, mas também a influência política, a capacidade de ganhar a cumplicidade activa ou passiva das autoridades coloniais — uma cumplicidade que levava por vezes os governadores ao ponto de iludirem o cruzeiro naval português, ordenando missões em certas zonas para facilitar os embarques de escravos noutras regiões<sup>179</sup>.

A situação só se altera, e de forma muito relativa, com a nomeação para governador, em 1845, do comandante da Estação Naval, Pedro Alexandrino da Cunha, ao qual coube dar início à repressão do tráfico em terra. O seu primeiro passo nesse sentido foi precisamente a prisão de Arsénio Carpo, mais tarde deportado para Lisboa<sup>180</sup>. Seguiu-se a perseguição, «não só ao trânsito das remessas de escravos [do interior], como aos portos da costa onde eles se depositavam», sendo por vezes apreendidos esses mesmos escravos e incendiados os barracões suspeitos<sup>181</sup>. Mas o próprio Alexandrino da Cunha não tinha ilusões sobre a eficácia da sua acção: embora se conseguisse a quase total eliminação dos carregamentos nas imediações mais próximas de Luanda, o tráfico negreiro continuava a fazer-se tanto a norte, na zona de Ambriz, como a sul, na de Benguela, sendo os escravos concentrados em grandes depósitos, em locais pouco acessíveis, prontos a embarcar nos navios que do Brasil vinham já providos de aguada e mantimentos<sup>182</sup>. Cunha assinalava que os «focos» ou «agências» desta actividade estavam em Luanda e Benguela, sendo os «exportadores» bem conhecidos — sem que fosse possível obter provas contra eles<sup>183</sup>. Finalmente, pouco antes de se retirar de Angola, o governador reconhecia que com os meios disponíveis não seria viável acabar com o comércio de negros ou sequer fazê-lo diminuir

<sup>177</sup> Ofício confidencial B de Possolo, de 25-6-1844, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 7A (1844).

<sup>178</sup> A. A. Teixeira de Vasconcelos, *Carta acerca do Tráfico de Escravos na Província de Angola*, pp. 5-6.

<sup>179</sup> Carta de Pedro Alexandrino da Cunha a Sá da Bandeira de 6-9-1843, AHU, «Sá da Bandeira — Documentos diversos [...]».

<sup>180</sup> Cf. os ofícios confidenciais B, de 15-9-1845, e HH, de 14-11-1846, de P. A. da Cunha, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pastas 8B (1845) e 10A (1846), respectivamente.

<sup>181</sup> Ofício do juiz M. Afonso de 18-12-1849, colecção de documentos cit. na nota anterior, pasta 16 (1850).

<sup>182</sup> Ofício n.º 318, de 4-3-1847, colecção de documentos cit. na nota 180, pasta 12 (1847).

<sup>183</sup> Ofício confidencial FF, de 25-10-1846, colecção de documentos cit. na nota 180, pasta 10A (1846).

consideravelmente<sup>184</sup>. De qualquer modo, o problema deixou de existir para o seu sucessor, Silvério Pinto, que, reatando as práticas tradicionais, se conluiou com os traficantes (incluindo Arsénio Carpo, entretanto regressado a Luanda)<sup>185</sup>.

Em Moçambique, a conivência entre as autoridades coloniais e os negreiros é também manifesta, ao longo de toda a década de 40, após a partida de Marinho. «O tráfico de escravos», escrevia-se em carta de lá remetida em finais de 1843, «escandalosamente tem-se continuado; as Embarcações de Guerra, longe de obstem a exportação de negros a têm coadjuvado recebendo grossas somas; as denúncias têm sido desprezadas e aqueles que gritam pela falta de cumprimento da Lei são denominados ‘intrigantes’.»<sup>186</sup> Cerca de dois anos depois, o comandante do brigue *Vila Flor* denunciava por seu turno as autoridades de terra: «[...] as minhas suspeitas a tal respeito [ou seja, sobre o tráfico] é que o Governador-Geral, bem como todos os outros Governadores subalternos são coniventes neste negócio, e o que fazem é iludir quando podem e distrair daqueles Pontos onde se fazem [sic] os Escravos os Navios do cruzeiro.»<sup>187</sup> Todas estas suspeitas tinham a sua confirmação, meses mais tarde, numa correspondência apreendida a um negreiro e enviada a Lisboa em 1847 por um novo governador-geral, Fortunato do Vale — correspondência de que fazia parte uma lista dos funcionários gratificados com o «boi» pelo embarque de um carregamento de escravos, dela constando as principais autoridades da colónia, incluindo o próprio governador-geral anterior (Abreu Lima) e o governador de Quelimane (major Custódio Teixeira)<sup>188</sup>.

A exemplo de Cunha na costa ocidental, Fortunato do Vale representa em Moçambique a exceção à regra que foi a cumplicidade dos governadores com os negociantes esclavagistas (embora, no seu caso, os elementos de que dispomos para o afirmar sejam menos seguros). Mas os resultados foram igualmente escassos: em relação aos anos 30, a única diferença estava na transferência dos embarques da capital da colónia e das zonas mais vigiadas pelo cruzeiro britânico para os portos dos governos subalternos (Cabo Delgado, Quelimane, Inhambane, Lourenço Marques) e para a extensa parte da costa não controlada pelas autoridades portuguesas.

Num cômputo geral, os números da exportação de escravos mantêm-se altos em toda a década de 40, e mais acentuadamente ainda na sua parte final (1846-49), em que excedem os 50 000 por ano só para o Brasil<sup>189</sup>. De

<sup>184</sup> Ofício n.º 482, de 20-12-1847, coleção de documentos cit. na nota 180, pasta 12 (1847).

<sup>185</sup> Ofício do juiz M. Afonso de 18-12-1849, pasta 16 (1850).

<sup>186</sup> Carta de Celestino Feliciano Abreu[?] ao general Marinho, de 22-12-1843, AHU, «Sá da Bandeira — Papéis Avulsos», maço 1.

<sup>187</sup> Relatório de Loureiro Pinho relativo a Setembro de 1845, AHU, «Moçambique — Correspondência de Governadores», pasta 7 (1844-45).

<sup>188</sup> Ofício confidencial B de F. Vale de 5-10-1847, coleção de documentos cit. na nota anterior, pasta 8 (1846-47).

<sup>189</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, apêndice, pp. 388 e segs.

toda a evidência, o quadro repressivo imposto pela Grã-Bretanha — *bill* de Palmerston e tratado de 1842, a que há que acrescentar o protocolo de Londres, de 1847, pelo qual o cruzeiro inglês foi autorizado a intervir nas enseadas e baías da costa moçambicana em que não existissem autoridades portuguesas —, embora condicionasse o tráfico negreiro, mostrava-se incapaz de forçar a sua extinção. A situação só se altera qualitativamente com o fecho do mercado brasileiro às importações de mão-de-obra africana, pela aplicação efectiva da lei promulgada no Rio de Janeiro a 4 de Setembro de 1850<sup>190</sup>: sem desaparecer de todo, o tráfico de escravos a partir das possessões portuguesas passa então da ordem das dezenas de milhares para a das centenas, em média anual. O poder dos negreiros atenua-se.

## CONCLUSÕES

Façamos um balanço final da questão. O primeiro ponto a sublinhar é decerto a extrema gravidade que ela assume no plano das relações internacionais. No âmbito do confronto entre Portugal e a Grã-Bretanha do final da década de 30, o tema da abolição do tráfico de escravos teve um papel de grande relevo, conduzindo directamente à crise de 1839-40, não menos aguda do que a da barca *Charles et Georges*, em 1856, ou mesmo do que a provocada pelo *ultimatum* de 1890, apesar de, ao contrário desta última, ter desaparecido da historiografia e da memória colectiva portuguesa. Tal verificação não traz em si nada de novo: ela já ressalta claramente de outros estudos, em particular do livro de Leslie Bethell por mais de uma vez citado. Mas as análises tradicionais — confinadas à história diplomática, e essa mesma circunscrita à correspondência directamente ligada à questão do comércio negreiro — escapam dificilmente a uma perspectiva maniqueísta, não vendo em todo o conflito mais do que a oposição entre os valores da «filantropia», perfilhados pelo governo de Londres, e os interesses esclavagistas, defendidos pelo de Lisboa. Deste ponto de vista, as resistências de Portugal às pressões abolicionistas britânicas só podem ser interpretadas como a expressão da influência dos negreiros na definição da política portuguesa — interpretação que, como vimos, se concilia mal com o que sabemos dos circuitos do tráfico, na época dirigidos a partir do Brasil.

Isolar o conflito nascido das pressões abolicionistas é entrar num beco sem saída. Para além dos interesses, dos sentimentos e das ideias que giravam em torno da questão do comércio negreiro, intervêm na crise que analisámos factores de raiz diferente — nomeadamente, os que se prendem com a forte agitação nacionalista vivida no segundo quartel de Oitocentos em Portugal. Resiste-se a abolir nos termos que a Grã-Bretanha procurava impor, não tanto para defesa do tráfico de escravos, como para afirmar a soberania nacional em relação a uma potência que pretendia definir unilateralmente

as regras jurídicas e políticas a aplicar. É este o ponto central, a que se junta um outro: o temor de que a cedência às injunções britânicas conduzisse ao desmembramento do que restava do império português.

Em ambos os campos —o colonial e o das relações internacionais—, os resultados são negativos para o Estado português.

No confronto com o governo de Londres, dificilmente se poderia escolher pior terreno: longe de aglutinar os diversos sectores em volta de um projecto nacional, o tema do tráfico tendia a desagregá-los; na política externa isolava o país, barrando o caminho da busca de alianças alternativas, ao mesmo tempo que dava à Grã-Bretanha um pretexto fácil para todas as intromissões. A questão ressurgirá periodicamente nas décadas seguintes, envenenando as relações luso-britânicas.

Quanto às colónias, aí o facto essencial é obviamente a vitória dos negreiros: mantendo a conexão com o Brasil dos territórios africanos fornecedores de mão-de-obra, impedindo a reconversão do sistema, o poder dos traficantes de escravos levantava obstáculos insuperáveis ao desenvolvimento do novo projecto imperial português, que só décadas mais tarde abrirá penosamente a sua via.

## Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)\*

### INTRODUÇÃO

Durante mais de três séculos, o tráfico negreiro constituiu uma das molas fundamentais do capitalismo mercantil, fornecendo a mão-de-obra necessária às plantações do Novo Mundo e representando em si uma forma importante de acumulação de capital. A fazer fé em estimativas recentes, de 1500 a 1800 foram exportados de África para as Américas cerca de 8,3 milhões de escravos. O ponto mais alto deste comércio corresponde ao século XVIII, com quase três quartos do total (6,1 milhões)<sup>1</sup>. Neste mesmo século coube à Inglaterra a principal fatia dessas exportações, com pouco mais de 2,5 milhões, seguindo-se-lhe Portugal, com 1,8, e a França, com 1,2. Holandeses, Norte-Americanos e Dinamarqueses tiveram ainda um papel significativo neste tráfico, sendo residual a participação de nacionais de outros países<sup>2</sup>.

Momento culminante do comércio negreiro, o século XVIII é também o período que vê nascer as correntes ideológicas que lhe contestavam a legitimidade, alimentadas tanto pelo pensamento iluminista como pela renovação do pietismo religioso<sup>3</sup>. Em Inglaterra, essa contestação dá origem, em finais de Setecentos, ao movimento filantrópico, que alcançou grande popularidade na sociedade britânica, ganhando por isso uma influência política considerável.

---

\* O presente artigo — que reproduz, com ligeiras alterações, o texto da tese complementar apresentado em 1989 no âmbito da prestação de provas de doutoramento na FCSH da UN de Lisboa — não passa do esboço do trabalho mais vasto que o assunto sem dúvida merece. Tal como o publicamos, tem, a nosso ver, o único mérito de abordar um tema raramente tratado na historiografia portuguesa.

<sup>1</sup> Cf. Paul E. Lovejoy, *Transformations in slavery*, quadro 3.1 e fontes aí citadas.

<sup>2</sup> Id., *ibid.*, quadro 3.3 e fontes aí citadas. Cf. em especial também Philip Curtin, *The Atlantic Slave Trade — A Census*, quadros 63 (p. 210) e 65 (p. 216). Os números para o tráfico luso-brasileiro baseiam-se ainda, em grande parte, na obra de Maurício Goulart *Escravidão Africana no Brasil*, que, por sua vez, tem como fonte o livro de Edmundo Correia Lopes *A Escravatura* (Lisboa, 1944).

<sup>3</sup> Cf., p. ex., Michèle Duchet, *Anthropologie et Histoire au Siècle des Lumières*, e Frank J. Klingberg, *The Anti-Slavery Movement in England*, cap. II. Resumo em C. Coquery-Vidrovitch e H. Moniot, *L'Afrique Noire de 1800 à nos jours*, pp. 303 e segs. Reapreciação recente em David Eltis e James Walvin (eds.), *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*, parte I.

Por outro lado, o arranque da revolução industrial inglesa, fazendo diminuir o peso económico e político dos interesses mercantis baseados no exclusivo de que gozava o açúcar das Antilhas no mercado da Grã-Bretanha, abriu espaço à campanha dos humanitaristas ingleses contra o tráfico negreiro, a qual, favorecida ainda por factores conjunturais nos primeiros anos do século XIX, conduziu à ilegalização desse comércio, decretada pelo governo de Londres em 1807<sup>4</sup>.

A partir dessa data, a pressão abolicionista passa a ser dirigida contra o tráfico de escravos efectuado por outros países. Nos anos seguintes, o governo português — instalado no Rio de Janeiro — vê-se obrigado a ceder neste domínio, mas fá-lo passo a passo, resistindo quanto possível: pelo Tratado Anglo-Português de 1810, para além da promessa da extinção futura, aceitava limitar o tráfico luso-brasileiro à Costa da Mina e às zonas de África sobre que Portugal reivindicava a soberania; em 1815, em convenção negociada durante o Congresso de Viena, comprometia-se a declará-lo ilegal a norte do equador; e em 1817, por convenção adicional, concedia à marinha de guerra inglesa o direito de visita sobre os navios portugueses suspeitos de exportarem africanos de zonas proibidas.

Tal é a situação por alturas da declaração da independência do Brasil, em 1822. Na prática, o tráfico de escravos luso-brasileiros pouco afectado fora por estas medidas, mantendo números altos na década de 20, tanto a partir das áreas onde era legal (Congo, Angola, Moçambique), como das regiões em que estava proibido (caso da baía do Benim)<sup>5</sup>.

Após a desarticulação do império português, as diligências inglesas tomam como principal alvo o governo do Rio, procurando fazer fechar definitivamente o principal mercado importador. Sobre Portugal — que conservara a posse de importantes zonas de exportação de mão-de-obra africana —, as pressões de Londres têm até 1834 um carácter pontual, perdendo-se no quadro muito agitado da política portuguesa da época. Mas a questão agudiza-se depois da implantação do liberalismo, ganhando um peso insuspeitado na história nacional, pela forma como afecta quer as relações luso-britânicas, quer a definição e a afirmação de um novo projecto colonial para a África. É esse peso que vamos procurar medir e explicar nas páginas seguintes.

## 1. AS REPERCUSSÕES DO TRATADO ANGLO-BRASILEIRO DE 1826

Nos anos 30, a questão do tráfico de escravos é dominada por uma modificação de fundo no seu quadro legal, introduzida pelo tratado assinado em Novembro de 1826 pela Grã-Bretanha e o Brasil, que proibiu o comércio

---

<sup>4</sup> Sobre as motivações da campanha abolicionista cf., além das obras citadas na nota anterior, as teses divergentes de Eric Williams, *Capitalisme et esclavage*, e de Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*.

<sup>5</sup> Cf. David Eltis, «The Impact of Abolition on the Atlantic Slave Trade», in *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*, pp. 155 e segs.; para a baía do Benim cf. Patrick Manning, «The Slave Trade in the Bight of Benin, 1640-1890», in H. A. Gemery e J. S. Hogenden (eds.), *The Uncommon Market*, pp. 107 e segs., maxime quadro 4.1.

de negros aos súbditos brasileiros, três anos após a troca das respectivas ratificações (ou seja, em Março de 1830)<sup>6</sup>. Uma vez concluído este acordo, generalizou-se a convicção de que ele daria efectivamente o golpe final no comércio negreiro — convicção partilhada pelas autoridades de Lisboa, que em Abril de 1827 recomendavam aos governadores das possessões a consideração das medidas próprias a remediar o «desfalque» que tal cessação produziria nas rendas das alfândegas e a promover os outros ramos da economia local<sup>7</sup>. Dois anos mais tarde, o governador nomeado para Angola, barão de Santa Comba, em officio ainda datado de Lisboa, referia o previsível «estado crítico» que a abolição decerto ali produziria dentro de poucos meses — e pedia por isso um reforço militar<sup>8</sup>. Na própria Angola, o antecessor de Santa Comba, Nicolau de Castelo Branco, embora assinalasse em 1827 que os seus habitantes viviam «em uma lisonjeira esperança» de que haveria de «prolongar-se o Comércio da Escravatura»<sup>9</sup>, julgava, no entanto, estar ele na sua «época final», como escreve em officio de Fevereiro de 1829<sup>10</sup>.

A perspectiva da próxima abolição conduziu, por seu turno, os negreiros a intensificarem a sua actividade, de modo a aproveitarem dos três anos que o Tratado Anglo-Brasileiro lhes tinha concedido. Por isso, a exportação de escravos para o Brasil atinge números extremamente elevados nesta última parte da década de 20: segundo as estimativas de D. Eltis, o seu total, no período de 1827-29, não andaria longe dos 135 000, com o ponto mais alto em 1829<sup>11</sup>. Dá-se depois a quebra, ainda moderada em 1830, abrupta nos anos seguintes: em 1831 e 1832 terão desembarcado em território brasileiro somente algumas centenas de africanos; em 1833 e 1834, pouco mais de 2000<sup>12</sup>.

A acreditarmos no governador de Benguela, os primeiros sinais de perturbação divisavam-se aí já nos finais de 1829, com os «Aviados filhos de fora» retirando-se sem regressar e os do país voltando sem fazendas. No sertão começar-se-iam a verificar «comoções», não querendo os sobas que «o resto dos brancos» descesse ao litoral, pelo que se lhes tornava necessário «fugirem de noite»<sup>13</sup>. Nos meses seguintes, os indícios de crise multiplicam-se: em Abril de 1830, o governador Castelo Branco refere o «grande transtorno que o termo do Comércio da Escravatura» causara «no Comércio e no giro da vida a que estes Povos [de Angola] estavam habituados»<sup>14</sup>; em Outubro do mesmo ano, a Junta da Fazenda de Luanda queixa-se por seu

<sup>6</sup> L. Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, p. 60.

<sup>7</sup> Portaria de 7-4-1827, referida no officio n.º 260 do governador de Benguela, J. Aurélio de Oliveira, de 1-12-1829, junto por cópia ao officio n.º 69, de Abril de 1830, do governador Castelo Branco, AHU, «Angola», caixa 73 (1829-30).

<sup>8</sup> Officio de 21-9-1829, caixa cit. na nota anterior.

<sup>9</sup> Officio n.º 269, de 28-6-1827, loc. cit. na nota 7, caixa 72 (1827-28).

<sup>10</sup> Cf., p. ex., o officio n.º 20, de 10-2-1829, loc. cit. na nota 7, caixa 73 (1829-30).

<sup>11</sup> Cf. D. Eltis, «The Direction and Fluctuation of the Transatlantic Slave Trade, 1821-1843», in H. A. Gemery e J. S. Hegendor (eds.), *The Uncommon Market*, pp. 276-285.

<sup>12</sup> Id., *ibid.*, e L. Bethell, *op. cit.*, apêndice, p. 390.

<sup>13</sup> Officio n.º 260, de 1-12-1829, loc. cit. na nota 7.

<sup>14</sup> Officio n.º 69, de Abril de 1830, loc. cit. na nota 7.

turno do «estado de depressão» das rendas públicas provocado pela abolição<sup>15</sup> (mas sem razão: a quebra verificar-se-á de facto só no ano seguinte)<sup>16</sup>; em Outubro de 1833, uma «representação» do Senado da Câmara de Luanda e mais «pessoas distintas» da cidade lamentava o «incalculável» prejuízo que a colónia sofrera «em suas relações pendentes com as Praças do Brasil», tornando «efémera a riqueza dos maiores capitalistas» do reino de Angola<sup>17</sup>. Em Moçambique, o governador indica em Janeiro de 1831 que o porto está deserto «depois que acabou o comércio da escravatura»<sup>18</sup>.

Em depressão profunda nos anos de 1831-34, o tráfico de escravos renasce no entanto a partir de 1835, adaptando-se ao quadro legal criado pelo acordo luso-brasileiro de 1826. Para a reorganização dos circuitos do comércio negreiro contribui decisivamente a complacência das autoridades brasileiras, que se negavam a reprimi-lo. Logo em começos de 1834, o encarregado de negócios de Portugal no Rio, Barroso Pereira, explicava que o tráfico recrudescia, porque a «impunidade» dos «primeiros especuladores» levava ao aumento do seu número, sendo «coniventes» quase todos os funcionários subalternos do Brasil<sup>19</sup>. Meses depois, um outro officio, este do cônsul português na capital brasileira, João Baptista Moreira, referia igualmente que nunca ali se haviam aplicado as leis que proibiam o tráfico, acrescentando: «[...] a necessidade de braços pretos aumentou com o crescimento da Lavoira, e desde então, principiaram a introduzir negros novos com a mesma franqueza que dantes, e somente com a diferença que os desembarques se faziam em pontos determinados na Costa do Império, e não nos portos, porém com pleno conhecimento e decidida protecção das Autoridades territoriais, que sem excepção alguma todas são coniventes, porque em lugar de repelir, ao contrário protegem os desembarques.» Em 1833 e 1834, o governo brasileiro tentara ainda levar a cabo alguns cruzeiros navais contra o tráfico, mas diversas das presas feitas foram depois julgadas ilegais pelo júri. Por isso — continuava Moreira —, «o Governo Imperial que conhece a necessidade que o País tem de braços escravos ou livres, deixou-se de semelhantes Cruzeiros, e foi assim crescendo o desuso da Lei a tal escândalo que, até muitas armações têm entrado de noite, e desembarcado dentro da barra, ao abrigo das guarnições dos Navios de guerra, e das Fortalezas!»<sup>20</sup>. Recebidos por vezes nas próprias lanchas e escaleres estaduais, os escravos chegavam a transitar pelo centro da cidade, sem que ninguém pensasse em interceptá-los<sup>21</sup>.

<sup>15</sup> Officio de 1-10-1830, AHU, «Angola», caixa 73 (1829-30).

<sup>16</sup> Cf. a «demonstração» da receita e despesa para 1829-32, AHU, «Angola», caixa 76 (1833-34).

<sup>17</sup> «Representação» de 5-10-1833, loc. cit. na nota anterior.

<sup>18</sup> Officio de M. de Brito de 27-1-1831, AHU, «Moçambique», maço 23 (1831).

<sup>19</sup> Officio n.º 3, de 18-1-1834, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação de Portugal no Brasil», caixa 1 (1830-34).

<sup>20</sup> Officio n.º 6, de 21-12-1835, ANTT, fundo MNE, «Consulado de Portugal no Rio de Janeiro», caixa 1 (1830-38).

<sup>21</sup> Officio n.º 8, de 3-10-1836, loc. cit. na nota anterior.

Para além destas vastas complicitades no território brasileiro, os traficantes contavam também, no alto mar, com um subterfúgio que os protegia da repressão da marinha de guerra britânica — a utilização crescente da bandeira portuguesa nos navios negreiros. A ideia de deitar mão a este recurso surge muito cedo: ainda em 1830, o governador de Moçambique assinala a intenção de alguns negociantes brasileiros de continuarem a fazer a importação de braços africanos sob o pavilhão lusitano<sup>22</sup>. Foi o próprio cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, aliás, quem tomou a iniciativa de sugerir o expediente às autoridades moçambicanas (e, muito provavelmente, também às de Angola, embora neste caso as provas nos faltem), lembrando que a abolição no Brasil dizia respeito apenas às embarcações dessa nacionalidade — podendo as portuguesas transportar os escravos, que, embora não admitidos a despacho nas alfândegas, não seriam tidos como contrabando uma vez em terra<sup>23</sup>. De momento, o governador de Moçambique parece ter recusado o alvitre, negando a protecção que se lhe solicitava<sup>24</sup>; mas, no próprio território brasileiro, os «embandeiramentos» (ou seja, a passagem dos navios para o pavilhão português) começaram de imediato a subir de número: enquanto de 1826 a 1829 se registaram somente oito, nos três anos seguintes o total ascendia a vinte e dois<sup>25</sup>. O movimento de transferências mantém-se depois, do mesmo passo que crescia «diariamente» o comércio do Rio com as possessões portuguesas de África<sup>26</sup>. De início, os «embandeiramentos» faziam-se sobretudo no consulado, segundo o processo indicado em officios de Barroso Pereira e de Moreira: qualquer brasileiro implicado no tráfico, desejoso de se subtrair às penas cominadas na Lei de 7 de Novembro de 1831, procedia à «venda simulada» da sua embarcação a um súbdito português, que a isso se prestava «ou como conivente ou como parte interessada»; o novo proprietário apresentava-se então ao cônsul, que, à vista da escritura, lhe passava um passaporte válido até ao ponto de destino, mediante o pagamento dos direitos de sisa e do paço da madeira. Assim providos da bandeira portuguesa, os navios negreiros partiam para África carregados de géneros, que desembarcavam, em princípio, nos portos portugueses, embarcando escravos na viagem de retorno<sup>27</sup>. Posteriormente, as transferências de propriedade passaram a fazer-se de preferência perante as autoridades das colónias portuguesas, tanto porque impunham direitos mais baixos sobre as vendas simuladas<sup>28</sup>, como, sobretudo, porque, a partir do caso do navio *Orion*, apresado em fins de 1835, os governos de Londres e do Rio acordaram em

<sup>22</sup> Offício n.º 52 de M. de Brito, de 20-6-1830, AHU, «Moçambique», maço 18 (1830).

<sup>23</sup> Cópia do officio do cônsul a M. de Brito, de 12-2-1830, AHU, «Moçambique», maço 25 (1831).

<sup>24</sup> Offício cit. na nota 22.

<sup>25</sup> Offício n.º 14 de Barroso Pereira, de 21-2-1834, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação de Portugal no Brasil», caixa 1 (1830-34).

<sup>26</sup> Offício n.º 5 de J. B. Moreira, de 18-3-1836, ANTT, fundo MNE, loc. cit. na nota 20.

<sup>27</sup> Offício de Barroso Pereira cit. na nota 20; officio de Moreira cit. na nota 26.

<sup>28</sup> Cf., p. ex., o officio n.º 6 de J. B. Moreira, de 21-12-1835, loc. cit. na nota 20.

que poderiam ser julgadas e condenadas pelas comissões mistas as embarcações empregues no tráfico cujos donos, embora portugueses, residissem no Brasil<sup>29</sup>. Tornava-se preferível para os negreiros mandar sair os seus navios como brasileiros, vendê-los ficticiamente em Angola a um associado local e fazê-los regressar com a sua carga humana, já sob pavilhão português.

Em África, todas estas operações — transferência de propriedade, «embandeiramento», carregamento — gozavam da mais completa cumplicidade das autoridades portuguesas. Embarcavam-se os escravos nos próprios portos de Luanda e Benguela, onde os navios negreiros encontravam refúgio quando perseguidos pelo cruzeiro naval inglês, como refere o governador Domingos de Oliveira e Daun, que assinala a presença de trinta desses navios no porto, já carregados, por altura da sua chegada, em começo de 1836. Reagindo contra a atitude dos governadores anteriores, que autorizavam abertamente o tráfico, Daun terá proclamado que não o permitiria, ameaçando visitar e tomar as embarcações em causa<sup>30</sup>; e dois meses depois garantia que nenhum escravo saíra a barra de Luanda depois da sua posse — mas salientando, ao mesmo tempo, que não tinha quaisquer meios para evitar os carregamentos ao longo da costa, não podendo garantir o cumprimento das suas ordens a este respeito pelas autoridades de Benguela e de Novo Redondo<sup>31</sup>. Pode duvidar-se, aliás, da firmeza do próprio Oliveira e Daun contra o comércio negreiro: os passaportes que concedeu a vários navios para transportarem escravos para Moçambique, com escala por Montevidéu (passaportes esses obviamente destinados a fornecer-lhes um álibi em caso de apreçamento pela frota inglesa), mostram-no antes como cúmplice no tráfico, se não nele directamente envolvido<sup>32</sup>.

Não eram menores as facilidades concedidas ao comércio esclavagista em Moçambique, cuja Junta Governativa admitia abertamente, em officio para Lisboa datado de finais de 1836, que não poderia cumprir as ordens superiores sobre o assunto<sup>33</sup>. Mesmo Cabo Verde, onde a ilegalização do tráfico remonta já a 1815, continuava a servir de ponto de apoio da exportação de africanos providos sobretudo do Cacheu e de Bissau, com destino a Cuba, por conta de negreiros espanhóis que utilizavam a bandeira portuguesa. Nalguns desses carregamentos estava interessada uma figura bem conhecida da história colonial portuguesa: Honório Barreto, mais tarde governador da Guiné<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> L. Bethell, *op. cit.*, pp. 141-142.

<sup>30</sup> Officio de 8-4-1836, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 1A (1834-37).

<sup>31</sup> Officio de 11-6-1836, loc. cit. na nota anterior.

<sup>32</sup> Cf. officio n.º 8 de J. B. Moreira, de 3-10-1836, ANTT, fundo MNE, «Consulado de Portugal no Rio de Janeiro», caixa 1 (1830-38).

<sup>33</sup> Officio n.º 39, de 22-10-1836, «Moçambique — Correspondência de Governadores», pasta 2 (1836).

<sup>34</sup> Cf. a nota de Hoppner de 28-2-1832 e papéis juntos, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

De tudo isto resulta um novo aumento em flecha do tráfico das possessões africanas de Portugal para o Brasil, desde meados da década de 30. Segundo o cônsul no Rio, João Baptista Moreira, em 1836 largaram da capital brasileira para África 101 navios, na sua quase totalidade a tomar carga de escravos, a troco das mercadorias e dinheiro que transportavam à ida no valor de mais de 3000 contos<sup>35</sup>. Se atendermos a que, em Angola, cada escravo custava por essa altura de 60 a 65 mil réis, temos de concluir que só as embarcações saídas do Rio importaram nesse ano mais de 40 000 africanos — um número muito superior ao indicado por Leslie Bethell, a partir de estimativas feitas no Foreign Office no século XIX<sup>36</sup>. Até final da década, o comércio negreiro manterá uma expressão elevada<sup>37</sup>.

Dada a prática dos «embandeiramentos», a esmagadora maioria do tráfico para o Brasil fazia-se sob pavilhão português: no 2.º semestre de 1836, por exemplo, dos 52 navios saídos do Rio para África só 2 o não arvoravam<sup>38</sup>. Também para Cuba se utilizava a bandeira de Portugal, sobretudo depois do Tratado Anglo-Espanhol de 1835<sup>39</sup>. Não é surpreendente, por isso, que o governo de Lisboa se torne de novo um dos alvos preferenciais das pressões abolicionistas britânicas, que renascem na década de 30 com uma intensidade sem precedentes desde os anos de 1814-15. As primeiras, ainda pontuais, surgem já em 1832 (portanto, ainda durante o regime miguelista), através de uma nota dirigida ao ministro dos Negócios Estrangeiros português, visconde de Santarém, na qual, depois de se referir o uso extensivo da bandeira portuguesa para cobrir o comércio negreiro, se instava por uma declaração de ilegalização total desse tráfico<sup>40</sup>. Vários meses mais tarde — a 18 de Setembro de 1833, em plena guerra civil —, uma outra nota, esta dirigida às autoridades liberais, reiterou as acusações anteriores, mencionando nomeadamente o último encarregado de negócios interino de Portugal no Brasil, João Baptista Moreira, como fornecedor de passaportes a navios brasileiros engajados na importação de escravos<sup>41</sup>. Mas é em Outubro de 1834, com o novo regime já definitivamente estabelecido, que o processo de negociação de um novo tratado para a extinção total do tráfico tem início, por diligência do novo embaixador britânico, Howard de Walden, que, lembrando as anteriores promessas dos soberanos portugueses, remeteu ao governo de Lisboa o projecto de convenção de que o seu ministério o munira, visando a abolição completa<sup>42</sup>.

<sup>35</sup> Cf. as relações juntas aos officios de J. B. Moreira datados de 3-10-1836 e 31-12-1836, ANTT, fundo MNE, «Consulado de Portugal no Rio de Janeiro», caixa 1 (1830-38).

<sup>36</sup> L. Bethell, *op. cit.*, apêndice, pp. 389-390.

<sup>37</sup> Cf. D. Eltis, *op. cit.*, pp. cit.

<sup>38</sup> Cf. officio n.º 7 de J. B. Moreira, de 31-12-1836, loc. cit. na nota 35.

<sup>39</sup> Cf. officio do vice-cônsul inglês em Cabo Verde de 20-4-1836, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura»; e L. Bethell, *op. cit.*, p. 103.

<sup>40</sup> Nota de Hoppner de 28-2-1832, caixa cit. na nota anterior.

<sup>41</sup> Nota n.º 13 de Russell, de 18-9-1833, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação da Inglaterra em Portugal», caixa 1 (1833-34).

<sup>42</sup> Nota n.º 60, de 14-10-1834, loc. cit. na nota anterior.

Desde então, as pressões inglesas não cessaram, seguindo duas vias complementares: por um lado, Howard vai denunciando casos de tráfico realizados a coberto da bandeira de Portugal, em particular os que tinham a barra do Tejo como ponto de partida<sup>43</sup>; por outro, insiste na conclusão do tratado que propusera, queixando-se por várias vezes da má vontade dos sucessivos ministros portugueses<sup>44</sup>. Com efeito, as negociações arrastaram-se, no decurso dos anos de 1835-36, sem chegarem nunca ao seu ponto final<sup>45</sup>.

Estas delongas já têm sido atribuídas ao peso dos interesses escravocratas metropolitanos, que influenciariam decisivamente as autoridades de Lisboa<sup>46</sup>. Mas nada confirma esta versão. Como se sabe, há muito que as praças da metrópole não detinham mais do que uma posição marginal no tráfico negreiro, que no século XVIII estava já, na sua maior parte, sob controlo de mercadores residentes em território do Brasil, associados aos dos portos africanos, com os quais mantinham relações privilegiadas. No começo de Oitocentos, o reino português deteria talvez ainda um papel importante na exportação de escravos por Bissau e Cacheu<sup>47</sup> — mas mesmo esse foi depois drasticamente reduzido, a partir de 1815, pela ilegalização do tráfico a norte do equador. É certo que, como assinalámos, as notas de Howard fazem referência a navios que aparelhavam em Lisboa para irem a África tomar a sua carga humana; mas, para além de serem em pequeno número — menos de uma dezena em dois anos —, tais embarcações pertenciam em regra a estrangeiros, vindo a Portugal para mudarem de nacionalidade. Tudo indica que o comércio negreiro dirigido da própria metrópole, a existir, era nesta altura meramente residual, em caso nenhum se podendo falar de um sector (e muito menos de uma «classe») solidamente implantado, capaz de fazer inflectir as decisões políticas.

Maior seria, afinal, a influência em Portugal dos grandes traficantes do Brasil e das possessões africanas — uma influência que resultava das possibilidades de manipulação e de suborno que a sua riqueza e as suas relações lhes abriam. O melhor exemplo da rede de cumplicidades que os interessados neste comércio conseguiam forjar está no caso do cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira, o qual, acusado repetidas vezes de proteger os negreiros tanto pelas autoridades inglesas como pelas brasileiras, como ainda por outros funcionários portugueses, acabou sempre por sobreviver a tais ataques, escudado na protecção que recebia de Lisboa. Em parte, essa resistência devia-se a razões políticas: Moreira fora durante o miguelismo um dos principais pontos de apoio dos liberais no Brasil, o que

<sup>43</sup> Cf., p. ex., as notas de 8-2-1835, 23-2-1835, 28-7-1835, 12-9-1835, 17-3-1836, 9-5-1836, 22-5-1836 e 18-7-1836, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação da Inglaterra em Portugal», caixa 2 (1835-36).

<sup>44</sup> Notas de 8-2-1835, 22-6-1835 e 21-3-1836, todas na caixa citada na nota anterior.

<sup>45</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, pp. 100-103.

<sup>46</sup> Cf., p. ex., L. Bethell, *op. cit.*, p. 103.

<sup>47</sup> Como é indicado no prólogo de várias das Balanças do Comércio Externo de Portugal de começos do século XIX.

lhe valia agora o patrocínio de personalidades de vulto em Portugal. Mas uma outra parte — a acreditarmos noutra diplomata, Figanière — resultaria simplesmente das somas remetidas por Moreira a altos funcionários e a órgãos da imprensa da capital portuguesa<sup>48</sup>. Muito provavelmente, práticas semelhantes estariam na origem da sistemática incapacidade das autoridades de Lisboa para descobrirem indícios que lhes permitissem apresar os navios suspeitos de se destinarem ao tráfico<sup>49</sup>. Sabemos ainda, com razoável grau de certeza, que era corrente a corrupção no Ministério da Marinha e Ultramar por dinheiros provenientes de África — assim o atesta Luz Soriano, bom conhecedor da matéria, já que dele fez parte por muitos anos<sup>50</sup>.

Não parece, no entanto, que essa corrupção chegasse ao nível ministerial (ou que tivesse um peso determinante nas opções tomadas a esse nível). Para as hesitações e as evasivas dos estadistas portugueses neste campo encontra-se facilmente uma razão política de fundo, só por si decisiva: a consideração da situação nas colónias de África, onde o domínio dos negreiros era esmagador. Aceitar o compromisso de abolir o tráfico, perante a Grã-Bretanha, envolvia por isso um duplo perigo: o de mostrar a incapacidade do Estado português para levar a cabo a parte que lhe caberia em tal tarefa, abrindo a porta a novas pressões inglesas; e o de suscitar uma sublevação nas possessões africanas, provocando a dissolução do que restava do império. «O tomarmos medidas pela nossa parte na Costa de África, é presentemente muito dificultoso», escrevia Agostinho José Freire em despacho para a legação em Londres datado de 26 de Junho de 1834, onde sugeria que se deixasse ao Brasil a iniciativa de proibir o tráfico em navios portugueses<sup>51</sup>. As mesmas dificuldades são mais tarde confessadas também pelo conde de Vila Real, que, depois de afirmar a boa vontade do governo português em promover a abolição total, aduzia: «[...] mas não é tão fácil consegui-lo como se representa, quando [o governo] tem de lutar contra os hábitos arraigados e contra a avidez de muitos indivíduos que lucravam com este comércio, os quais não podem facilmente encontrar outro meio de ganho lícito, nem podem ser coibidos sem o Emprego de grandes forças, que infelizmente não há.»<sup>52</sup>

Tudo isto — as resistências em África, a falta de meios financeiros e militares — bastaria para explicar as hesitações e a inexistência de uma vontade política clara neste âmbito. Um outro factor contribuía para reforçá-las: a ausência, nesta época, de um verdadeiro sentimento antiesclavagista

<sup>48</sup> Ofício reservado n.º 8 de Figanière, de 28-11-1839, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Legação de Portugal no Brasil», caixa 3 (1838-39).

<sup>49</sup> Cf., p. ex., as notas de Vila Real a Howard de 21-5-1836, 4-6-1836, 20-7-1836 e 28-7-1836, ANTT, fundo MNE, maço 68, «Notas à Legação Inglesa», livro 4.º (1835-38), fls. 21-28.

<sup>50</sup> Luz Soriano, *Revelações da Minha Vida*, sobretudo pp. 537 e segs.

<sup>51</sup> Despacho de 26-6-1834, ANTT, fundo MNE, maço 134, «Livro de Registo para Londres», 3.ª série, livro 4.º (1827-34), fls. 192v-194.

<sup>52</sup> Despacho n.º 72, de Vila Real para a legação portuguesa em Londres, datado de 21-5-1836, loc. cit. na nota anterior, livro 6.º (1835-36), fls. 143v-145.

em Portugal, tanto ao nível dos sectores políticos como ao da opinião pública em geral. Na imprensa podem decerto encontrar-se artigos de ataque ao comércio negreiro — mas são casos pontuais, que de modo nenhum correspondem a uma corrente dominante<sup>53</sup>. Quanto aos estadistas portugueses, mostram-se, em geral, pouco sensíveis aos aspectos éticos da questão: todos pagavam um tributo verbal às ideias dominantes na Europa ilustrada, adjetivando o tráfico de «nefando» e «odioso», sem se sentirem moralmente empenhados em lutar contra ele. Muitos desses estadistas — como os duques de Saldanha e da Terceira, para citar os mais importantes — tinham aliás feito parte da sua carreira no Brasil, sociedade escravocrata, não sendo de estranhar se partilhassem dos seus sentimentos. Fosse como fosse, a verdade é que, para a generalidade dos homens de Estado com responsabilidades em Lisboa neste período, a necessidade da abolição do comércio de escravos cedia facilmente em confronto com outros valores, tidos por mais imperativos. Um texto do conde de Vila Real ilustra bem este ponto — a nota em que o ministro, respondendo a Howard, recusa proibir a transferência de escravos de colónia para colónia, e em particular para as ilhas atlânticas, alegando que tal representaria uma ofensa ao direito de propriedade (neste caso, a propriedade sobre os escravos), garantido na Carta Constitucional<sup>54</sup>.

Há, no entanto, duas excepções importantes ao quadro que acabámos de esboçar: elas estão nas pessoas de dois estadistas de relevo, o duque de Palmela e o visconde de Sá da Bandeira, que têm em relação ao comércio negreiro uma atitude diferente, embora não coincidam entre si nem nas motivações nem nos objectivos.

Testemunha da grande campanha abolicionista desenvolvida na Grã-Bretanha em 1814, e desde então convencido de que a extinção total do tráfico era inevitável em prazo mais ou menos curto<sup>55</sup>, Palmela tende a aceitá-la sem reservas, a partir do reconhecimento da independência do Brasil, em 1825. Na década de 30 pertencem-lhe as posições mais abertas nas negociações travadas neste âmbito com a Grã-Bretanha. Como ponto de partida, toma a ideia de que todo o comércio de escravos, tanto a sul como a norte do equador, estava já interdito aos súbditos portugueses, pela simples aplicação da convenção de 1817 e do Alvará de 26 de Janeiro de 1818 — uma vez que estes diplomas legais o permitiam apenas entre possessões portuguesas e que o Brasil deixara de o ser<sup>56</sup>. Esta interpretação ganha uma expressão prática com a circular remetida aos cônsules portugueses em 22 de Outubro de 1835, onde se lhes recomendava o «rigoroso cumprimento» dessas disposições, dando-lhes ainda autorização «para tomar provisoriamente quaisquer medidas», nos casos em que fosse «indispensável ampliar o que se acha[va]

<sup>53</sup> Conclusão extraída da leitura geral da imprensa da época.

<sup>54</sup> Nota de 28-7-1836, loc. cit. na nota 49, fls. 25-28v; cf. também o seu despacho n.º 106 para a legação portuguesa em Londres, de 23-7-1836, ANTT, fundo MNE, maço 135, «Livros de registo para Londres», livro 7.º (1836-37), fls. 14v-16.

<sup>55</sup> Cf. a nossa tese *Os Sentidos do Império*, caps. 3.3 e 3.4.

<sup>56</sup> Nota de Palmela de 10-7-1835, loc. cit. na nota 49, livro 3.º (1833-35), fls. 132v-135.

disposto no sobredito alvará e legislação existente, a fim de que os contra-ventores não pudessem subtrair-se ao castigo que a lei [impunha] ao seu atroz delito»<sup>57</sup>. Simultaneamente, expediam-se ordens para as autoridades de África para obstem tanto ao tráfico negreiro como aos «embandeiramentos»<sup>58</sup>.

Nesta perspectiva, não seria indispensável concluir um tratado, bastando promulgar uma lei que impusesse «castigos severos aos súbditos Portugueses, que nas colónias de África promove[ssem], ou coopera[ssem] para o embarque sub-reptício de escravos [...]»<sup>59</sup> (lei cuja apresentação às Cortes foi sendo sempre protelada, provavelmente por oposições no interior do próprio governo). Mas Palmela não se recusava a negociar a nova convenção que Palmerston pretendia<sup>60</sup>; e, ao regressar ao ministério, em 1836, chegou rapidamente a acordo com Howard de Walden sobre um texto para a abolição total do tráfico<sup>61</sup>. Como refere Leslie Bethell<sup>62</sup>, o projecto dava satisfação, no essencial, às exigências britânicas: o tratado vigoraria por tempo ilimitado (permitindo-se apenas a revisão, ao fim de dez anos, de «alguns regulamentos» que não influíssem no seu espírito); concedia o direito de visita a norte e a sul do equador, permitindo o apresamento de navios que, embora sem escravos, estivessem equipados para o seu transporte; dava o direito de julgar as presas a duas comissões mistas; e obrigava a soberana portuguesa a promulgar leis penais «análogas» às que existiam nos domínios britânicos para punir os casos de tráfico negreiro.

Partindo de uma concepção puramente europeia da política externa portuguesa, Palmela mostrava-se assim disposto a largar lastro numa questão que, a arrastar-se, só poderia onerar a posição internacional do país. Embora não tivéssemos encontrado qualquer referência explícita nesse sentido, é possível que, ao fazê-lo, procurasse sobretudo desanuviar o horizonte das negociações de revisão do tratado de comércio de 1810, por ele próprio suscitadas na mesma época. Fosse como fosse, os seus esforços goraram-se: no caso específico do tráfico, o projecto foi posto em causa pela queda do governo a que Palmela pertencia, em Abril de 1836: já vimos que o novo ministro dos Negócios Estrangeiros, conde de Vila Real, não aceitava as restrições à transferência de escravos para as ilhas atlânticas (Cabo Verde e S. Tomé). Pouco depois, a revolução de Setembro sacudia a vida política portuguesa — e o acordo não teve seguimento.

<sup>57</sup> Circular in J. F. Júdice Biker, *Suplemento à Colecção de Tratados*, vol. 27, pp. 267-268.

<sup>58</sup> Referidas na nota de Loulé a Howard de 12-12-1835, loc. cit. na nota 49, livro 4.º (1835-38), fls. 6-7.

<sup>59</sup> Nota de Palmela a Howard de 10-7-1835, cit. na nota 56.

<sup>60</sup> Nota de 10-7-1835 cit.; cf. também L. Bethell, *op. cit.*, p. 101, nota 1.

<sup>61</sup> Texto em Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 43-53.

<sup>62</sup> *Op. cit.*, p. 101.

## 2. SÁ DA BANDEIRA E A VIA NACIONAL PARA A ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS

Como se sabe, o setembrismo trouxe ao poder precisamente a outra grande exceção que há pouco assinalámos ao espírito dominante dos estadistas nacionais neste campo—o visconde de Sá da Bandeira. Ao contrário de Palmela, a sua convicção da necessidade de abolir o tráfico parte, não de uma perspectiva europeia, mas de um projecto colonial—um projecto que expusera já oficialmente no relatório apresentado a 19 de Fevereiro de 1836 à Câmara dos Deputados na qualidade de secretário de Estado da Marinha e do Ultramar<sup>63</sup>: «[...] para avaliarmos o que são os domínios portugueses ultramarinos, não devemos considerar somente o que actualmente são, mas sim aquilo de que são susceptíveis. [...] Nas províncias do Ultramar existem ricas minas de ouro, cobre, ferro e pedras preciosas. Em África podemos cultivar tudo quanto se cultiva na América; possuímos terras da maior fertilidade nas ilhas de Cabo Verde, Guiné, Angola e Moçambique, onde poderemos cultivar em grande o arroz, o anil, o algodão, o café, o cacau; numa palavra, todos os géneros chamados coloniais, e todas as especiarias, não somente que bastem ao consumo de Portugal, mas que possam ser exportados em muito grandes quantidades para os outros mercados da Europa, e por menores preços que os da América, porque o cultivador africano não será obrigado a buscar, e a comprar os trabalhadores que são conduzidos da outra banda do Atlântico, como acontece ao cultivador brasileiro, o qual paga por alto preço, aumentado ainda pelo risco do contrabando, os escravos que emprega.» E Sá da Bandeira continuava: «[...] para a cultura só se necessita da indústria, e dos capitais europeus. Promova-se o estabelecimento dos europeus, o desenvolvimento da sua indústria, o emprego dos seus capitais, novas colonizações, e numa curta série de anos tiraremos os grandes resultados que outrora obtivemos das nossas colónias. Mas para isto é necessário reformar inteiramente a legislação colonial [...] Muitas reformas temos a fazer, algumas de importância vital para o desenvolvimento da indústria, outras de menor monta [...] Mas todas estas essenciais providências serão ineficazes se elas não forem acompanhadas por uma lei capital, base da civilização e da prosperidade dos povos africanos; esta lei é a da abolição do comércio da escravatura. Esta lei será a única de uma eficácia radical para pôr no caminho dos melhoramentos sociais os povos africanos [...] Sem a abolição deste abominável comércio, inútil seria legislar, porque uma parte daqueles para quem são destinadas as leis, ou seriam arrebatados para além do mar, ou eles mesmos continuariam a ocupar-se no tráfico e nas guerras intestinas, como acontece hoje; inútil seria procurar promover a cultura das terras, porque os capitais continuariam a fugir para o tráfico dos escravos por ser muito mais lucrativo que qualquer outra indústria, e também por-

que o colono negro escravo nunca tem segurança contra a avidez, capricho, ou cólera do senhor, que num momento o pode exportar.» Em conclusão: «[...] a política, a moral e o interesse nacional nos devem determinar a abolir este tráfico; embora se excitem os clamores dos especuladores e de autoridades corrompidas; é neste caso que a espada da justiça deve ser empunhada com mão-de-ferro. [...] Temos meios de recuperar o perdido, é um dever fazê-lo, e nem um só momento duvido de que o poder legislativo habilitará o Governo para o conseguir.»

Como vemos, o relatório estava orientado para solicitar às Câmaras uma lei de extinção do tráfico negreiro. E, com efeito, poucas semanas mais tarde — a 26 de Março —, Sá da Bandeira apresentava na Câmara dos Pares uma proposta de diploma legal em que se proibia a exportação de escravos por mar em todas as possessões portuguesas (embora se continuasse a permitir a importação por terra), cominando-se penas de galés e multas aos traficantes e de demissão, multa e inabilidade para os empregos públicos durante cinco anos aos governadores e mais autoridades que permitissem tal comércio. Autorizava-se, no entanto, a transferência de escravos de colónia para colónia, desde que eles fossem matriculados na alfândega e se prestasse fiança. Mas o projecto ia ainda mais longe, atacando pela primeira vez a própria escravatura nos domínios: com efeito, decretava-se a «liberdade do ventre», do mesmo passo que se tornava obrigatório o registo dos escravos existentes<sup>64</sup>.

Na Câmara dos Pares, a recepção à proposta esteve longe de entusiástica: dos três oradores que se referiram à questão de fundo, dois deles — Botelho e o visconde do Banho —, embora concordassem com a abolição em tese geral, faziam notar o melindre de se tocar no assunto, dada a situação existente nas colónias, preferindo por isso que, antes de se tomarem providências, se esperasse o estabelecimento «em todos os pontos» de «Autoridades convenientemente organizadas». Quanto ao terceiro, o conde da Taipa, apesar de defender o projecto, considerava que o ponto crucial estava antes nas remunerações a pagar às autoridades em África, de modo a evitar que protegessem o tráfico. Por último, a proposta foi remetida a uma comissão especial, de onde não mais voltou<sup>65</sup>.

Após a revolução de Setembro, governando em «ditadura» (ou seja, sem a fiscalização das Cortes, na altura ainda não reunidas), Sá da Bandeira pôde finalmente levar avante os seus propósitos, através do Decreto de 10 de Dezembro de 1836, que determinava a extinção da exportação de africanos das colónias portuguesas em termos muito semelhantes aos do texto apresentado a 26 de Março<sup>66</sup>. Desaparecia, no entanto, toda a parte referente à matrícula dos escravos e à «liberdade do ventre» — facto que muito pro-

<sup>64</sup> ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

<sup>65</sup> Sessão de 26-3-1836 in *Diário do Governo*, n.º 101, de 29-3-1836, p. 561.

<sup>66</sup> *Colecção da Legislação Portuguesa*, compilada por A. Delgado da Silva, vol. de 1836, 2.º semestre, pp. 222-226.

vavelmente estará relacionado com as resistências que Sá da Bandeira encontrou junto dos seus dois companheiros no governo (Passos Manuel e Vieira de Castro) para promulgar o decreto, o que obrigou a restringir-lhe o âmbito<sup>67</sup>.

Tal como no relatório de 19 de Fevereiro, no preâmbulo do diploma de 10 de Dezembro de 1836 a abolição do tráfico aparece como um meio indispensável à realização de um objectivo mais vasto — o desenvolvimento do projecto colonial em África («o nosso mais natural campo de trabalhos»), cuja importância para o futuro de Portugal se sublinhava fortemente. A ideia de criar um novo império no continente africano, em substituição do Brasil, não era inédita: encontramos-la expressa em variados textos já na década de 20<sup>68</sup>; mas agora conferia-se-lhe oficialmente, pela primeira vez, um lugar central na vida política portuguesa.

Tomar esta opção tinha, entre outras consequências, a de romper com uma perspectiva a que a maioria dos estadistas nacionais se mantinha tenazmente agarrada: a da preservação de laços preferenciais com o Brasil, através de um tratado de comércio que desse vantagens apreciáveis ou mesmo o exclusivo a alguns dos principais artigos da produção de Portugal, em troca de iguais preferências concedidas aos géneros coloniais brasileiros. Falhada a hipótese de estabelecer relações privilegiadas deste tipo durante as negociações para o reconhecimento da independência do Brasil, em 1825, fizeram-se depois novas tentativas, a última das quais estava em curso precisamente em 1836, com esperanças de bom êxito, tendo o enviado extraordinário português, Joaquim António de Magalhães, chegado a concluir um acordo com o gabinete do Rio que dava satisfação às pretensões do governo de Lisboa. A ir avante, tal convenção prejudicaria o arranque de qualquer projecto colonial nas possessões de África, dada a concorrência que as suas produções sofreriam das vindas da América; mas o parlamento brasileiro rejeitou o acordo, que nunca foi ratificado. Ora a notícia desta recusa chegou a Portugal pouco antes da promulgação do Decreto de 10 de Dezembro de 1836<sup>69</sup>. Como é óbvio, seria um erro inferir daqui que o diploma legislativo de Sá da Bandeira foi provocado pela rejeição do tratado; mas já nos parece lícito pensar que ela terá contribuído para vencer as últimas resistências à abolição do tráfico. Aliás, a aproximação entre os dois factos não tem por si apenas a lógica: o mais importante dos jornais setembristas da época — *O Nacional* — prevalece-se precisamente da atitude do Brasil para recomendar ao governo português que volte as suas atenções para África, estabelecendo «colónias agrícolas e mineralógicas [sic]» e proibindo «com a mais severa restrição o comércio da Escravatura, empregando-se os braços dos negros nas novas povoações [...]»<sup>70</sup>.

<sup>67</sup> Referido por Barbosa Colen em *História de Portugal*, vol. x (continuação da *História de Portugal* de Pinheiro Chagas), p. 293.

<sup>68</sup> Cf. a nossa tese *Os Sentidos do Império*, parte v.

<sup>69</sup> Cf., p. ex., *O Nacional* de 7-12-1836, correspondência do Brasil.

<sup>70</sup> *O Nacional*, n.º 606, de 7-12-1836, p. 1020.

No entanto, as motivações mais fundas do Decreto de 10 de Dezembro de 1836, no campo das relações internacionais, prendem-se, não com o Brasil, mas com a Grã-Bretanha: ao promulgá-lo, Sá da Bandeira procurava ganhar a iniciativa na questão do tráfico de escravos, aliviando as pressões a que o governo de Londres vinha submetendo o de Lisboa. Com efeito, na ideia do ministro português, o decreto vinha tornar caducas as negociações até aí realizadas pelos dois países com vista à abolição, inutilizando boa parte das disposições já acordadas pelos anteriores ministros, como referirá numas «Observações» remetidas meses mais tarde a Howard de Walden<sup>71</sup>.

«Caíram [...] os ilegais Juizes das Comissões, ou Tribunais de Justiça Mistos, inadmissíveis para um Governo Representativo e observador da Lei, o qual já decretou quem são os Juizes competentes, conservando o recurso de apelação, indispensável para a defesa natural, e denegado naquelas Comissões.

«Deixou de ter lugar a pouco airosa estipulação proposta, de se adoptar para essas transgressões uma Legislação penal estranha, visto que já na Portuguesa ela tem penas deduzidas da natureza do delito mais proporcionadas a ele, e por consequência mais justas, e mais conducentes ao seu fim.

«Cessou igualmente o fundamento para se pretender que nos Domínios Portugueses se admitissem Regulamentos estrangeiros para o tratamento dos Negros libertados, cujo bem-estar, e conveniente instrução nas artes fabris o citado decreto amplamente providenciou.»

É bem evidente nas «Observações» a preocupação de salvaguarda da soberania nacional face às ingerências de Londres — uma preocupação bem enquadrada no espírito do setembrismo, que tinha no nacionalismo antibritânico o seu mais forte elemento de aglutinação. Em qualquer caso, dado o ambiente que se vivia em Portugal nos primeiros meses do regime nascido a 9 de Setembro, dificilmente o governo de Lisboa poderia aceitar um tratado que, como o negociado por Palmela, consagrava no essencial as exigências inglesas. Exacerbando os ânimos, a intervenção pública de Howard de Walden no falhado movimento contra-revolucionário da «Belenzada», em começos de Novembro<sup>72</sup>, tornou ainda mais longínquas as hipóteses de acordo. Apesar de tudo, Sá da Bandeira não recusou inteiramente a ideia de firmar uma convenção — desde que as negoclações tomassem como base o contraprojecto que enviou a Howard em 4 de Maio de 1837, cujos termos diferiam substancialmente dos desejados pela Grã-Bretanha em três pontos fulcrais: no direito de visita, que ficaria restringido a uma distância de cem milhas das costas da África, da América do Sul, de Cuba e de Porto Rico; no julgamento das tripulações e navios apresados, a confiar aos tribunais do país de que fossem nacionais, segundo as leis respectivas; e na duração do tratado, limitada a dez anos (embora pudesse subsistir por mais tempo,

<sup>71</sup> «Observações» datadas de 4-5-1837, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

<sup>72</sup> Cf., p. ex., Vítor de Sá, *A Revolução de Setembro de 1836*, cap. IV.

se nenhuma das partes o denunciasse). O texto de Sá da Bandeira incluía ainda uma disposição pela qual se renovaria a garantia da Grã-Bretanha à soberania de Portugal nas suas colónias de África, com os limites territoriais que indicava (limites que incluíam zonas então em disputa, como eram a Casamansa e Lourenço Marques)<sup>73</sup>.

Nas «Observações» remetidas com o projecto, o ministro português insistia em que, sem estas disposições, o seu governo não poderia nem deveria concluir o tratado. Caso a Grã-Bretanha as não aceitasse, continuaria então em vigor a convenção de 1817, mantendo-se por isso as comissões mistas e outras estipulações «prejudiciais e nada airoas para a Nação Portuguesa»; mas esse seria um «legado opressivo» do «Governo absoluto», não recaindo «o seu odioso» sobre o ministério actual<sup>74</sup>. Por seu turno, Palmerston considerava o contraprojecto «absolutamente inadmissível»<sup>75</sup>. As negociações chegavam a um *impasse*. Para mais, as relações luso-britânicas atingiam um ponto crítico no Verão de 1837, com a «revolta dos marechais», na qual as autoridades setembristas viam a mão do embaixador inglês<sup>76</sup>. Nestas circunstâncias, nenhum acordo era possível.

Recusando-se a cooperar com a Grã-Bretanha em condições tidas por lesivas da soberania nacional, Sá da Bandeira pressupunha que o Estado português seria por si só capaz, se não de extinguir, pelo menos de limitar eficazmente o comércio escravagista realizado a partir das suas possessões de África. Desde logo, tornava-se necessário fazer cessar tanto a cumplicidade das autoridades coloniais no embarque de escravos como a utilização da bandeira portuguesa pelos navios negreiros de outras nacionalidades. Contra a primeira dispunha-se agora das penalidades estipuladas no Decreto de 10 de Dezembro de 1836; contra os «embandeiramentos» promulga-se pouco depois — a 16 de Janeiro de 1837 — um outro decreto que restringia a concessão do pavilhão nacional às embarcações construídas em Portugal<sup>77</sup>. Mas os resultados práticos destas medidas legais ficaram muito aquém do que decerto Sá da Bandeira esperaria. Por um lado, continuaram os «embandeiramentos», sob a égide quer das autoridades dos portos portugueses de África, quer dos cônsules no Brasil — em particular, do famigerado João Baptista Moreira, que se limitou a mudar a fórmula legal dos papéis que fornecia aos navios negreiros, concedendo agora, não já passaportes, mas «registos provisórios» a embarcações supostamente compradas antes do respectivo decreto<sup>78</sup>. Ano e meio mais tarde, o encarregado de negócios de Por-

<sup>73</sup> Contraprojecto de 4-5-1837 in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 54-65.

<sup>74</sup> «Observações» cits. na nota 71.

<sup>75</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 104.

<sup>76</sup> Cf., p. ex., o despacho n.º 78, reservado, de Castro Pereira, ANTT, fundo MNE, maço 135, «Livros de Registo para a Legação em Londres», livro 7.º (1836-37), fls. 134-140v.

<sup>77</sup> Decreto de 16-1-1837 in *Colecção da Legislação Portuguesa*, compilada por A. Delgado da Silva, vol. de Dezembro de 1836 e 1837, pp. 433-434.

<sup>78</sup> Cf. officio n.º 18 de Moreira, de 28-5-1839, e officio n.º 2, de Rocha Cabral, de 3-8-1839, ANTT, fundo MNE, «Consulado de Portugal no Rio de Janeiro», caixa 2 (1839-41).

tugal no Rio, Figanière, depois de acusar duramente Moreira, concluiu desanimadamente que a falta de cumprimento das disposições legais levava a que «a nossa bandeira» fosse nessa altura «quase [a única], se não a única que conduz[ia] escravos para os vários mercados da América»<sup>79</sup>.

Por outro lado, o Decreto de 10 de Dezembro de 1836 não teve qualquer efeito imediato. Com efeito, o governo de Lisboa, se não tinha mão nos seus cônsules, menos ainda se conseguia fazer obedecer pelas autoridades coloniais das possessões de África. Aqui, o peso e a influência política dos interesses locais, já muito fortes no Antigo Regime — tradicionalmente veiculados pelas câmaras municipais<sup>80</sup> —, cresceram ainda depois da guerra civil e da vitória liberal na metrópole, que, pondo em causa o sistema de administração centrado nos capitães-generais, abriu um período de indefinição e por vezes mesmo de vazio de poder, preenchido geralmente pela criação de juntas de governo formadas por membros das oligarquias da colónia. A juntas desse tipo coube de facto a administração tanto de Angola como de Moçambique, de meados de 1834 até aos primeiros meses de 1837, quase ininterruptamente. Em tal contexto, nenhuma hipótese havia de fazer cumprir as ordens para abolição do tráfico negreiro.

É certo que, em simultâneo com o Decreto de 10 de Dezembro de 1836, se tenta uma reforma da administração colonial, consolidando os poderes do governador, embora assistido por um conselho composto maioritariamente por altos funcionários<sup>81</sup>; e é certo também que, em 1837, as juntas angolana e moçambicana cedem finalmente o lugar às autoridades nomeadas pela metrópole. Na prática, porém, a situação pouco se alterou, como vamos ver.

Em Angola, o primeiro governador a tomar posse depois de promulgado o decreto abolicionista foi o coronel Bernardo Vidal, que na guerra civil combatera pelo lado liberal, tendo sido depois, nos primeiros meses do regime setembrista, comandante da Guarda Municipal de Lisboa. Chegado a Luanda a 16 de Agosto de 1837, uma das suas principais preocupações foi, não a de executar o Decreto de 10 de Dezembro de 1836, mas, pelo contrário, a de sustar a sua publicação na colónia, para isso se valendo da opinião do Conselho de Governo, que instalou e fez reunir. As razões do Conselho alinhavam pelas geralmente aduzidas nos círculos esclavagistas: a seu ver, a ilegalização do tráfico «iria aniquilar sem recurso os únicos meios do País, não remediando o mal, que se propunha evitar, nem oferecendo outra alguma cousa que substitua o vácuo espantoso que deixaria aberto no actual estado de aparente prosperidade da Província». Para mais, o diploma só seria exe-

<sup>79</sup> Ofício n.º 10 de Figanière, de 27-6-1839, loc. cit. na nota anterior.

<sup>80</sup> Cf. Boxer, *Portuguese Society in the Tropics. The municipal councils of Goa, Macau, Bahia and Luanda, 1510-1800*.

<sup>81</sup> Instituído pelo Decreto de 7 de Dezembro de 1836. Sobre o papel do conselho cf. Jill R. Dias, «A sociedade colonial de Angola e o liberalismo português (c. 1820-1850)», in *O Liberalismo na Península Ibérica na Primeira Metade do Século XIX* (comunicação ao colóquio organizado pelo CEHCP em 1981), vol. 1, p. 275.

quível — e, mesmo aí, apenas «até certo ponto» — «no âmbito dos Portos de Luanda e Benguela, até onde chegasse o canhão das Fortalezas», pelo que só serviria para afugentar os navios negreiros para o resto da costa. Daí que aconselhasse a «suspensão provisória» do decreto, nomeadamente quanto à sua parte repressiva, até resolução posterior de Lisboa<sup>82</sup>. Quanto ao próprio Vidal, a sua posição revela-se claramente em carta que na altura escreveu: «[...] não publicarei a lei da escravatura [sic], que se dirá de mim em Portugal, principalmente os faladores, e os filantrópicos [...] A Lei não é exequível [...] A publicação da Lei só traz consigo a ruína total, e inevitável desta colónia, morre tudo à fome, pois não têm uma única coisa de que possam lançar mão, os negociantes retiram-se, e o Governo deve logo mandar para aqui fundos para pagar aos Empregados [...] Meu amigo, podemos perder esta Colónia, mas nem por isso se deixará de fazer o mesmo número de escravos, pois que podem prescindir dos nossos portos. Façam o que quiserem, na certeza que eu não estou resolvido a Governar sobre ruínas, e miséria: venham para cá, e com as mãos abanando, como eu vim, e ataquem de frente os mais caros interesses de uma população inteira, cuja disposição não é a melhor.»<sup>83</sup>

Num ponto Vidal tocava a nota justa — ao aludir à situação desesperada a que o governo da metrópole o votara, exigindo-lhe o cumprimento do decreto contra a oposição generalizada da colónia, sem lhe fornecer nem os recursos financeiros nem o apoio militar indispensável. Mas, ao que parece, o coronel não se limitou a vergar-se rapidamente à pressão das circunstâncias — passando a aproveitar-se delas, pela venda da sua protecção aos traficantes. Existem vários testemunhos nesse sentido nos papéis de Sá da Bandeira. Duas cartas provenientes do Rio de Janeiro são concordes em afirmar que o governador recebia 800 000 réis por navio negreiro, referindo uma delas que ele, tal como o seu antecessor, se bandeara com os sectores dominantes locais: «Saldanha [de Oliveira e Daun] capitulou com seus próprios inimigos para fazer a fortuna de sua casa; Vidal segue o mesmo exemplo: conservou a todos nos lugares, e empregos, come, bebe, joga, e prostitui-se com eles.»<sup>84</sup> A outra dá-o como especificamente associado a Arsénio Carpo, famoso negociante de escravos<sup>85</sup>. Estas indicações são corroboradas pelos depoimentos de oficiais da marinha de guerra portuguesa, solicitados também por Sá da Bandeira. O relato mais pormenorizado pertence ao segundo-tenente Marques Pereira: «[...] o comércio da escravatura», escrevia, «especialmente no porto de Luanda é feito debaixo de um véu tão transparente que sem grande diferença se pode confundir com o mais refinado descaramento. Nesta Cidade aonde melhor pude observar estes abusos, os Navios que aí esta-

<sup>82</sup> Cópia da acta da sessão do Conselho de Governo de 12-9-1837, AHU, «Angola — Correspondência de governadores», pasta 2 C (1839).

<sup>83</sup> Carta extractada, AHU, «Sá da Bandeira — Documentos diversos».

<sup>84</sup> Carta de J. Pires Garcia Carreiro[?] de 3-10-1837, AHU, «Angola — várias memórias, cartas e notas [...] que pertenceram ao marquês de Sá da Bandeira».

<sup>85</sup> Carta truncada, sem data, loc. cit. na nota anterior.

vam carregando este género horrível, os quais no termo médio serão permanentemente uns vinte, nas vésperas da partida vão os Capitães ou Consignatários ao Palácio do Governador-geral munidos de um cartucho com oitenta peças em ouro, ou oitocentos mil réis em valor do país, quantia que eles têm mostrado muitas vezes antes de lá entrarem» — com a qual obtinham do secretário o seu passaporte; «no dia seguinte que é o da saída, pela manhã fazem passar para lanchas todos os escravos que têm a seu bordo, que anda sempre pelo número de duzentos, trezentos, e mais conforme a grandeza do Navio: estas lanchas assim carregadas de escravos vão-se colocar em próxima distância [...], enquanto o Guarda-Mor da Alfândega e o oficial de Registo do porto vão fazer a visita [...] e não lhe encontrando escravos a bordo dão o navio por desembarçado, o qual se faz imediatamente de vela, e mesmo antes de sair do porto atravessa, e recebe os escravos que estão nas lanchas»<sup>86</sup>. Uma outra carta, esta do primeiro-tenente Paulo Centurini, a bordo do brigue *D. Pedro*, em Luanda, ia ao ponto de indicar a repartição pelos diversos funcionários, civis e militares, das somas entregues pelos traficantes: «É do meu dever informar a V. Ex.<sup>a</sup> dos boatos que aqui correm, os quais creio com toda a fé serem verdadeiros, mas não tenho provas. Cada navio para poder fazer Escravatura era [no tempo de Vidal] obrigado a dar 1.500\$000 réis metal, que eram divididos da maneira seguinte: 800\$000 réis para o Governador; 50\$000 para o Guarda-Marinha Simas, que está com o emprego do Oficial do Registo [...]; 100\$000 para o Guarda-Mor da Alfândega; e o resto dizem que era para o comandante do Brigue, Secretário do Governo, etc. Isto que acabo de dizer é público por toda a Cidade, e não há Capitão, ou Proprietário de Navio, que o não diga a quem o quer ouvir [...]»<sup>87</sup>

Em Moçambique, o quadro era muito semelhante. Aí, uma junta governativa local fora substituída em Março de 1837 por D. António José de Melo, que durante a guerra civil na metrópole pertencera ao estado-maior do duque da Terceira. Mas o novo governador contemporizou de imediato com os interesses dominantes na capital da colónia, rodeando-se de «um conselho de homens do país», como refere uma representação da Câmara Municipal, proprietários e negociantes, em seu apoio, dirigida à rainha<sup>88</sup>. Consequentemente, o tráfico de escravos continuou a fazer-se sem qualquer entrave, pagando os negreiros oito ou nove patacas espanholas por africano embarcado — importância depois dividida entre o governador, o administrador da Alfândega e outros funcionários<sup>89</sup>.

Poucos meses depois, no entanto (em Outubro de 1837), D. António cedia o seu lugar a um novo governador, João Carlos de Oyenhausen, marquês

<sup>86</sup> Carta datada de 18-6-1838, AHU, «Sá da Bandeira — Documentos que podem servir para a história da abolição da escravatura».

<sup>87</sup> Carta datada de 1-1-1839, loc. cit. na nota anterior.

<sup>88</sup> «Representação» datada de 26-6-1837, AHU, «Moçambique — Correspondência de governadores», pasta 3 (1837-39).

<sup>89</sup> Carta do cap.-ten. T. José Marques de 13-6-1838, AHU, maço citado na nota 86.

de Aracaty — sem dúvida a personagem de maior relevo até então enviada pela metrópole, após a vitória liberal, para qualquer das colônias de África, tanto pela sua linhagem (estava ligado às Casas de Fronteira e Alorna), como pela sua carreira anterior (estivera à frente de várias capitânias brasileiras, tendo sido ainda general, senador e episodicamente ministro dos Negócios Estrangeiros do Império do Brasil, após o que acompanhou D. Pedro na sua retirada para a Europa, em 1831).

Uma vez chegado a Moçambique, também não tardaram as pressões sobre ele exercidas a respeito da questão do tráfico. A 30 de Outubro, um officio do «Recebedor-Geral» fazia notar que, se não se continuasse a admitir o comércio negreiro como no tempo dos governos anteriores, as rendas não chegariam para cobrir metade das despesas, o que poria em risco o domínio sobre a possessão<sup>90</sup>. Esta argumentação era reforçada e ampliada numa «representação» de «moradores», remetida a Aracaty pela Câmara Municipal a 7 de Novembro: a extinção do tráfico, aniquilando todo o comércio de importação da província, provocaria a diminuição dos rendimentos públicos, expondo-a a «mil perigos» — entre eles a invasão de vários pontos do país, «consequência segura da pouca saída daqueles brutos». A «representação» ia ao ponto de justificar a exportação de africanos como um benefício que lhes era outorgado: a transferência «daqueles selvagens» evitar-lhes-ia os «assassinatos continuados» a que estavam sujeitos «pela crueldade dos seus costumes», levando-os à «civilização que os torna úteis à sociedade». O tráfico de escravos seria pois uma «necessidade», «tanto para utilidade geral como para a conservação deste território para [a] Nação Portuguesa [...]»<sup>91</sup>.

Quatro dias depois, Aracaty cede, fazendo promulgar em Conselho de Governo uma «circular» que suspende a publicação na colónia do Decreto de 10 de Dezembro de 1836. No preâmbulo do diploma, o governador dizia-se convencido de que não podia negar-se a admitir a «súplica» dos «moradores», «sem dar voluntariamente causa a males de tal grandeza, que ficaria fora do [seu] alcance remediá-los». Sendo «responsável pela execução das ordens de Sua Majestade», mas também pela segurança dos «domínios» da «Costa Oriental», cuja conservação não podia pôr em risco, Aracaty considerava um «crime» admitir a ideia de que a vontade do governo de Lisboa fosse a de consumir a perda da província, «arruinando os que têm os seus capitais empregues no único comércio de exportação» que ela então oferecia e «reduzindo [...] a perecerem de fome» os que viviam das rendas do Estado. Daí a parte dispositiva da «circular», que, para além de suspender o decreto até que o assunto fosse reapreciado na metrópole, estabelecia um direito de 18 000 reis sobre cada escravo exportado<sup>92</sup>. Ou seja: ao contrário

<sup>90</sup> Officio de 30-10-1837, AHU, «Moçambique — Correspondência de governadores», pasta 3 (1837-39).

<sup>91</sup> «Representação» de 1-11-1837, enviada pela Câmara Municipal em officio de 7 do mesmo mês, AHU, pasta cit. na nota anterior.

<sup>92</sup> Portaria de 18-11-1837 in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 68-70.

tanto dos seus antecessores como de Bernardo Vidal em Angola, Aracaty oficializava abertamente o tráfico negreiro, fazendo reverter as importâncias cobradas directamente para a Fazenda Pública.

Por ironia, a transparência de processos de Aracaty veio a repercutir-se muito mais desfavoravelmente sobre as relações luso-britânicas do que a duplicidade comum aos restantes governadores coloniais.

Quando a notícia da «circular» chegou a Lisboa — apenas em fins de Abril de 1838, via Rio de Janeiro —, estava em curso uma nova ronda de conversações sobre o tráfico entre os governos de Portugal e da Grã-Bretanha, iniciada havia pouco, em meados de Março. O reatar das negociações resultara em parte de um aumento da pressão inglesa, acompanhada da ameaça de intervenção directa contra os navios portugueses suspeitos, na ausência de tratado<sup>93</sup>; mas fora sobretudo possibilitado por uma mutação importante na política interna de Portugal — a drástica perda de força, após os acontecimentos de 13 de Março, com o «massacre do Rossio», do movimento popular setembrista, nacionalista e antibritânico, que tinha a Guarda Nacional como seu braço armado<sup>94</sup>. É significativo que Sá da Bandeira, em Fevereiro ainda pouco disposto a avançar nas conversações, respondendo com evasivas às solicitações de Howard de Walden, aceitasse finalmente em Abril tomar como base as propostas britânicas, próximas das que rejeitara em bloco em 1837<sup>95</sup>. Totalmente inviável no quadro político anterior, o acordo tornava-se agora possível.

Mas a margem de consenso era ainda reduzida: havia que contar com a oposição de Sá da Bandeira e, de modo mais genérico, dos governos setembristas em relação às exigências britânicas susceptíveis de afectar a afirmação da soberania do Estado português. Aliás, o primeiro parecer sobre as propostas de Howard, em Abril de 1838, firmado por Gomes de Oliveira, alto funcionário do ministério dos Negócios Estrangeiros, manifesta ainda uma forte relutância em conformar-se com elas — ponderando que o contra-projecto de 1837 era em tudo preferível, «por ser muito mais decoroso em razão de estar em harmonia com o Decreto de 10 de Dezembro de 1836, e de ser análogo ao tratado que a França concluiu com a Suécia em 21 de Maio de 1836», que continha estipulações idênticas às adoptadas pela Grã-Bretanha nas suas convenções de 1831 e de 1833 com a França. «A Inglaterra nenhum justo motivo tem», continuava o parecer, «para querer impor a Portugal, nem este deve jamais aceitar, piores e menos decorosas condições do que aquelas que ela pactuou com a França [...]» Mais especificamente, Gomes de Oliveira reagia sobretudo contra quatro pontos: a obrigação de Portugal promulgar leis penais análogas às inglesas contra os traficantes; a aceitação da jurisdição das comissões mistas (e em particular a permissão para a Comissão Anglo-Brasileira do Rio julgar os navios portugueses, enquanto as novas

<sup>93</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 105.

<sup>94</sup> Cf., p. ex., Vitor de Sá, *A Crise do Liberalismo*, pp. 190-192 (1.ª ed.).

<sup>95</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 106.

se não instalassem); a restrição na passagem de escravos do continente para as ilhas atlânticas a dois por colono; e a perpetuidade do tratado<sup>96</sup>. Estas eram também, no essencial, as objecções formuladas pelo próprio Sá da Bandeira, em observações feitas à margem do texto do projecto inglês<sup>97</sup>.

Mas tanto o ministro português como Howard vão mostrar grande flexibilidade nas negociações, aproximando as suas propostas de tal forma que, a 7 de Maio, o diplomata britânico pôde comunicar para Londres que o tratado se achava praticamente concluído, nenhum ponto importante restando para discutir<sup>98</sup>.

No dia seguinte, porém, Sá da Bandeira suscitou uma nova questão, ao solicitar do governo inglês uma «formal e explícita garantia» dos domínios de África «à Coroa de Portugal contra qualquer sublevação» que pudesse «ocorrer naquelas províncias, bem como contra quaisquer tentativas de Potências estranhas» que procurassem «fomentar a rebelião, ou dos referidos domínios pretend[essem] apossar-se»<sup>99</sup>. Na origem desta exigência, que punha em causa todo o acordo, estava precisamente a «circular» de Aracaty, a qual, conhecida em Lisboa a 29 de Abril, provocara grande alarme entre os estadistas portugueses. O ponto está documentado por um longo parecer de Gomes de Oliveira, com a data de 1 de Maio, onde, a propósito dessa notícia, se repensa todo o curso até então seguido em relação ao tráfico negreiro, repondo em questão não apenas as negociações com a Grã-Bretanha, mas também o próprio Decreto de 10 de Dezembro de 1836. Oliveira começava por salientar a «firmeza, saber e lealdade de carácter» de Aracaty — o que conferia toda a gravidade ao assunto, retirando-lhe o cariz de uma mera questão de corrupção, remediável pela substituição do governador. Havia pois que dar um crédito total às «expressões» da «circular», onde ele deixava «claramente entrever» que «não tanto a apreensão da ruína da Província, como o veemente receio de uma iminente revolução o obrigara a dar este passo extraordinário, impellido, como ele diz, e subjogado pela imperiosa lei da necessidade, superior a todas as leis». Consequentemente — inferia o parecer —, era real o perigo de uma sublevação interna da colónia, devendo ainda recenter-se que este «tão funesto exemplo de insubordinação às ordens da Metrópole» fosse «seguido pelos outros Domínios Africanos da Coroa Portuguesa, cujos interesses as disposições daquele Decreto [de 10 de Dezembro de 1836] pareceu contrariar». E Oliveira não se coibia aqui de lembrar que a Grã-Bretanha perdera a sua «riquíssima Colónia» da América ao tentar impor-lhe medidas rigorosas.

Mas existiria ainda um segundo perigo, igualmente grave, no interesse das «principais Potências marítimas» em «fomentar a desunião entre Portugal,

<sup>96</sup> Parecer datado de 13-4-1838, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a escravatura».

<sup>97</sup> Observações à margem do texto em inglês recebido a 8-4-1838, caixa cit. na nota anterior.

<sup>98</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 111.

<sup>99</sup> Nota de 8-5-1838 in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 66-68; o passo cit. vem na p. 67.

e seus Domínios [...] a fim de poderem deles tirar partido, já reduzindo-os ao seu jugo, já mesmo limitando-se a tratá-los como Estados independentes, para com eles comerciarem livremente». Gomes de Oliveira indica entre essas potências o Brasil, que nas possessões africanas se poderia continuar a «surtir de Escravatura», os Estados Unidos e a França; mas a sua preocupação maior está claramente na Inglaterra, que, em sua opinião, se aproveitara de todas as crises portuguesas do século XIX «para de alguma forma ver se consegue apossar-se de seus Domínios [...] considerando-nos em tal estado de penúria, e desorganização, que não se pejou de ultimamente propor a Portugal, durante a Administração da Carta, a venda de Goa, e já depois da revolução de Setembro, a venda de outros Domínios em pagamento da nossa dívida pública. Estes factos evidentemente demonstram», continuava Oliveira, «quanta cobiça lhe metem ainda esses restos da nossa passada grandeza, com os quais, debaixo de um sólido, e constante bom sistema de Governo, ainda poderemos vir a ser uma Nação opulenta, ao mesmo passo que sem eles ficaríamos para sempre reduzidos, nesta nesga da Europa, a uma das mais insignificantes Potências de terceira ordem, limitando-se o nosso Comércio a pagar as suas importações com o vinho do Porto, e com alguma vantagem que ainda então soubéssemos obter da incomparável situação do porto de Lisboa».

Importância das colónias, iminência da sua perda — tais eram as premissas de que o parecer partia para fundamentar as suas propostas. A primeira delas estava em que assunto de tal «monta» — que no antigo regime justificaria a convocação do Conselho de Estado — se discutisse em reunião, promovida pelo governo, aonde fossem chamados os antigos servidores do Estado «mais conspícuos e conhecedores dos Domínios», aos quais se apresentariam vários quesitos. A resolução definitiva só em segunda reunião seria tomada, em presença «da Rainha e seu Esposo», lançando-se em acta por todos assinada. Entre os quesitos, Oliveira lembrava o de saber se se devia ou não aprovar o «passo» de Aracaty; quais as «declarações» a fazer ao Decreto de 10 de Dezembro de 1836; se conviria exigir da Grã-Bretanha, em artigo secreto do tratado em negociação, uma «garantia formal, e explícita» dos domínios portugueses, além de uma promessa de auxílio militar para os manter em sujeição; e se se deveria concluir o tratado em caso de recusa britânica<sup>100</sup>.

Não sabemos se as reuniões sugeridas chegaram a realizar-se; mas é de crer que não, dado o curto espaço de tempo que medeia entre o parecer e a nota enviada a Howard a 8 de Maio. Não há qualquer indício de que Sá da Bandeira cedesse o que quer que fosse quanto à aplicação estrita do Decreto de 10 de Dezembro de 1836 (veremos no ponto seguinte que, pelo contrário, reforçou as ordens para a sua execução). No entanto, as razões aduzidas no parecer impressionaram-no a ponto de o levarem a recuar nas negociações do tratado de abolição do tráfico negreiro, passando a exigir

<sup>100</sup> Parecer datado de 1-5-1838, caixa cit. na nota 96.

à Grã-Bretanha a garantia proposta no texto de Gomes de Oliveira. Ao fazê-lo, na já referida nota de 8 de Maio, Sá da Bandeira invocava precisamente os perigos de uma «nova desmembração da Monarquia», em consequência de rebeliões fomentadas quer pelos negreiros do país, quer pelos estrangeiros que aproveitariam com a secessão. «Em tão árduas e melindrosas circunstâncias», prosseguia a nota, «e atento o estado de decadência da marinha Portuguesa [...] assim como a falta de recursos do Tesouro Nacional, não é possível que o Governo de Sua Majestade possa de forma alguma manter as disposições do citado decreto, nem tão-pouco as estipulações do futuro tratado para a repressão do mencionado tráfico», sem que a Grã-Bretanha se prestasse a garantir a soberania de Portugal nas suas possessões africanas e a fornecer para isso «os auxílios de mar e de terra» necessários<sup>101</sup>.

Invocando a falta de recursos para impor a abolição do comércio negreiro, Sá da Bandeira procurava sem dúvida ressaltar a boa-fé do seu governo nesta matéria; mas, do mesmo passo, via-se obrigado a confessar a total incapacidade de Portugal para manter as suas prerrogativas de Estado soberano no conjunto do império — essas prerrogativas que tanto se esforçara por salvaguardar nas negociações anteriores. Para mais, a falta de alternativa levava-o a pedir auxílio precisamente à potência mais temida, a Grã-Bretanha. Objectivamente, a nota de 8 de Maio marcava o fracasso da política de Sá da Bandeira, centrada no Decreto de 10 de Dezembro de 1836 e numa acção autónoma contra o tráfico.

Como é natural, Howard de Walden não deixou de explorar a posição vulnerável em que o governo de Lisboa assim se colocava — salientando na sua resposta que a «circular» de Aracaty vinha apenas confirmar os «frequentes e inúteis avisos» até então feitos contra a «directa protecção dada, em diferentes partes do mundo, pelas autoridades Portuguesas ao comércio da escravatura», e sublinhando que a melhor defesa em relação aos promotores de tumultos estaria na pronta conclusão do tratado, que lhes retiraria a esperança da continuação do comércio negreiro<sup>102</sup>. Quanto à garantia solicitada, o diplomata inglês limitava-se à promessa de um auxílio eventual de uma força marítima, durante o prazo de dois anos, para evitar que, em reacção ao tratado, qualquer das colónias portuguesas passasse ao domínio do Brasil ou da Espanha<sup>103</sup>. Mais tarde procurou remeter a regulamentação do «objecto, natureza, extensão e duração» desse «socorro auxiliar» para uma convenção especial, a negociar posteriormente<sup>104</sup>.

Sá da Bandeira, por seu lado, insistia numa garantia genérica de todos os domínios de Portugal em África e num apoio naval e terrestre, cujos termos e modalidades deveriam ficar fixados no próprio tratado de abolição

---

<sup>101</sup> Loc. cit. na nota 99.

<sup>102</sup> Nota de Howard datada de 10-5-1838, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 72-83.

<sup>103</sup> Nota n.º 22, confidencial, de Howard de 11-5-1838 e memorando junto, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 84-87.

<sup>104</sup> Contraprojecto de artigo adicional in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 126-127.

do tráfico<sup>105</sup>. Tendo-se levantado ainda outras questões — a da declaração do tráfico como pirataria, a do prazo de ratificação do acordo —, Howard partiu finalmente para Londres em fins de Maio, deixando as negociações por concluir.

### 3. À BEIRA DO CONFLITO ARMADO: O *BILL* DE PALMERSTON

Entretanto, o governo inglês começara a endurecer as suas posições. Em despacho datado de 12 de Maio e destinado a ser transmitido ao ministro português, Palmerston, referindo-se a uma recente «mensagem» da Câmara dos Comuns contra o tráfico (onde se apontava como objectivo desejável a atingir a sua assimilação à pirataria), insistia nas obrigações particulares que a Portugal cabiam neste domínio, dados os compromissos assumidos pela convenção de 1815; e declarava que, caso o governo de Lisboa se recusasse a concluir de imediato o tratado que lhe fora proposto, a Grã-Bretanha passaria «sem mais delongas a preencher, pelos seus próprios meios», os fins desejados<sup>106</sup>. Poucas semanas depois, como Sá da Bandeira reiterasse a sua disponibilidade para concluir um acordo, já após a partida de Howard de Lisboa, Palmerston remeteu de Londres um novo projecto — intimando o governo português a assiná-lo sem demora, sendo qualquer proposta de alteração tomada como uma recusa da parte de Portugal em cumprir as suas obrigações a este respeito<sup>107</sup>. Tratava-se, portanto, de um ultimato.

As injunções inglesas suscitaram de Sá da Bandeira duas longas notas de resposta, datadas de 22 de Maio e de 6 de Outubro<sup>108</sup>, que se empregam sobretudo em refutar a argumentação histórica utilizada por Palmerston e em negar a responsabilidade de Portugal pelo atraso na conclusão do tratado. Quanto ao novo projecto, o ministro assinalava os muitos pontos em que ele se afastava das cláusulas já acordadas com Howard, inclusivamente em três questões fundamentais: a perpetuidade do tratado; a declaração do tráfico como pirataria, com a obrigação de adaptar a legislação penal de Portugal à da Grã-Bretanha; e a das garantias à soberania portuguesa nas possessões de África (que o projecto não dava). Mas, na perspectiva de Sá da Bandeira, o que havia de menos aceitável nas notas inglesas era o seu tom geral, como refere, logo a 22 de Maio, em relação à primeira delas:

«Pondo, porém, de parte as aparentes razões em que o Governo Britânico quis fundar o seu suposto direito de exigir pela força o que sem justo motivo se queixa de não ter obtido amigavelmente, cumpre observar que não podia por certo ser oportuna conjuntura para se fazerem tais insinuações

<sup>105</sup> Artigo adicional proposto por Sá da Bandeira *in* Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 124-125.

<sup>106</sup> Despacho de Palmerston *in* Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 88-93.

<sup>107</sup> Nota de Jerningham de 1-8-1838 e projecto de tratado *in* Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 166-171 e 172-195, respectivamente.

<sup>108</sup> Notas *in* Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 130-159 e 196-241, respectivamente.

aquela em que se estava de se concluir esse mesmo tratado pretendido pela Grã-Bretanha.

«Elas deveriam fazer suspender a sua assinatura; pois é mais decoroso a uma Nação sofrer com resignação e coragem as injustiças e violências que outra mais poderosa lhe possa fazer, do que aceder, depois de ameaçada, a pactos que posto venham a celebrar-se espontaneamente sempre têm em tal caso a desairosa mácula de parecerem extorquidos pelo medo.»<sup>109</sup>

A mesma ideia, expressão do nacionalismo de Sá da Bandeira, vem afirmada na resposta ao ultimato de 1 de Agosto:

«A exigência que se faz ao Governo de Sua Majestade de assinar, sem a *mínima alteração nem demora*, um Tratado que se lhe apresenta é essencialmente oposta à liberdade da Nação Portuguesa e independência da Coroa de Sua Majestade.

«Os antigos e estreitos laços de amizade e aliança que unem as duas Nações imperiosamente reclamam que os direitos de cada uma sejam pela outra plenamente respeitados, e que nas suas relações não sejam empregados outros meios fora dos da persuasão e mútua conveniência. É exclusivamente desta maneira que a aliança pode ser considerada como reciprocamente útil e satisfatória.»

E Sá da Bandeira concluía, aludindo à exigência britânica de assinatura imediata do tratado:

«O Ministro que a tal acesse faltaria aos primeiros deveres do seu cargo, e selaria ele próprio a sua pessoal degradação, ainda no caso, que não existe, de serem muito extraordinárias as vantagens que do tratado pudessem resultar a Portugal, porque mesmo em matérias políticas jamais deve o útil deixar de ser subordinado ao honesto.»<sup>110</sup>

Longe de abreviar a conclusão do acordo, o endurecimento inglês contribuía realmente para dificultá-lo. É de presumir que Palmerston estivesse consciente desse facto: tudo indica que, enquanto Howard de Walden se interessava efectivamente pelo bom êxito da negociação (excedendo por vezes o conteúdo das suas instruções), o seu ministro preferia provocar uma situação que pusesse o governo português na alternativa de se submeter, reconhecendo a limitação da soberania do país, ou de desencadear um confronto aberto em que todas as desvantagens estavam do seu lado<sup>111</sup>.

Perante estas pressões, Sá da Bandeira resistia, prontificando-se a concluir o tratado, mas na base do texto já discutido com Howard<sup>112</sup>. Resistirá igualmente nos meses seguintes, mesmo depois de o embaixador britânico, em Fevereiro de 1839, o prevenir de que o seu governo estava disposto a tomar as «mais fortes medidas» contra o tráfico negreiro português<sup>113</sup>.

---

<sup>109</sup> Nota de 22-5-1838, loc. cit. na nota anterior, pp. 153-154.

<sup>110</sup> Nota de 6-10-1838, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, p. 238.

<sup>111</sup> Sobre as posições de Palmerston cf. L. Bethell, *op. cit.*, pp. 104-105, 109-110 e 155.

<sup>112</sup> Nota de 6-10-1838, in Biker, *op. cit.*, vol 28, p. 240.

<sup>113</sup> Referido em L. Bethell, *op. cit.*, p. 111.

Com efeito, Palmerston preparava-se para passar da ameaça à acção, fazendo promulgar no Parlamento um *bill* — em estudo há vários meses<sup>114</sup> — que permitia aos cruzadores ingleses o apresamento dos navios com pavilhão português empregues no tráfico de escravos, dando igualmente poderes aos tribunais britânicos para os julgar, como se tais navios e respectivas cargas fossem da propriedade de súbditos da Grã-Bretanha<sup>115</sup>. Rejeitado na Câmara dos Pares a 1 de Agosto de 1839, o *bill* acabou por ser aprovado numa segunda tentativa, sob uma forma emendada que preservava o essencial das disposições iniciais, tornando-se lei a 24 do mesmo mês.

Tratava-se de um verdadeiro acto de guerra, embora não declarada. A Palmerston não desagradava, aliás, que o governo português, em resposta, tomasse a iniciativa de fazer essa declaração: nesse caso — escrevera particularmente a Howard — melhor seria, já que várias das colónias de Portugal conviriam perfeitamente à Grã-Bretanha, que as ganharia na guerra e reteria na paz subsequente<sup>116</sup>.

Em Portugal, as notícias da apresentação do *bill* e da sua aprovação final tiveram grande repercussão, ocupando todas as atenções da imprensa durante vários meses, a partir de fins de Julho de 1839. Como seria de esperar, a reacção mais violenta veio dos jornais das várias tendências setembristas, maioritários nesta altura — *O Nacional*, *O Tempo*, *O Atleta*, *A Vedeta da Liberdade*, *Paquete do Ultramar*, *O Democrata*. «É a primeira vez que uma potência estrangeira se arroja o direito de legislar para um povo livre e independente como se este pertencesse ao seu grémio», escrevia-se em *O Nacional* de 31 de Julho, acrescentando-se pouco adiante: «[...] o Direito das Gentes foi calcado aos pés por um gabinete que se diz liberal e ilustrado, decretou-se a ruína da nossa navegação, por isso que não queremos conceder aos Ingleses direitos da Alfândega privilegiados, por isso que não lhes cedemos as nossas colónias, e tudo a pretexto de filantropia, de desvelo pelo bem-estar dos Africanos, por isso que não temos marinhas para opor à sua. Refalsada e indignada hipocrisia que os factos escandalosamente desmentem!»<sup>117</sup> Argumentos semelhantes em *O Tempo*: «[...] esta pretensão do Governo Inglês é altamente atentatória da independência das Nações, e sobremaneira agressora contra o seu Comércio; porque abriria uma porta ampla, a fim que os Ingleses, a pretexto de extinguir o tráfico da escravatura, aniquilassem a navegação dos outros povos e reconcentrassem em suas mãos todo o comércio do Atlântico; mas sem dúvida é contra Portugal que esta tentativa se torna mais prejudicialmente atentatória.»<sup>118</sup> E noutro artigo, dois dias depois: «[...]

<sup>114</sup> Referido em L. Behtell, *op. cit.*, p. 156.

<sup>115</sup> *Bill* de Palmerston, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 428-437 (utilizar de preferência o texto inglês, dadas as deficiências da tradução).

<sup>116</sup> Cartas de Palmerston de 24-12-1838 e de 24-1-1839 referidas in L. Bethell, *op. cit.*, p. 155.

<sup>117</sup> *O Nacional*, n.º 1368, de 31-7-1838, artigo de fundo.

<sup>118</sup> *O Tempo*, n.º 437, de 29-7-1839, artigo de fundo.

o negócio importa a ruína da nossa navegação, a perda das nossas províncias Africanas; e sobretudo a dignidade e a independência Nacional [...]»<sup>119</sup>

Seria possível multiplicar os exemplos deste tipo de argumentação e de retórica, então omnipresente na imprensa portuguesa. Na sua quase totalidade, estes mesmos jornais defendiam que se adoptasse uma posição de grande firmeza na resposta às «violências» inglesas, procurando as formas de uma retaliação eficaz. Dizia *O Atleta*: «[...] o Governo Português deve continuar em a sustentação da dignidade nacional, já que não tem uma marinha que vá punir quem ousar menosprezar *excepcionalmente* a nossa bandeira, ponha ao menos em prática tudo quanto tiver ao seu alcance — já que o perigo parece inevitável para nossas possessões, não o corra o nosso decoro; diga embora Lord Palmerston que nos roubou o que tínhamos de bom — os monumentos da nossa antiga glória; mas não diga ao menos que o Português abaixara o pescoço para receber o jugo Inglês — '*Perca-se tudo hormis l'honneur*'.»<sup>120</sup> Os meios de que se poderia «lançar mão para obrigar a nossa *antiga aliada* a respeitar-nos como Nação independente e não colónia sua» eram individualizados alguns dias mais tarde: um deles estava na passagem de «cartas de corso» que habilitassem os navios portugueses a atacar as embarcações mercantes britânicas (meio sugerido em primeiro lugar por *O Nacional*); outros seriam a proibição absoluta de importação de produtos da Grã-Bretanha e a expulsão dos seus súbditos<sup>121</sup>.

Dos periódicos já citados, só *A Vedeta da Liberdade* (setembrista, publicada no Porto) assumia uma posição mais moderada, que se vai aliás acentuando com o decorrer do tempo: enquanto a 4 de Setembro preconizava o corte de relações diplomáticas com a Inglaterra<sup>122</sup>, no fim do mesmo mês recomenda já ao governo que adopte as providências necessárias para conseguir uma solução favorável e pacífica<sup>123</sup>. *A Vedeta da Liberdade* aproximava-se assim das perspectivas dos jornais cartistas — *Correio de Lisboa*, *O Director*, *O Periódico dos Pobres no Porto* —, que, embora lamentando o *bill*, repudiavam como «funestíssimas» quaisquer medidas de retaliação<sup>124</sup>.

No entanto, a corrente favorável a um desforço era claramente maioritária na imprensa: para além da generalidade da imprensa setembrista — incluindo *O Democrata*, da extrema-esquerda popular, geralmente crítico do setembrismo oficial, mas agora a ele unido na tarefa de «sustentar o Carácter e Independência Nacional a todo o custo»<sup>125</sup> —, nela se incorporava ainda *O Eco*, órgão dos «realistas» (uma das facções do miguelismo)<sup>126</sup>.

<sup>119</sup> *O Tempo*, n.º 439, de 31-7-1839, artigo de fundo.

<sup>120</sup> *O Atleta*, n.º 173, de 5-8-1839, artigo de fundo.

<sup>121</sup> *Ibid.*, n.º 182, 16-8-1839.

<sup>122</sup> *A Vedeta da Liberdade*, n.º 198, de 4-9-1839, artigo de fundo.

<sup>123</sup> *Ibid.*, n.º 218, de 27-9-1839, artigo de fundo.

<sup>124</sup> *O Correio de Lisboa*, n.º 350, de 2-8-1839; *O Periódico dos Pobres no Porto*, n.º 185, de 7-8-1839, artigo de fundo; *O Director*, n.º 502, de 20-9-1839, artigo de fundo.

<sup>125</sup> *O Democrata*, n.º 21, de 3-8-1839.

<sup>126</sup> Cf., p. ex., os n.ºs 395, de 6-8-1839, e 402, de 31-8-1839.

Mais difícil se nos torna avaliar do estado da opinião pública. Duas referências permitem-nos, apesar de tudo, concluir que o assunto provocava grande efervescência. A primeira é de *O Atleta* (do Porto): «[...] por qualquer dos lugares públicos da Cidade se fulminam anátemas contra os Ingleses — ouve-se a cada passo o grito dos verdadeiros Portugueses esperançosos de vingança —, é geral o ressentimento, à excepção de alguns poucos Anglicães.»<sup>127</sup> A segunda tirámo-la de *O Periódico dos Pobres no Porto*, insuspeito neste ponto, porque cartista: «[...] veremos em que isto pára; o entusiasmo não pode ser maior! Unamo-nos todos contra os Ingleses é o Santo do dia, mas eu não sei se este Santo está na folhinha da gente de juízo.»<sup>128</sup>

É este o contexto ideológico em que se move o governo português durante o Verão de 1839, na crise suscitada pelo *bill* de Palmerston. No poder não está já Sá da Bandeira, cujo ministério caíra, vitimado em grande parte pelas tensões nascidas do conflito com a Grã-Bretanha (conflito que não se limitava à questão do tráfico negreiro: alimentavam-no também as reclamações de Londres por dívidas do Estado português aos súbditos britânicos e vários incidentes em Goa). Substituíra-o, em Abril, o barão da Ribeira de Sabrosa, o qual, embora pertencesse à ala direita do setembrismo, fizera pouco antes na Câmara dos Senadores um discurso de grande violência contra a «filantropia» inglesa, com um apelo à defesa intransigente dos direitos de Portugal: nas suas palavras, se Sá da Bandeira «fosse capaz de entrar em qualquer negociação, sem receber primeiro a reparação devida pelo insulto feito à bandeira [...] ou de aceitar condições, que, desonrando o nosso pavilhão, nos levassem a nós mesmos a perder, e arruinar as nossas Colónias, eu seria o primeiro a dizer a S. Ex.<sup>a</sup> — Ministro da Coroa, defenda-se, que eu vou acusá-lo. Ambicionam-se alguns pontos das nossas colónias, pois assaltem-nos, tomem-nos, levem-nos, perca-se tudo *hormis l'honneur*. (Sensação).»<sup>129</sup>

Uma vez no governo, Sabrosa recusa-se naturalmente a considerar a hipótese de aceitar o projecto de tratado remetido no ano anterior por Londres como um ultimato: dirá mais tarde que, durante a crise, não duvidara «declarar um dia diante de Augustos Personagens que antes queria emigrar ou morrer, do que subscrever ao afrontoso *ultimatum*, apresentado de uma maneira ainda mais afrontosa»<sup>130</sup>. Quanto ao *bill*, a sua linha será a de sustentar o confronto com a Grã-Bretanha — mas a um nível verbal, evitando de facto entrar no caminho perigoso das medidas de retaliação reclamadas por grande parte da imprensa, como vimos. Essa linha concretizar-se-á numa nota dirigida a Palmerston a 1 de Agosto de 1839, na qual exarava o protesto «mais formal e solene [...] contra toda a lei, acto ou outra disposição do Parla-

<sup>127</sup> *O Atleta*, n.º 196, de 2-9-1839, artigo de fundo.

<sup>128</sup> *O Periódico dos Pobres no Porto*, n.º 206, de 31-8-1839.

<sup>129</sup> Câmara dos Senadores, sessão de 26-2-1839, in *Diário do Governo* de 4/3/1839, p. 280.

<sup>130</sup> Id., sessão de 14-7-1840, reproduzido in *Discursos Parlamentares*, do duque de Palmela, vol. 1, p. 161.

mento Britânico, assim como contra todos os procedimentos de facto ou medida [...] que directa ou indirectamente» pudessem «atacar as prerrogativas de Sua Majestade Fidelíssima, os direitos da sua Coroa, ou a independência do Reino de Portugal e dos Algarves, assim como as propriedades dos súbditos Portugueses»<sup>131</sup>. Simultaneamente, em busca de apoio internacional, comunicava-se o protesto às potências signatárias do acto final do Congresso de Viena, sustentando que o *bill* constituía «a violação mais flagrante do direito das gentes e o ataque mais directo à Soberania e aos direitos imprescritíveis da Coroa de um Monarca independente [...]»<sup>132</sup>.

A situação era «delicada», como reconhecia Sabrosa, «pois estamos expostos a perder a honra nacional, se covardemente nos submetermos à prepotência britânica, ou a sofrer as violências da força bruta, impelida pela vingança», segundo escrevia em despacho datado de 1 de Setembro. «Nestas circunstâncias», continuava, «uma mediação é aconselhada pela história, pela nossa falta de forças e pela disseminação das nossas possessões» — mediação que se resolvera solicitar à França. Esta seria a melhor maneira de frustrar os «planos» do governo de Londres, cujo alvo, na opinião de Sabrosa, estaria na ocupação de Goa e de Moçambique, não constituindo a «escravatura» mais do que um simples «pretexto»<sup>133</sup>.

Mas a Grã-Bretanha recusou a mediação<sup>134</sup>. Palmerston recusou igualmente a chamada «convenção Tucker» (firmada em Luanda por este oficial e pelo governador de Angola, almirante Noronha), em que Sabrosa vira por momentos uma bóia de salvação<sup>135</sup>. Quanto a apoios internacionais, nenhum se manifestava: ligando a sua sorte, embora indirectamente, à questão do comércio negreiro, o nacionalismo setembrista condenara-se ao isolamento, caindo na armadilha montada por Palmerston. Nestas condições, não surpreende a queda do governo de Sabrosa, demitido pela rainha a 26 de Novembro de 1839 (segundo constava com insistência na época, por pressão de Howard de Walden).

A formação do novo ministério — que englobava setembristas e cartistas, estando entre estes últimos, com a pasta dos Negócios Estrangeiros, o conde de Vila Real, da linha palmelista — marca uma viragem na política externa portuguesa: desde o início, os ministros-chave do novo gabinete (Rodrigo da Fonseca e conde do Bonfim) têm o cuidado de assegurar a Howard que

<sup>131</sup> Nota de 1-8-1839 do barão da Torre de Moncorvo para Palmerston, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, p. 385.

<sup>132</sup> Circular de 4-8-1839, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, p. 387.

<sup>133</sup> Despacho n.º 1, reservado, de Sabrosa para o visconde da Carreira, de 1-9-1839, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, p. 452.

<sup>134</sup> Cf. o ofício n.º 6, reservado, do visconde da Carreira para Sabrosa, de 27-10-1839, e docs. juntos, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, pp. 562-571.

<sup>135</sup> Cf. a «Convenção Tucker», de 29-5-1839, *in Biker, op. cit.*, vol. 28, pp. 348-353; cf. igualmente o despacho de Sabrosa para Moncorvo, de 23-9-1839, a p. 364. Recusa inglesa participada em nota de Howard de 15-11-1839, conforme referido na nota de Sabrosa de 20-11-1839, ANTT, fundo MNE, maço 68, «Notas à legação inglesa», livro 5.º (1838-41), fl. 121.

seguirão uma linha diferente da perfilhada pelas «administrações» anteriores, às quais imputam a responsabilidade pelas tensões surgidas<sup>136</sup>.

Mas não se tratava de uma tarefa fácil. Em Portugal, a questão inglesa continuava a agitar os ânimos, sacudidos pontualmente, a partir de meados de Dezembro, pela chegada de notícias de África dando conta de incidentes com os cruzadores britânicos, que apresavam navios com pavilhão português. O primeiro caso — o do *Colombine*, que na foz do Congo apreendera e metera a pique o *Neptuno* e o *Angerona* — suscita um clamor geral na imprensa de todos os quadrantes. «Ferve-nos o sangue nas veias, bate-nos o coração de indignação — e mal podemos traçar estas linhas porque a dor nos embarga a pena — choramos de raiva por não podermos vingar de pronto tamanha injúria nesse pérfido e traiçoeiro Lord Palmerston», escrevia-se em *O Nacional*, principal jornal setembrista. Mas também os periódicos cartistas consideram o caso «altamente escandaloso»<sup>137</sup> e «infame»<sup>138</sup>. O próprio *Diário do Governo* apresenta o incidente como um «atentado, em que parece terem porfiado a insolência e a loucura, cometido por um Oficial da Marinha Britânica», considerando que o governo, «em desagravo do decoro nacional, não pod[er]ia] deixar de exigir uma plena satisfação da parte do Governo Britânico»<sup>139</sup>.

Também nas Cortes, reunidas pela primeira vez após o *bill* apenas em Janeiro de 1840, se travam intensos e prolongados debates sobre a questão inglesa, com relevo especial em Janeiro-Fevereiro (na Câmara dos Deputados) e em Julho (na Câmara dos Senadores), em ambos os casos na discussão da resposta ao «discurso da Coroa». Todos os oradores que neles intervêm estabelecem como balizas das suas posições a defesa da dignidade ou «decoro» nacional, por um lado, e a necessidade de abolir o tráfico negreiro, por outro; mas para lá destes princípios formais, que as regras do jogo obrigavam a respeitar, perfila-se de facto um leque muito variado de soluções políticas, que vão desde a defesa da cedência pura a simples às pressões britânicas à intransigência mais total neste ponto. Não podendo seguir aqui em pormenor estes debates, limitar-nos-emos a citar três das intervenções mais significativas, como expressão das correntes principais que então se afirmam no parlamento português.

Da «esquerda» setembrista, radicalmente antibritânica, uma das vozes mais claras é a do deputado Leonel Tavares, que, repudiando os apelos à prudência de outros oradores, acabava por propor uma moção que tenderia, na prática, a bloquear todo o processo de negociações com a Grã-Bretanha: «[...] agora, Sr. Presidente, eu não posso deixar de instar que se declare muito explicitamente, na Resposta ao discurso do Trono, que a Câmara não

<sup>136</sup> Referido em nota do conde de Vila Real a Howard de 4-5-1840, loc. cit. na nota anterior, fls. 170-174.

<sup>137</sup> *O Director*, n.º 572, de 12-12-1839, artigo de fundo.

<sup>138</sup> *Correio de Lisboa*, n.º 461, de 12-12-1839, artigo de fundo.

<sup>139</sup> *Diário do Governo*, n.º 293, de 11-12-1839, p. 1744.

há-de aprovar tratado algum para a extinção do tráfico enquanto existir o *bill*; não é possível aconteça o que acontecer, é necessário que se lave a nódoa, sem isso não podemos entrar em transacções, aliás é melhor deixar de ser Nação, e vermos o que nos convém mais a cada um de nós, mas não torne-mos a chamar-nos Nação Portuguesa [...]»<sup>140</sup>

Ainda do lado setembrista, mas de um sector mais moderado, Sá da Bandeira adopta uma linha mais flexível, aceitando que se negociasse e concluísse o tratado, mas com condições: seria necessário que ele pudesse ser revisto ao fim de dez ou doze anos; que interdittasse aos cruzadores britânicos a prática de «actos de pirataria» semelhantes aos que vinham praticando, proibindo-lhes igualmente que lançassem as tripulações dos navios apresados na ilha de S. Tomé; que assegurasse a navegação costeira; e que designasse nominalmente as possessões portuguesas, impedindo que a Grã-Bretanha se arrogasse direitos sobre qualquer delas. «Mas não sendo assim», concluía Sá da Bandeira, «é menor mal que o bill tenha todos os seus efeitos, embora sejam capturados ilegitimamente navios com bandeira Portuguesa e julgados por tribunais Britânicos: conservaremos o direito, e a justiça de reclamar e protestar contra a arbitrariedade: mas se fizermos um tratado perpétuo, se abdicarmos os nossos direitos, nem reclamar nos seria dado, porque então se nos diria que fomos nós mesmos que subscrevemos a tais condições»<sup>141</sup>.

Finalmente, as posições mais conciliatórias encontraram o seu melhor defensor em Palmela, em duas intervenções na Câmara dos Senadores, a 14 e a 16 de Julho de 1840. Grande diplomata, o duque demarca-se da retórica dominante nos debates, chamando a questão anglo-portuguesa para o seu verdadeiro campo: o das relações de força, das alternativas e das alianças possíveis. Na sua perspectiva, o *bill* havia de facto ofendido, «não só a independência da Nação Portuguesa, e a dignidade da Coroa de Portugal», mas também «os princípios geralmente reconhecidos do Direito das Gentes» — pelo que as Câmaras cumpriam «com o seu dever, protestando em altos brados contra esta injúria, que receberam da Nação Inglesa»; mas, uma vez desafogado o espírito, e tendo-se mostrado «que o povo Português se ressentido de tudo quanto pode atentar contra a sua independência», havia sobretudo que considerar a situação e ver quais os meios para sair dela<sup>142</sup>. Os caminhos possíveis eram três, como explicava: «[...] ou havemos de permanecer na situação anómala em que estamos hoje, ou fazer um tratado com a Inglaterra, ou havemos de ter uma ruptura, uma espécie de guerra com essa potência.»<sup>143</sup> A primeira opção deixava Portugal indefeso «contra as injustiças não só dos cruzadores, nem mesmo dos tribunais estrangeiros», condenando

<sup>140</sup> Intervenção de Leonel Tavares na sessão de 19-2-1840, reproduzida no *Diário da Câmara dos Deputados* após o relato da sessão de 20, pp. 238-242; o trecho cit. é de pp. 240-241.

<sup>141</sup> Intervenção de Sá da Bandeira na sessão de 16-7-1840, reproduzida no *Diário do Governo* de 1-8-1840.

<sup>142</sup> Intervenção de Palmela de 14-7-1840 in *Discursos Parlamentares*, vol. 1, pp. 161-163.

<sup>143</sup> Intervenção de 16-7-1840, loc. cit. na nota anterior, p. 180.

o governo português a fazer protestos ineficazes<sup>144</sup>. Quanto à guerra, nem poderia «ser-nos vantajosa, nem de longa duração», tendo além disso «aquele inconveniente que resultará sempre do abandono da aliança com Inglaterra», quando existe «um vizinho poderoso que encontra neste terreno o complemento do que julga indispensável para a sua grandeza». Com efeito, para Palmela, «a aliança íntima com a nossa vizinha continental» seria sempre «mais ameaçadora para a nossa independência, do que a aliança da nossa vizinha marítima». Mas a consequência mais grave estaria em que Portugal ficaria inteiramente isolado em caso de conflito: «[...] desgraçadamente, se tivermos de combater pela defesa do tráfico da escravatura, estigmatizado e anatemizado [*sic*] pelo mundo inteiro, teremos de combater sós; e o pior é que sucumbiremos sem as simpatias, nem dos contemporâneos, nem da posteridade, porque ainda que digamos que a questão não é a defesa do tráfico, entretanto este negócio provém radicalmente daí, e nunca poderá despir-se da consideração de que, por um lado os Ingleses (seja interesse mercantil, ou seja filantropia, não curo agora de discriminar) empregaram todos os meios para reprimir esse tráfico [...]; por outro lado nós resistimos, teimámos, obstinámo-nos [...]»<sup>145</sup> Restava pois uma única via: a de «concluir quanto antes um Tratado» que tirasse o país da «situação penosíssima» em que se achava, embora convindo em «algumas estipulações duras». Num único ponto Palmela considerava que se devia resistir firmemente — na «perpetuidade» do tratado, que tinha como «o maior estorvo à sua conclusão»<sup>146</sup>.

Minoritários nas Câmaras Legislativas e incapazes de promover a mobilização popular (quebrada em 1838), os setembristas não conseguem impor a sua política de resistência às pressões inglesas. Na realidade, é a linha preconizada por Palmela a adoptada por Vila Real que, logo após tomar posse do cargo de ministro dos Negócios Estrangeiros, em Janeiro de 1840, solicitou a reabertura das negociações para a conclusão do tratado sobre o comércio negreiro<sup>147</sup>. Mas Palmerston, em posição de força, mostrou-se intransigente, insistindo de novo no projecto apresentado em 1838 (em que haveria a acrescentar a cláusula qualificando o tráfico como pirataria) e fazendo notar que essa era ainda uma prova de boa vontade, uma vez que o *bill* de 1839 dava à Grã-Bretanha meios «muito mais efectivos e prontos» do que poderia obter por acordo, por melhor que ele fosse<sup>148</sup>. Paralelamente, o governo inglês recusava-se a anuir à suspensão do *bill*, solicitada por Vila Real<sup>149</sup>,

<sup>144</sup> Intervenção de 14-7-1840, loc. cit., pp. 172-173.

<sup>145</sup> Id., *ibid.*, pp. 165-166 e 164.

<sup>146</sup> Intervenções de 16-7-1840 e 14-7-1840, loc. cit., pp. 180 e 175, respectivamente.

<sup>147</sup> Nota de 16-1-1840, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

<sup>148</sup> Referido no ofício n.º 1, reservado, de 25-1-1840, do barão da Torre de Moncorvo, in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 615-616.

<sup>149</sup> Cf. a nota de Vila Real de 14-3-1840, ANTT, fundo MNE, maço 68, livro 5.º (1838-41), fls. 148-155v.

negando-se igualmente a dar qualquer satisfação pelas acções do *Colombine*<sup>150</sup>. Por seu lado, o ministro português propunha-se aceitar o projecto em causa no essencial — mas rejeitando sempre a perpetuidade do tratado<sup>151</sup>. As negociações chegavam mais uma vez a um *impasse*.

Só ano e meio mais tarde elas puderam ser relançadas, após a substituição de Palmerston por Aberdeen, no governo formado em Novembro de 1841. Tendo em alta conta a aliança com Portugal, o novo ministro opusera-se ao *bill*, estando agora disposto a firmar um acordo<sup>152</sup>. Do lado português, Palmela, nomeado plenipotenciário em fins de Março de 1842, continuou a lutar sobretudo contra o carácter perpétuo do tratado, procurando também obter a revisão dos processos movidos contra os navios portugueses apresados durante a vigência do *bill*<sup>153</sup>. Dispondo de uma margem de manobra estreita (por razões de política interna), Aberdeen recusou esta segunda reivindicação; quanto à primeira, acabou por aceitar um artigo adicional, pelo qual os dois governos se comprometiam a consultar-se mutuamente, a fim de reverem as disposições do tratado que se mostrassem prejudiciais à navegação e ao comércio lícitos<sup>154</sup>. Finalmente a 3 de Julho de 1842, Palmela e Howard assinaram uma nova e definitiva convenção contra o tráfico de escravos, estendendo a sua proibição ao hemisfério sul<sup>155</sup>. Moldado sobre o projecto inglês de Agosto de 1838, o seu texto dava satisfação a todas as exigências da Grã-Bretanha neste domínio. Em relação ao estado de coisas criado pelo *bill* de Palmerston (agora abolido), ele tinha, no entanto, duas vantagens para Portugal: os cruzadores ingleses ficavam daí em diante impedidos de actuar nas águas territoriais portuguesas; e os navios apresados seriam julgados, não pelos tribunais ingleses, mas pelas comissões mistas previstas no acordo<sup>156</sup>. Magra compensação — puramente negativa — para o nacionalismo português, tão fortemente (e tão equivocadamente) envolvido no confronto sobre tráfico de escravos.

#### 4. AS COLÓNIAS NOS ANOS 40: O PODER DOS NEGREIROS

Os anos de 1839-40 — período da fase mais aguda da crise luso-britânica — correspondem, tanto em Angola como em Moçambique, à primeira tentativa séria de pôr em execução o Decreto de 10 de Dezembro de 1836, atacando frontalmente o poder dos negreiros. Obviamente, não se trata de uma

<sup>150</sup> Referido na nota de Vila Real de 20-1-1840, em resposta à de Howard do dia anterior, ANTT, fundo MNE, Correspondência das Caixas, «Papéis sobre a Escravatura».

<sup>151</sup> Cf. a nota de Vila Real de 23-4-1840, loc. cit. na nota anterior e também em Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 619-623.

<sup>152</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, pp. 186-187.

<sup>153</sup> Cf. os officios de Palmela de 5-6-1842 e 7-10-1842, loc. cit. na nota 150.

<sup>154</sup> Cf. o artigo adicional in José de Almada, *A Aliança Inglesa*, vol. 1, p. 247.

<sup>155</sup> Tratado de 3-7-1842 in José de Almada, *op. cit.*, pp. 211 e segs.

<sup>156</sup> Ponto já acentuado in L. Bethell, *op. cit.*, pp. 187-188.

coincidência: sob a pressão de Londres, o governo português dava-se conta de que a continuação do tráfico de escravos com base nos domínios de Portugal em África lesaria gravemente a posição internacional do país; por outro lado, havia a consciência mais exacta das resistências a superar. Daí as instruções mais imperiosas então enviadas<sup>157</sup>; e sobretudo a nomeação de governadores conhecidos pela sua forte personalidade — o vice-almirante Noronha (que já fora ministro da Marinha, em 1827), para Angola; e o brigadeiro Marinho, para Moçambique. A milhares de quilómetros um do outro e sem relações entre si, ambos vão seguir um percurso muito semelhante em cada uma das colónias.

Ido da metrópole, Noronha aportou primeiramente em Benguela, no mês de Janeiro de 1839. Aí convocou os «capitalistas» e «proprietários», comunicando-lhes as ordens que trazia — e encontrou apenas «silêncio» e «evasivas»<sup>158</sup>. Depois, a 24, tomou posse em Luanda, devendo suportar de imediato o fogo cerrado da Câmara Municipal da cidade, que, nessa mesma cerimónia, se pronunciou pela inexequibilidade do decreto de 10 de Dezembro de 1836, cuja aplicação deveria ser tão lenta que se tornasse «insensível» aos negociantes<sup>159</sup> — posição reiterada no dia seguinte através de uma «representação» ao governador, onde se sustentava que o tráfico, de que dependia a vida de Angola, só poderia acabar por «forma política», e não por «forma violenta»<sup>160</sup>.

Mas Noronha persistia na sua intenção inicial; e, após uma pausa provocada por doença grave que, a partir de Março, o afectou durante algumas semanas, a campanha dos negreiros recrudesciu, sobretudo depois de, em fins de Maio, o governador ter acordado com o comandante Tucker uma convenção que — ainda antes do *bill* de Palmerston — permitia o apresamento de navios portugueses com carga de escravos pelos cruzadores britânicos, estipulando, no entanto, que tais navios seriam julgados em Luanda segundo a lei nacional<sup>161</sup>. Em resposta, a Câmara tentou que o físico-mor da colónia declarasse oficialmente que Noronha estava louco, como base para a sua destituição<sup>162</sup>, e patrocinou uma «representação» à rainha, com trinta e cinco assinaturas, onde ele era violentamente atacado<sup>163</sup>. Novas «representações» à soberana pontuam os meses seguintes, revelando o crescer da tensão: a 20 de Setembro, pedindo protecção contra os «actos ilegais, arbitrários e anti-

<sup>157</sup> Cf., p. ex., as instruções ao novo governador de Moçambique, brigadeiro Marinho, de 21-7-1839, extractadas na obra deste último *Memória de Combinações sobre as Ordens de Sua Majestade [...]*, pp. 4-5; e também a portaria de 14-9-1839, de Sabrosa, na mesma obra, p. 22.

<sup>158</sup> Ofício de Noronha de 22-2-1839, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 2A (1838-39).

<sup>159</sup> Cf. ofício cit. na nota anterior.

<sup>160</sup> «Representação» de 25-1-1839, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 2B (1838-39).

<sup>161</sup> Convenção de 29-5-1839 in Biker, *op. cit.*, vol. 28, pp. 348-353.

<sup>162</sup> Ofício da Câmara ao físico-mor de 5-7-1839, loc. cit. na nota 160.

<sup>163</sup> «Representação» de 7-7-1839, loc. cit. na nota 160.

políticos» do governador<sup>164</sup>; a 9 de Outubro, protestando contra os seus «actos despóticos» e denunciando de novo a convenção feita com Tucker, prova da sua «pusilanimidade» face aos estrangeiros<sup>165</sup>.

Toda esta pressão ia deixando marcas no espírito do próprio Noronha, que por várias vezes insta pela sua demissão<sup>166</sup>. Finalmente, em Novembro trava-se a prova de força decisiva: convocando um conselho militar, o governador propunha-se, ao que parece, suspender as garantias, prender e deportar vários dos implicados numa alegada «conspiração»; por seu turno, a Câmara de Luanda, reunida em sessão permanente extraordinária, conduziu a resistência, valendo-se do apoio do próprio comandante da força militar, coronel Malheiro (que viera na comitiva de Noronha). Isolado, o governador dá-se por vencido e embarca para Lisboa<sup>167</sup>. Como referirá mais tarde uma testemunha ocular dos acontecimentos, o mentor e organizador da «célebre insurreição» contra Noronha não era outro senão Arsénio Carpo<sup>168</sup>, famoso negreiro e personagem muito curiosa, que voltaremos a encontrar.

Em Moçambique verifica-se um confronto idêntico em muitos pontos, embora com alguns meses de atraso, dado que o brigadeiro Marinho só aí chega em Março de 1840. Por essa altura já se encontrava em pleno vigor o *bill* de Palmerston, estando o porto da capital da colónia (na ilha de Moçambique) praticamente bloqueado<sup>169</sup>. Tal como Noronha em Luanda, o novo governador sofreu desde o primeiro momento o assédio dos interessados no tráfico de escravos: «[...] quando eu cheguei», refere em officio de Outubro de 1840, «fui abordado não só da mesma gente [de Aracaty] como de alguns officiais que vieram comigo, com os quais foi preciso paliar três ou quatro dias, enquanto não pude conhecer a força com que podia contar: fizeram muito de propósito que eu convocasse um Conselho de Governo, que suposto parecia ter outro fim, o fim real era impor-me [*sic*] para eu consentir a continuação do comércio da escravatura [...]»<sup>170</sup> Simultaneamente, abordava-o um agente dos negreiros de Havana, propondo-lhe relações de interesse mútuo<sup>171</sup>. Por seu lado, a Câmara da cidade «tentou em corpora-

<sup>164</sup> «Representação» de 20-9-1839, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 2C (1839).

<sup>165</sup> «Representação» de 9-10-1839, loc. cit. na nota anterior.

<sup>166</sup> Carta particular de Noronha a Sá da Bandeira de 5-6-1839, AHU, «Angola — Diversos»; officios de Noronha de 9-7-1839 e 9-10-1839, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pastas 2B (1838-39) e 2C (1839), respectivamente.

<sup>167</sup> «Representação» de 22-11-1839 e documentos juntos, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 2A (1838-39); «representação» de 26-11-1839 e officio de Malheiro de 3-12-1839 na mesma colecção de documentos, pasta 2C (1839).

<sup>168</sup> Officio confidencial HH do governador Pedro Alexandrino da Cunha de 14-11-1846, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 10A (1846).

<sup>169</sup> Officio n.º 24 de Marinho, 2-10-1840, AHU, «Moçambique — Correspondência de Governadores», pasta 4 (1840).

<sup>170</sup> Officio n.º 49 de Marinho, de 20-10-1840, loc. cit. na nota anterior.

<sup>171</sup> Carta de Pedro Blanco, junta ao officio cit. na nota anterior.

ção ir ao Quartel-General exigir [...] a suspensão do Decreto [de 1836]», só desistindo quando os seus membros se viram ameaçados de deportação imediata para Lisboa<sup>172</sup>. Era tal o ambiente, que o governador se viu obrigado a fortificar-se em sua própria casa e a armar os seus criados, «fazendo deles um corpo de guarda»<sup>173</sup>.

Também como Noronha, Marinho resistiu, procurando o apoio do cruzado inglês, com o qual lhe foi possível apresar vários navios com bandeira espanhola e «pôr em respeito» os habitantes da capital, «porquanto», dizia, «todos eles são negreiros»<sup>174</sup>. Mas a posição do governador continuava a ser precária, como ele próprio reconhecia, queixando-se da «contínua espionagem» de que sofria: «[...] é muito difícil a uma autoridade só arrostar com a opinião geral e interesses, ainda que mal entendidos, de todos, quando aqueles que deviam apoiar o Governo são os mesmos que procuram todas as maneiras de iludir as ordens do Governo, e voltar tudo em seu proveito, principalmente quando se conta com a certeza da impunidade, como eles contam e contam bem.»<sup>175</sup> Não se vergando, apesar de tudo, Marinho, a pressão transferiu-se para a metrópole, através de uma «representação» da Junta da Fazenda à rainha, datada de 30 de Outubro de 1840, onde se acusava o brigadeiro de violar os direitos e liberdades dos cidadãos, cometendo vários abusos e pretendendo governar absolutamente<sup>176</sup>. Relançada em Lisboa pelo senador e deputados por Moçambique, a campanha contra Marinho teve um rápido êxito: submetido à «inquirição judicial» ordenada em portaria de 21 de Dezembro de 1841, o governador foi exonerado em começos do ano seguinte. Para além da acção dos representantes dos negreiros em Portugal, contribuiu certamente para este desfecho a subida ao poder dos cartistas, para cuja imprensa o brigadeiro Marinho (setembrista) constituía um dos alvos preferidos dentre as autoridades coloniais.

Com as retiradas de Noronha e de Marinho, o poder dos negreiros afirmava-se de novo nas possessões portuguesas da África ocidental e oriental. Em Angola é a época áurea de Arsénio Carpo, que ganha ascendente sobre os três governadores seguintes — Malheiro (1839-42), Bressane Leite (1842-43) e Possolo (1844-45). Este último, embora reconhecendo que Carpo muito provavelmente traficava em escravos, não hesitou em recomendá-lo para a concessão do hábito da Ordem da Conceição, fazendo-lhe um rasgado elogio: grande comerciante, dotado de «actividade, zelo e fertilidade de recursos», ele seria o apoio do governo em época de crise, porque gozava da «magia de induzir os indivíduos de todas as classes» para tudo o que se propunha. «Felizmente», continuava Possolo, «este homem não tem o génio

<sup>172</sup> Cf. J. P. Marinho, *Memória de Combinações sobre as Ordens de Sua Majestade a Senhora D. Maria II [...]*, p. 37.

<sup>173</sup> Offício n.º 52, confidencial, de Marinho, de 22-10-1840, loc. cit. na nota 169.

<sup>174</sup> Id., *ibid.*

<sup>175</sup> Id., *ibid.*

<sup>176</sup> «Representação» da Junta da Fazenda na pasta cit. na nota 169.

revolucionário: é sempre amigo do Governo, aliás não haveria país que o pudesse conter»<sup>177</sup>. Longe de os prejudicar, a ilegalização do tráfico teria afinal beneficiado os grandes negreiros (de que Arsénio Carpo era o exemplo mais acabado), como observa finamente Teixeira de Vasconcelos, presente em Luanda nos derradeiros anos desta fase: com a proibição, «os espíritos, que o favoreciam, viram um melhor ensejo de se enriquecerem, porque o negócio de todos converteu-se em contrabando, quer dizer, em negócio de poucos, em monopólio dos mais ricos»<sup>178</sup>. Para esses «poucos» era fundamental, não apenas a riqueza, mas também a influência política, a capacidade de ganhar a cumplicidade activa ou passiva das autoridades coloniais — uma cumplicidade que levava por vezes os governadores ao ponto de iludirem o cruzeiro naval português, ordenando missões em certas zonas para facilitar os embarques de escravos noutras regiões<sup>179</sup>.

A situação só se altera, e de forma muito relativa, com a nomeação para governador, em 1845, do comandante da Estação Naval, Pedro Alexandrino da Cunha, ao qual coube dar início à repressão do tráfico em terra. O seu primeiro passo nesse sentido foi precisamente a prisão de Arsénio Carpo, mais tarde deportado para Lisboa<sup>180</sup>. Seguiu-se a perseguição, «não só ao trânsito das remessas de escravos [do interior], como aos portos da costa onde eles se depositavam», sendo por vezes apreendidos esses mesmos escravos e incendiados os barracões suspeitos<sup>181</sup>. Mas o próprio Alexandrino da Cunha não tinha ilusões sobre a eficácia da sua acção: embora se conseguisse a quase total eliminação dos carregamentos nas imediações mais próximas de Luanda, o tráfico negreiro continuava a fazer-se tanto a norte, na zona de Ambriz, como a sul, na de Benguela, sendo os escravos concentrados em grandes depósitos, em locais pouco acessíveis, prontos a embarcar nos navios que do Brasil vinham já providos de aguada e mantimentos<sup>182</sup>. Cunha assinalava que os «focos» ou «agências» desta actividade estavam em Luanda e Benguela, sendo os «exportadores» bem conhecidos — sem que fosse possível obter provas contra eles<sup>183</sup>. Finalmente, pouco antes de se retirar de Angola, o governador reconhecia que com os meios disponíveis não seria viável acabar com o comércio de negros ou sequer fazê-lo diminuir

<sup>177</sup> Ofício confidencial B de Possolo, de 25-6-1844, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pasta 7A (1844).

<sup>178</sup> A. A. Teixeira de Vasconcelos, *Carta acerca do Tráfico de Escravos na Província de Angola*, pp. 5-6.

<sup>179</sup> Carta de Pedro Alexandrino da Cunha a Sá da Bandeira de 6-9-1843, AHU, «Sá da Bandeira — Documentos diversos [...]».

<sup>180</sup> Cf. os ofícios confidenciais B, de 15-9-1845, e HH, de 14-11-1846, de P. A. da Cunha, AHU, «Angola — Correspondência de Governadores», pastas 8B (1845) e 10A (1846), respectivamente.

<sup>181</sup> Ofício do juiz M. Afonso de 18-12-1849, colecção de documentos cit. na nota anterior, pasta 16 (1850).

<sup>182</sup> Ofício n.º 318, de 4-3-1847, colecção de documentos cit. na nota 180, pasta 12 (1847).

<sup>183</sup> Ofício confidencial FF, de 25-10-1846, colecção de documentos cit. na nota 180, pasta 10A (1846).

consideravelmente<sup>184</sup>. De qualquer modo, o problema deixou de existir para o seu sucessor, Silvério Pinto, que, reatando as práticas tradicionais, se conluiou com os traficantes (incluindo Arsénio Carpo, entretanto regressado a Luanda)<sup>185</sup>.

Em Moçambique, a conivência entre as autoridades coloniais e os negreiros é também manifesta, ao longo de toda a década de 40, após a partida de Marinho. «O tráfico de escravos», escrevia-se em carta de lá remetida em finais de 1843, «escandalosamente tem-se continuado; as Embarcações de Guerra, longe de obstem a exportação de negros a têm coadjuvado recebendo grossas somas; as denúncias têm sido desprezadas e aqueles que gritam pela falta de cumprimento da Lei são denominados ‘intrigantes’.»<sup>186</sup> Cerca de dois anos depois, o comandante do brigue *Vila Flor* denunciava por seu turno as autoridades de terra: «[...] as minhas suspeitas a tal respeito [ou seja, sobre o tráfico] é que o Governador-Geral, bem como todos os outros Governadores subalternos são coniventes neste negócio, e o que fazem é iludir quando podem e distrair daqueles Pontos onde se fazem [sic] os Escravos os Navios do cruzeiro.»<sup>187</sup> Todas estas suspeitas tinham a sua confirmação, meses mais tarde, numa correspondência apreendida a um negreiro e enviada a Lisboa em 1847 por um novo governador-geral, Fortunato do Vale — correspondência de que fazia parte uma lista dos funcionários gratificados com o «boi» pelo embarque de um carregamento de escravos, dela constando as principais autoridades da colónia, incluindo o próprio governador-geral anterior (Abreu Lima) e o governador de Quelimane (major Custódio Teixeira)<sup>188</sup>.

A exemplo de Cunha na costa ocidental, Fortunato do Vale representa em Moçambique a exceção à regra que foi a cumplicidade dos governadores com os negociantes esclavagistas (embora, no seu caso, os elementos de que dispomos para o afirmar sejam menos seguros). Mas os resultados foram igualmente escassos: em relação aos anos 30, a única diferença estava na transferência dos embarques da capital da colónia e das zonas mais vigiadas pelo cruzeiro britânico para os portos dos governos subalternos (Cabo Delgado, Quelimane, Inhambane, Lourenço Marques) e para a extensa parte da costa não controlada pelas autoridades portuguesas.

Num cômputo geral, os números da exportação de escravos mantêm-se altos em toda a década de 40, e mais acentuadamente ainda na sua parte final (1846-49), em que excedem os 50 000 por ano só para o Brasil<sup>189</sup>. De

<sup>184</sup> Ofício n.º 482, de 20-12-1847, coleção de documentos cit. na nota 180, pasta 12 (1847).

<sup>185</sup> Ofício do juiz M. Afonso de 18-12-1849, pasta 16 (1850).

<sup>186</sup> Carta de Celestino Feliciano Abreu[?] ao general Marinho, de 22-12-1843, AHU, «Sá da Bandeira — Papéis Avulsos», maço 1.

<sup>187</sup> Relatório de Loureiro Pinho relativo a Setembro de 1845, AHU, «Moçambique — Correspondência de Governadores», pasta 7 (1844-45).

<sup>188</sup> Ofício confidencial B de F. Vale de 5-10-1847, coleção de documentos cit. na nota anterior, pasta 8 (1846-47).

<sup>189</sup> Cf. L. Bethell, *op. cit.*, apêndice, pp. 388 e segs.

toda a evidência, o quadro repressivo imposto pela Grã-Bretanha — *bill* de Palmerston e tratado de 1842, a que há que acrescentar o protocolo de Londres, de 1847, pelo qual o cruzeiro inglês foi autorizado a intervir nas enseadas e baías da costa moçambicana em que não existissem autoridades portuguesas —, embora condicionasse o tráfico negreiro, mostrava-se incapaz de forçar a sua extinção. A situação só se altera qualitativamente com o fecho do mercado brasileiro às importações de mão-de-obra africana, pela aplicação efectiva da lei promulgada no Rio de Janeiro a 4 de Setembro de 1850<sup>190</sup>: sem desaparecer de todo, o tráfico de escravos a partir das possessões portuguesas passa então da ordem das dezenas de milhares para a das centenas, em média anual. O poder dos negreiros atenua-se.

### CONCLUSÕES

Façamos um balanço final da questão. O primeiro ponto a sublinhar é decerto a extrema gravidade que ela assume no plano das relações internacionais. No âmbito do confronto entre Portugal e a Grã-Bretanha do final da década de 30, o tema da abolição do tráfico de escravos teve um papel de grande relevo, conduzindo directamente à crise de 1839-40, não menos aguda do que a da barca *Charles et Georges*, em 1856, ou mesmo do que a provocada pelo *ultimatum* de 1890, apesar de, ao contrário desta última, ter desaparecido da historiografia e da memória colectiva portuguesa. Tal verificação não traz em si nada de novo: ela já ressalta claramente de outros estudos, em particular do livro de Leslie Bethell por mais de uma vez citado. Mas as análises tradicionais — confinadas à história diplomática, e essa mesma circunscrita à correspondência directamente ligada à questão do comércio negreiro — escapam dificilmente a uma perspectiva maniqueísta, não vendo em todo o conflito mais do que a oposição entre os valores da «filantropia», perfilhados pelo governo de Londres, e os interesses esclavagistas, defendidos pelo de Lisboa. Deste ponto de vista, as resistências de Portugal às pressões abolicionistas britânicas só podem ser interpretadas como a expressão da influência dos negreiros na definição da política portuguesa — interpretação que, como vimos, se concilia mal com o que sabemos dos circuitos do tráfico, na época dirigidos a partir do Brasil.

Isolar o conflito nascido das pressões abolicionistas é entrar num beco sem saída. Para além dos interesses, dos sentimentos e das ideias que giravam em torno da questão do comércio negreiro, intervêm na crise que analisámos factores de raiz diferente — nomeadamente, os que se prendem com a forte agitação nacionalista vivida no segundo quartel de Oitocentos em Portugal. Resiste-se a abolir nos termos que a Grã-Bretanha procurava impor, não tanto para defesa do tráfico de escravos, como para afirmar a soberania nacional em relação a uma potência que pretendia definir unilateralmente

as regras jurídicas e políticas a aplicar. É este o ponto central, a que se junta um outro: o temor de que a cedência às injunções britânicas conduzisse ao desmembramento do que restava do império português.

Em ambos os campos —o colonial e o das relações internacionais—, os resultados são negativos para o Estado português.

No confronto com o governo de Londres, dificilmente se poderia escolher pior terreno: longe de aglutinar os diversos sectores em volta de um projecto nacional, o tema do tráfico tendia a desagregá-los; na política externa isolava o país, barrando o caminho da busca de alianças alternativas, ao mesmo tempo que dava à Grã-Bretanha um pretexto fácil para todas as intromissões. A questão ressurgirá periodicamente nas décadas seguintes, envenenando as relações luso-britânicas.

Quanto às colónias, aí o facto essencial é obviamente a vitória dos negreiros: mantendo a conexão com o Brasil dos territórios africanos fornecedores de mão-de-obra, impedindo a reconversão do sistema, o poder dos traficantes de escravos levantava obstáculos insuperáveis ao desenvolvimento do novo projecto imperial português, que só décadas mais tarde abrirá penosamente a sua via.