

VICTOR A. P. DE OLIVEIRA E ELEN DE PAULA BUENO



© Reprodução/ Johann Moritz Rugendas/ Wikipédia

NA FOTO AO LADO *Negres a fond de calle (Navio negreiro)*, de Johann Moritz Rugendas. Imagem da tela, de 1830, que retrata cena em que homens e mulheres eram trazidos em navios negreiros após a captura na costa da África. Esses navios tinham um grande problema com a higiene, todos os escravos vinham amontoados e fazendo suas necessidades fisiológicas no mesmo local em que estavam. Muitos morriam.

Dinamarca em 1814 e obteve o compromisso pessoal do rei holandês de que os Países Baixos não mais participariam no comércio de escravos (LENTZ, 2013).

Desde o início de 1815, Castlereagh passou a pressionar seus pares no Congresso de Viena para que a questão fosse especificamente debatida, resultando em um compromisso europeu pela abolição. Nesse sentido, sugeriu a criação de um comitê internacional para tratar exclusivamente da supressão do tráfico de escravos. Caberia aos representantes das principais potências europeias a indicação de plenipotenciários para esse comitê, que inclusive continuaria a atuar após o término do Congresso, na tarefa de supervisionar a proibição. Entretanto, o Conde de Palmela, representante português no Congresso, “objetou energeticamente, afirmando que apenas as potências que possuíssem colônias com escravos deveriam ser envolvidas” (WOLFKE, 1961, p. 14) na discussão, sendo apoiado em sua oposição pelo Marquês de Labrador, representante da Espanha (ZAMOYSKI, 2012, p. 398).

Enquanto o temor português era mais amplo – além de acabar com o suprimento de mão de obra escrava para o Brasil, a abolição do tráfico afetaria sua relevante atuação na exploração dessa atividade –, a objeção espanhola decorria da disseminada adoção da mão de obra escrava na maioria de suas colônias, que teriam seus suprimentos de escravos comprometidos. Na visão de Labrador, os proprietários de escravos nas colônias não seriam os únicos que sofreriam prejuízos, mas a totalidade da população espanhola, dado o dramático efeito da proibição do tráfico para o modelo sobre o qual a economia colonial espanhola estava estruturada. Dessa forma, as potências europeias ficaram divididas em dois grupos: aqueles que aceitavam a sugestão britânica de discutir e debater a abolição do tráfico de escravos em um comitê específico – posição esta de França, Prússia, Rússia, Áustria e Suécia – e a oposição a esse debate, sustentada por Portugal e Espanha. Palmela chegou a declarar expressamente que não con-

A primeira declaração internacional sobre a abolição do tráfico de escravos

DESDE O INÍCIO DO SÉCULO XVI, O TRÁFICO DE ESCRAVOS MOVIMENTOU A ECONOMIA EUROPEIA

Uma das questões fundamentais debatidas pelas grandes potências europeias durante o Congresso de Viena (1814-1815), que reorganizou o sistema internacional após o término das guerras napoleônicas, foi a declaração das potências sobre a abolição do tráfico negreiro de 8 de fevereiro de 1815. O assunto era extremamente polêmico no início do século XIX e a abolição do tráfico sofria oposição ferrenha de países como Portugal e Espanha, ainda envolvidos com o comércio de escravos para as Américas e sua utilização como mão de obra em suas colônias. Por seu turno, a Grã-Bretanha, que havia abolido o tráfico de escravos em 1807, pressionava as demais

potências europeias a igualmente extingui-lo.

Desde o início do século XVI, o tráfico de escravos movimentou a economia europeia, fornecendo milhões de seres humanos traficados à força da África para trabalhar como mão de obra em colônias europeias nas Américas. Grã-Bretanha, Portugal, França e Holanda foram extremamente atuantes no comércio atlântico de escravos africanos. A dimensão econômica e o drama humano dessa atividade ignominiosa são retratados de forma detalhada por Valentim Alexandre (1991), ao recordar que “o tráfico negreiro constituiu uma das molas fundamentais do capitalismo mercantil”.

Além dos interesses econômicos, a temá-

tica também envolvia a pressão de parcela da opinião pública britânica. Através da atuação de grupos abolicionistas, Lorde Castlereagh, então secretário de assuntos estrangeiros, e outros líderes britânicos sofriam constante pressão pela obtenção de uma abolição geral do tráfico, a ser declarada por todos os países europeus.

Após a abolição do tráfico através de uma lei interna, aprovada em 1807, a Grã-Bretanha passou a pressionar as demais potências europeias mediante a assinatura de tratados bilaterais que previam a abolição. Dessa forma, conseguiu a concordância da Suécia em abolir o tráfico em um tratado de 1813, engajou a

VICTOR A. P. DE OLIVEIRA E ELEN DE PAULA BUENO

siderava a abolição do tráfico negreiro sujeita ao direito internacional.

Em 20 de janeiro de 1815 foi realizada uma conferência particular para deliberar sobre a abolição do tráfico negreiro. Com a presença de Áustria, Espanha, França, Grã-Bretanha, Portugal, Prússia, Rússia e Suécia, a conferência não obteve os resultados esperados pela diplomacia britânica. França, Espanha e Portugal se opuseram a uma abolição imediata do tráfico, como queria a Grã-Bretanha. A França, entretanto, concordava com a abolição em um prazo de cinco anos, enquanto Espanha e Portugal prometiam se esforçar para abolir o tráfico de escravos em um prazo de oito anos (LENTZ, 2013).

Diante do impasse que se formou, Castle-reach lançou mão de sua capacidade diplomática e de instrumentos de pressão econômica



© Wikipedia/ Nemeth Lu

ESTIMATIVAS APONTAM QUE CERCA DE 3,5 MILHÕES DE ESCRAVOS FORAM EMBARCADOS NA ÁFRICA ENTRE 1801 E 1867, DE UM TOTAL DE 11 MILHÕES ENTRE OS SÉCULOS XVI E XIX

para contornar a objeção ibérica à abolição. A Grã-Bretanha firmou um tratado em separado com Portugal no qual este consentia com a abolição do tráfico de escravos ao norte da linha do Equador, em troca do perdão de uma dívida de 600 mil libras. O governo português se liberou de um empréstimo e ainda resguardou o direito de continuar a traficar escravos de suas colônias localizadas abaixo da linha do Equador para o Brasil, enquanto a Grã-Bretanha isolou a Espanha, garantindo apoio quase consensual para a abolição do tráfico, ainda que essa abolição fosse geograficamente limitada ao hemisfério norte.

Tentando dobrar a resistência espanhola, a diplomacia britânica passou a defender a elaboração de uma declaração de intenções, ao invés de um tratado de abolição do tráfico de escravos internacionalmente vinculante, como almejava Castlereach. A solução consensual

encontrada, embora muito menos eficaz, acabaria sendo a adotada em Viena.

A declaração das potências sobre a abolição do tráfico negreiro de 8 de fevereiro de 1815, firmada por Áustria, Espanha, França, Grã-Bretanha, Portugal, Prússia, Rússia e Suécia, inicia-se afirmando que “o comércio conhecido pelo nome de tráfico de negros da África sempre foi considerado pelos homens justos e esclarecidos de todos os tempos como contrário aos princípios de humanidade e da moral universal”. Igualmente, faz referência à opinião pública, que então demandava a supressão o mais brevemente possível do tráfico de escravos.

Considerou ainda a declaração que, sucessivamente, todas as potências que possuísem colônias nas diferentes partes do mundo deveriam reconhecer, por leis e por tratados, a obrigação e a necessidade de extinguir o tráfico de escravos. A matéria já havia sido regulada por um artigo em separado do Tratado de Paris de 1814, de acordo com o qual a Grã-Bretanha e a França deveriam unir seus esforços no Congresso de Viena para “convencer todas as potências da cristandade a decretar a proibição


universal e definitiva do tráfico de escravos”. A declaração considerou o tráfico contrário ao espírito da época, devendo, portanto, ser abolido por todas as potências europeias o mais brevemente possível. De igual modo, sustentou que o objetivo da declaração somente seria alcançado com uma abolição geral do tráfico.

Em que pese suas limitações, a declaração sobre a abolição do tráfico de escravos de 1815, anexo XV ao Ato final do Congresso de Viena, foi a primeira declaração multilateral de estados europeus sobre a necessidade de acabar com o odioso tráfico de escravos. Suas limitações decorreram do fato de países como Portugal e Espanha utilizarem o argumento da soberania nacional para se negarem a aceitar a abolição, considerada prejudicial aos seus interesses econômicos. De qualquer forma, afirmar em uma declaração internacional, assinada no início do século XIX, que a escravidão era repugnante aos princípios de humanidade e de moral universal representou um marco histórico importante para o direito internacional, sobretudo quando parte considerável das economias das colônias americanas estava firmemente assentada na mão de obra escrava.

A discussão sobre a abolição do tráfico não se restringiu apenas à declaração das potências firmada em Viena. Entre agosto e novembro de 1816 foi realizada uma conferência em Londres, na qual foi criado um comitê internacional permanente para supervisionar a declaração de Viena sobre a abolição do tráfico (LENTZ, 2013).

A conferência tratou sobretudo das medidas que os britânicos propunham para impor a interdição do tráfico. Entre elas, a principal consistia no direito de visita a todos os navios suspeitos. A questão era delicada e gerava controvérsia perante os demais países europeus, na medida em que, através do exercício do direito de visita, a Grã-Bretanha, detentora da supremacia naval, acabaria obtendo *de jure* o controle da totalidade do tráfico marítimo mundial.

Em 20 de dezembro de 1841, foi assinado, em Londres, o Tratado das Cinco Potências da Europa para a supressão do tráfico, garantindo o direito recíproco de visita em alto-mar para inspecionar navios que fossem suspeitos de transportar escravos, e que, portanto, estivessem descumprindo a declaração de Viena sobre a abolição do tráfico. Assinado por Grã-Bretanha, França, Áustria, Prússia e Rússia, o tratado garantiu um entendimento comum das potências europeias sobre o direito de visita nos oceanos Atlântico e Índico, representando real ameaça para os traficantes de escravos que seguiam desobedecendo à proibição internacional do tráfico. Entretanto, a interdição definitiva e geral ocorreu somente durante a Conferência de Bruxelas, em 1890, com a assinatura do Ato geral contra a escravidão.

Apesar da declaração de Viena sobre a abolição ter representado um marco histórico importante na supressão internacional do tráfico de escravos e a matéria ter ganho impulso nas décadas seguintes, centenas de milhares de africanos foram vítimas do tráfico após 8 de fevereiro de 1815. Estimativas apontam que cerca de 3,5 milhões de escravos foram embarcados na África entre 1801 e 1867, de um total de 11 milhões entre os séculos XVI e XIX. 

NA FOTO AO LADO
Modelo de navio escravo exibido no Museu Nacional de História Americana (Smithsonian Institution).



Victor A. P. de Oliveira é advogado graduado pela USP, mestre em Relações Internacionais pela Unesp (San Tiago Dantas) e mestrando em Direito Internacional pela USP.



Elen de Paula Bueno é graduada em Relações Internacionais pela Unesp, mestre em Integração da América Latina pelo PROLAM/USP e doutoranda em Direito Internacional pela USP.