



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE HUMANIDADES
CAMPUS III
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

ERIONALDO TOMAZ DE AQUINO

**A ESCRAVIDÃO NO BRASIL OITOCENTISTA E A QUESTÃO DO COMBATE AO
TRÁFICO INTERCONTINENTAL DE ESCRAVOS**

**GUARABIRA
2022**

ERIONALDO TOMAZ DE AQUINO

**A ESCRAVIDÃO NO BRASIL OITOCENTISTA E A QUESTÃO DO COMBATE AO
TRÁFICO INTERCONTINENTAL DE ESCRAVOS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Graduação em História da Universidade Estadual da Paraíba, Campus III, Guarabira, em cumprimento as exigências para obtenção parcial do título de Graduação em História.

Área de concentração: História.

Linha de pesquisa: trabalho, história e economia

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Luís Christillino.

**GUARABIRA
2022**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

A657e Aquino, Erionaldo Tomaz de.

A escravidão no Brasil oitocentista e a questão do combate ao tráfico intercontinental de escravos [manuscrito] / Erionaldo Tomaz de Aquino. - 2022.

48 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2022.

"Orientação : Prof. Dr. Cristiano Luís Christillino., Departamento de História - CH."

1. Tráfico de escravos. 2. Brasil Império. 3. Lei Feijó. 4. Lei Eusébio de Queirós. I. Título

21. ed. CDD 326

ERIONALDO TOMAZ DE AQUINO

**A ESCRAVIDÃO NO BRASIL OITOCENTISTA E A QUESTÃO DO COMBATE AO TRÁFICO
INTERCONTINENTAL DE ESCRAVOS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Graduação em História da Universidade Estadual da Paraíba, Campus III, Guarabira, em cumprimento as exigências para obtenção parcial do título de Graduação em História.

Área de concentração: História.

Aprovada em: 23/ 02/2022.

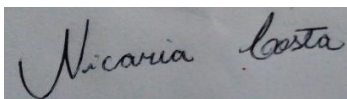
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Cristiano Luís Christillino (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Dr. José Mácio Ramalho Teódulo
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof^a. Mestranda Nicaria Costa de Souza
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

A minha família, amigos e ao meu pai que
não se encontra mais entre nós – em sua
memória, DEDICO.

*“(...) São os filhos do deserto,
Onde a terra esposa a luz.
Onde vive em campo aberto
A tribo dos homens nus...
São os guerreiros ousados
Que com os tigres mosqueados
Combatem na solidão.
Ontem simples, fortes, bravos.
Hoje míseros escravos,
Sem luz, sem ar, sem razão. . .”*

Castro Alves – Navio Negreiro

AGRADECIMENTOS

"Até aqui o Senhor nos ajudou".
1 Samuel: 7,12

A Deus, por ter me permitido que eu tivesse saúde e determinação e coragem para não desanimar durante a realização deste trabalho e durante toda minha caminhada acadêmica. *Deus é bom o tempo todo!* Não foi fácil, mas estou aqui para testemunhar, agradecer e dizer o quão valeu a pena ter persistido e enfrentado todos os obstáculos ao longo desta jornada. *Os planos de Deus não falham!*

À minha família pelo apoio-presente nos momentos mais difíceis e decisivos de minha vida me encorajando a sempre procurar seguir em frente em busca dos meus sonhos e objetivos.

À minha mãe e amiga, *Maria José da Silva Aquino*, por ser testemunha desse momento tão especial para mim. E (*in memoriam* do meu pai, *Manoel Tomaz de Aquino*), que não se encontra mais conosco, o meu muito obrigado pelos ensinamentos, conselhos de vida, honestidade e humildade. Vou levar e guardar sempre comigo.

Ao meu irmão, amigo, professor, músico e conselheiro, *Valberto Aquino*, que me ajuda diante de momentos em que preciso tomar decisões pessoais. Gratidão por sempre se fazer presente e acreditar em mim. Saiba que também compartilho desse mesmo sentimento que você tem.

Aos meus amigos pelo incentivo e encorajamento, sobretudo nas situações difíceis da vida. A minha querida amiga *Erica Jerônimo*, e aos queridos amigos *Claudio Ribeiro* e *Adriana Pereira*— joias raras que a vida acadêmica me deu ao longo desses cinco anos de atividades no campus da UEPB, em Guarabira. Gratidão a vocês!

Ao meu querido amigo e professor, o meu orientador Prof. Dr. Cristiano Luís (excelente pessoa e profissional). Um orgulho em tê-lo como professor. Todos os seus ensinamentos foram de uma importância ímpar para que a minha formação acadêmica fosse moldada. Muito obrigado por tudo, pela paciência e compreensão durante as aulas no campus (você me entende quando me refiro a isso).

Aos professores que tanto contribuíram para minha formação acadêmica, os mestres e doutores pelo qual sou grato e me orgulho em ter sido aluno de vocês e fazer parte de uma instituição de ensino da qual me orgulho muito.

Retribuir com eterna gratidão e admiração aos queridos professores que contribuíram na minha formação no percurso acadêmico – Cristiano Luís, Susel Oliveira, Edna Nóbrega, Durval Muniz, Carlos Adriano, Mariângela, João Bueno, Waldeci Ferreira, Elisa Mariana, Joedna Reis, Ivonildes Fonseca (professora Vânia), Alômia Abrantes, Jaqueline Gonçalves, Francisco Fagundes, Manuela Aguiar, a professora Karla, que despertou em mim o gosto pela *Língua Brasileira de Sinais* – Libras. Obrigado pelas aulas e por todo conhecimento. Que experiência incrível!

Quero agradecer também aos colegas de turma, de modo geral, nas pessoas de *Adriana Pereira, Ana Roberta, Erica Jerônimo, Claudio Ribeiro, Iane Vitória, Camila, Priscila Soares, Hudielly Pontes, Roselane Cruz, Lucas Carlos, Jonathan Ribeiro, Nicária Costa, Júlio Franciel, Vanessa Araújo, Jonathan Kleber, Amanda Bezerra, Rawane Cândido, Giovane Lima* e aos demais colegas cursistas que por motivos particulares não puderam se fazer presente no final desta caminhada e ciclo acadêmico. A vocês, o meu obrigado e muito sucesso nas escolhas e trajetórias de cada um. Foi um prazer conhecê-los!

A meu amigo *Luciano Mendes de Almeida*, um *mineiro arretado*, que por ironia do destino, é amante e um grande admirador da história. Gratidão pelo companheirismo de todos os dias, pelos sábios conselhos, incentivo e descontrações que me tranquilizaram e me fizeram sorrir em diferentes situações de minha vida. Sou grato por sua amizade e carinho.

Agradecer em nome do prefeito *Vital Costa* e da *Secretaria de Educação e Cultura* da minha cidade de Araruna, pelo fornecimento de transportes e assistência nas locomoções diárias para a cidade de Guarabira, ações que foram fundamentais para que eu pudesse concluir o meu curso. Não se trata apenas de um curso, mas de um *SONHO*.

Por fim, agradeço a todos que compõem a coordenação do Curso de História/DH no nosso querido e amado Centro de Humanidades, da Universidade Estadual da Paraíba no Campus de Guarabira. Gratidão por ter me acolhido tão bem e fazer com que eu me sentisse em casa dando apoio e assistência acadêmica necessária.

“Deem graças ao Senhor porque ele é bom; o seu amor dura para sempre!”
Salmos 107:1

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	O Marquês de Barbacena	19
Figura 2 –	Embarcações negreiras	24
Figura 3 –	Escravos na rua da Cruz, em Recife (1820)	30
Figura 4 –	Escrava Anastácia usando a Máscara de Flandres – Escrava Anastácia ...	35
Figura 5 –	Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara	38

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Desempenho da Lei Bill Alberdeen (1845)	20
Tabela 2 –	Dados comparativos sobre a entrada de escravos no Brasil	28
Tabela 3 –	Eficácia da Lei Eusébio de Queirós	39

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	DUAS LEIS PARA O MESMO CRIME	18
2.1	A legislação contra o tráfico intercontinental de escravizados no Império do Brasil	18
2.2	Decreto de 12 de abril de 1832: A regulamentação da Lei de 1831	25
3	LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS	28
3.1	Um discurso sobre a Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850	29
3.2	O impacto da Lei Eusébio na segunda metade do século XIX	36
4	REGULAMENTAÇÃO E EXECUÇÃO DA LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS	40
4.1	Um olhar sobre as Leis de 1831 e 1850	40
5	OS ESFORÇOS PELO FIM DO TRÁFICO DE AFRICANOS NO IMPÉRIO	43
5.1	O decreto de nº 708/1850	43
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	45
	REFERÊNCIAS	47

A ESCRAVIDÃO NO BRASIL OITOCENTISTA E A QUESTÃO DO COMBATE AO TRÁFICO INTERCONTINENTAL DE ESCRAVOS

SLAVERY IN 19TH CENTURY BRAZIL AND THE ISSUE OF COMBATING THE INTERCONTINENTAL SLAVE TRAFFICKING

RESUMO

Erionaldo Tomaz de Aquino¹

Neste trabalho, buscamos analisar os mecanismos e desdobramentos do tráfico de escravos a partir das leis estabelecidas durante o regime do Brasil Imperial. O presente trabalho também discute o percurso intercontinental dos escravizados até o Brasil Oitocentista – o comércio de escravos, abordando, portanto, questões relacionadas a liberdade desses povos; o processo de escravidão e o pós-liberdade – os africanos livres. O trabalho buscou refletir sobre a Lei de Nº 581 de 4 de setembro de 1850 – a Lei Eusébio de Queirós e a Lei do Antitráfico (Lei Feijó), de 1831, as quais nos possibilitaram maior compreensão acerca de todo desdobramento no que se refere ao tráfico de escravos e a relação intercontinental na apreensão de africanos presos nas embarcações vindo em direção ao Brasil; discutindo assim, a dinâmica das leis na busca pelo fim do comércio de escravos. Levantamos discussões a partir do Segundo Reinado – período imperial, estabelecendo a relação do poder monárquico com o tráfico de escravos e o seu papel diante das leis estabelecidas e qual a sua atuação social-política era exercida para que tais leis fossem de fato cumpridas ao mesmo tempo questionadas sobre o seu funcionamento e as práticas do comércio de escravos no transatlântico, regiões interprovinciais e os desdobramentos ao atracarem nos portos brasileiros.

Palavras-chave: Tráfico de escravos. Brasil Império. Lei Feijó. Lei Eusébio de Queirós.

¹ Graduando do curso de Licenciatura Plena em História pela Universidade Estadual da Paraíba – UEPB.

ABSTRACT

In this work, we seek to analyze the mechanisms and developments of the slave trade from the laws established during the Imperial Brazil regime. The present work also discusses the intercontinental route of the enslaved to Brazil in the 19th century – the slave trade, addressing, therefore, issues related to the freedom of these peoples; the process of slavery and post-freedom – free Africans. The work sought to reflect on the Law No. slave trade and the intercontinental relationship in the apprehension of Africans trapped on ships heading to Brazil; thus discussing the dynamics of the laws in the search for the end of the slave trade. We raised discussions from the Second Reign - imperial period, establishing the relationship of monarchic power with the slave trade and its role in the face of established laws and what its social-political action was exercised so that such laws were in fact fulfilled at the same time. questioned about its functioning and the practices of the slave trade in the transatlantic, interprovincial regions and the consequences when docking in Brazilian ports.

Keywords: Slave trade. Empire Brazil. Feijó Law. Eusébio de Queirós Law.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho discute o processo de escravidão no Brasil oitocentista, a partir do percurso dos africanos com destino as américas em meados do século XIX. Muito se tem discutido sobre a prática do comércio de escravos e o rumo que esses cativos tiveram desde a sua saída do continente africano até desembarcarem nos portos brasileiros sob o domínio dos traficantes. Um processo longo e complexo, sobretudo quando falamos sobre questões ligadas ao escravismo de pessoas – uma prática bastante comum nessa época da história do Brasil Império.

Segundo Beatriz G. Mamigonian (2018), a autora descreve o percurso dos africanos acerca do contrabando e da escravização de forma ilegal, como podemos observar na seguinte afirmação:

No Brasil, a experiência dos africanos livres esteve marcada pela expansão do contrabando e pela escravização ilegal de centenas de milhares de pessoas que teriam direito ao estatuto mas foram mantidas no cativeiro. Entre 1819 e 1865, 11 mil homens, mulheres e crianças viveram como "africanos livres" no Brasil, enquanto o tráfico ilegal trouxe, só entre 1830 e 1856, 800 mil pessoas. (MAMIGONIAN, 2018, p. 70).

A partir disto, podemos ter uma dimensão sobre a história da escravidão como um todo, sobretudo no que se refere as apreensões e o contrabando ilegal de cativos. Mamigonian relata de modo preciso, experiências vivenciadas pelos escravos através de duas comparações. Se por uma estatística temos um determinado número de africanos livres no país, isso entre 1819-65, o tráfico ilegal ultrapassa os números e entre 1830-56 nos apresenta um crescimento significativo.

A historiografia, por sua vez, nos apresenta diversas abordagens teóricas que nos possibilitam compreender os desdobramentos que tiveram tal prática desumana que marcara toda humanidade. Começando pelas capturas e embarcações ainda em solo africano, cortando o Oceano Atlântico através dos navios negreiros, percorrendo um longo caminho até chegarem ao seu destino. Destino muitas vezes incerto, pois muitos deles não tinham a certeza de que chegasse com vida devido à grande quantidade de cativos empilhados e acorrentados junto com animais nos escuros porões das embarcações negreiras.

Neste contexto, é importante destacar a situação na qual os africanos eram submetidos quando capturados e presos nos navios. Muitos autores descrevem destacando péssimas condições de higiene, alimentação, o que acabava ocasionando inúmeras doenças fazendo com

que muitos escravos pudessem já em alto mar. Destaca-se, ainda, que muitos africanos já a bordo dos navios, procuravam meios de tirarem a própria vida – o suicídio frequente a qualquer chance que tivessem por descuido dos traficantes. (GOMES, 2019, p. 48).

Essa observação nos permite compreender o motivo dos escravos serem presos com poucas vestimentas e sem quaisquer objetos em mãos – pela própria segurança dos tripulantes e também pela violência entre os cativos, caso tentassem fugir e/ou revidar sua captura.

Nos debruçando nas leituras, podemos ter uma grande dimensão a partir de campanhas abolicionistas em defesa dos escravos vindos da África. Inúmeros foram os navios que atracaram nos portos brasileiros repletos de cativos. Analisando todo contexto desde a rota dos navios pelo transatlântico, o que se podia esperar do governo do Brasil Império, na segunda metade do oitocentos, eram leis nas quais pudessem proibir e/ou acabar com o tráfico de escravos que parecia a cada ano ganhar mais força, como relatam os historiadores.

Um país repleto de africanos escravizados quando o único objetivo por tal prática se voltava apenas para o trabalho e mão de obra pelas mãos dos escravos recém-chegados e dos que já estavam em território brasileiro. Diante das informações relacionadas com o comércio de escravos pelo Oceano Atlântico, procuramos apenas discutir o percurso dos navios negreiros e as suas características quando anexada ao escravo, isto é, discutindo alguns apontamentos sobre a rota marítima até a chegada ao Brasil.

A partir desse levantamento e discussão, procuramos analisar e observar o contexto da Lei Feijó e da Lei Eusébio de Queirós apontando os seus desdobramentos e ações em torno do comércio ilegal de cativos.

As duas leis surgiram sob forte pressão inglesa, a fim de acabar com o tráfico de escravos, como nos afirma Miriam Dolhnikoff (2020, p.110): “Não era a escravidão que a Inglaterra combatia, mas o tráfico”. Em nossa análise, discutimos, portanto, alguns aspectos importantes acerca da Lei de 1831 e em outro momento, discutimos sobre a Lei Eusébio de Queirós contrapondo as suas principais características e o seu desfecho no combate à escravidão.

Ao analisar os textos, o que se percebe é uma ampla discussão sobre as leis e as consequências que foram surgindo. Se a Lei do Antitráfico vinha com o objetivo de frear a entrada dos escravos vindos do continente africano, o que se nota são diversas medidas implementadas que na prática não funcionou como o legislativo gostaria. Nessa perspectiva, a

Lei de 1831 ficaria mais conhecida como lei para “*inglês ver*”, tal conhecimento subjugado pela sua não eficiência enquanto lei brasileira em defesa dos escravos e que não ocorreu como o esperado. Na teoria sim, porém na prática não.

Todavia, vale salientar alguns argumentos em torno da Lei de 1831, o que nos remete uma ideia construída enquanto lei que não teve a sua eficiência. No entanto, Mamigonian (2017, p.11), discute que tal lei não pode ser compreendida como elaborada apenas no contexto para o inglês ver, mas que deve ser analisada a partir de um grande impacto social e político.

Diante dos argumentos apresentados por Mamigonian, o que vemos por trás da lei são argumentos que nos fazem refletir sobre a sua eficácia e prática. Por um lado, temos as pressões inglesas, mas se observamos por outra linha historiográfica no contexto de elaboração da lei, temos muitas questões nas quais envolvem não apenas o legislativo, mas sim discussões ligadas à resistência escrava e também abolicionistas, como bem destaca a autora.

Pelo que se observa, em seus primeiros anos, a lei teve sua eficiência e parecia conter o número das embarcações negreiras que atracavam no Brasil – isso nos primeiros anos em que a lei fora promulgada. Contudo, iremos discutir essas perspectivas mais adiante no decorrer das nossas análises.

Outro ponto que discutimos em nosso trabalho, foi a Lei de 1850, a qual se via aos olhos brasileiros e britânicos, mostrar a sua eficiência e precisão em acabar com o comércio de escravos. A Lei Eusébio de Queirós, que surge com o principal objetivo em colocar fim à entrada de cativos em território brasileiro, se mostrara eficiente, mas também redera muitas discussões em torno da lei promulgada em 4 de setembro de 1850.

Em torno das leis, procuramos discutir os seus principais apontamentos e as suas características, atentando para o seu desfecho e como na prática cada uma veio a funcionar no Brasil, uma vez que o país se via sob forte pressão britânica, sem esquecermos, entretanto, das consequências que a Lei de 1850 trouxe, logo após a sua promulgação.

Esses mecanismos nos possibilitaram entender todo dinamismo e impacto que as leis mostraram para o Brasil. Nessa observação histórica, mergulhamos em discussões sucintas para que pudéssemos compreender o desfecho que ambas as leis desempenharam no país. Pelo que notamos, não foi uma tarefa fácil e que ganhou vários capítulos ao longo da historiografia brasileira – a luta pelo fim do comércio de escravos parecia ganhar novos rumos e também

consequências interprovinciais, já que a história do tráfico diante das leis se mostraria com novos ares e novos desdobramentos, sobretudo entre relação e poder.

A questão do tráfico de escravos no Brasil teve um longo percurso aliado ao comércio ilegal de cativos que partiam sob inúmeros navios negreiros em direção às Américas.

Em torno de toda problemática debruçada sobre o tráfico de escravos pelo transatlântico, durante o século XIX, muitas questões foram surgindo ao redor do assunto que começara a ganhar impulso por meio de leis mais rigorosas na lenta luta em combate ao escravismo. Prova disso, são as leis britânicas que ganhariam forças e começara a fazer vista grossa sobre o Brasil, cuja razão maior era acabar com o tráfico de escravos pelo Oceano Atlântico – acabar com rotas não seria, portanto, o principal objetivo das leis britânicas. Muito se estava em jogo, a começar por questões econômicas ligadas à prática do comércio ilegal de africanos.

Entretanto, nossas discussões foram norteadas com breves ressalvas sobre o comércio pelo transatlântico até chegar ao contexto das leis impostas no Império brasileiro naquele século. Leis sob forte pressão inglesa e questionadas sobre a sua prática. Contudo, é importante destacar que antes de abordarmos sobre a Lei de 1831, houve antes um acordo entre o Brasil e a Inglaterra.

Em linhas gerais, esse acordo vinha propor uma erradicação a respeito do tráfico de escravos no qual estabelecia em um prazo ao governo brasileiro de três anos. Observando as leituras, podemos notar um desenrolar totalmente oposto ao que era proposto pela Convenção de 1826. “O tratado autorizava a Marinha britânica a capturar os navios de bandeira brasileira que fossem utilizados no tráfico, e sua tripulação seria julgada por uma comissão mista, formada por juízes brasileiros e ingleses” (DOLHNIKOFF, 2020, p. 110)

Acreditamos, portanto, que o cumprimento do prazo estabelecido pelos ingleses esteja ligado diretamente com a lei brasileira em querer ficar apenas na teoria. Nesse sentido, estamos nos referindo a Lei de 1831 com sua velha teoria de lei para inglês ver. Nos primeiros anos em que a lei foi promulgada no Brasil, se observa um controle relacionado com a importação dos escravos, no entanto, houve um descontrole significativo devido a mão de obra e a procura por escravos.

2 DUAS LEIS PARA O MESMO CRIME

Eram africanos livres aqueles emancipados em obediência às medidas de repressão ao tráfico. No Brasil, ficaram sob a responsabilidade da Coroa portuguesa e depois do Estado imperial brasileiro e deviam cumprir catorze anos de trabalho compulsório para alcançar a “plena liberdade”.

Beatriz G. Mamigonian – Africanos livres (...)

2.1 A legislação contra o tráfico intercontinental de escravizados no Império do Brasil

No dia 7 de novembro de 1831, era então colocada em vigência a primeira lei brasileira do antitráfico que vinha com o principal objetivo de proibir a importação de escravos advindos do continente africano. Observando o contexto historiográfico da Lei de 1831, mais conhecida como Lei Feijó, a lei para “inglês ver”, podemos discutir alguns elementos importantes que compõem a sua estrutura, as suas principais características e funções, as quais passariam a ser atribuídas em defesa dos escravos a fim de acabar e/ou barrar as importações ilegais dos africanos em território brasileiro.

Outra questão importante que podemos interligar antes da promulgação da lei brasileira de 1831, são as relações entre o Brasil e a Inglaterra – sabemos que existiu um percurso historiográfico minucioso até que fosse implantado no país uma lei que pudesse pôr fim ao comércio ilegal de cativos. No contexto da lei brasileira promulgada em 7 de novembro de 1831, é necessário discutirmos sobre o jogo de interesse britânico. Até que fosse criada uma lei que viesse cessar o contrabando dos cativos, o Brasil já se via sob forte pressão inglesa – estamos discutindo constantemente essa ligação entre os dois países. Contudo, não podemos deixar de reforçar o que tinha por trás disso – a problemática escravista e o interesse intercontinental que não se limitava em apenas querer combater o tráfico.

Decerto, os britânicos queriam o fim do comércio ilegal de escravos e a pressão sobre o Brasil foi fortemente sentida. Entretanto, existiu grandes motivos por parte dos ingleses para que o nosso país fosse pressionado e que cessasse o contrabando pelo transatlântico. Por parte da Inglaterra, o interesse estava em manter o seu trabalho industrial através da mão de obra escrava; seu crescimento e desenvolvimento econômico.

Por outro lado, os fazendeiros brasileiros temiam perder as suas terras e o trabalho escravo, o que diminuiria os seus lucros – um jogo de interesse de ambos os lados. O que se observa é que a partir da lei aprovada em 1831, muitos se viam ameaçados, sobretudo os proprietários de terras – mais uma vez interligamos a prática da lei para o “inglês ver”, que não

teve a sua prática exercida como o legislativo esperava e que muitos escravos continuaram sendo trazidos para o Brasil e consequentemente sendo escravizados.

De acordo com Chalhoub (2012, p. 59):

Ao historiar a trajetória do tráfico desde a lei de 1831, o objetivo de Barbacena era não somente firmar a ineficácia dela, mas defender a doutrina de que a legislação não vinha sendo cumprida devido à força dos costumes senhoriais e em vista do interesse econômico dos fazendeiros de café.

A afirmação do autor nos reforça uma visão da Lei do Antitráfico apresentada em seu contexto legislativo sob falhas relacionadas aos costumes sociais da época. Os grandes senhores de engenhos, os grandes fazendeiros que viam a lei como uma ameaça. Talvez isso seja um dos motivos por sua ineficiência, visto que muitos ousavam infringir a lei na insistência pelo comércio ilegal de africanos, seja nos portos brasileiros e/ou por vias marítimas.

Figura 1 – O Marquês de Barbacena²



FONTE: Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/>> Acesso em: 10 fev. 2022.

² Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, (Mariana, 19 de setembro de 1772 — 13 de junho de 1842) primeiro visconde com grandeza e marquês de Barbacena, foi um militar, diplomata e político brasileiro. Envolveu-se de forma efusiva na época do Primeiro Reinado, também atuando e se destacando na campanha da abolição do absolutismo e pela aplicação de um governo constitucional.

No dia 8 de agosto de 1845, a Inglaterra decreta a Lei Bill Alberdeen, que permitia o monitoramento das embarcações no Atlântico Sul, prendendo os navios negreiros. Tal ação repressiva decretada pelos ingleses naquele ano, causou alguns desconfortos no governo brasileiro, visto que a Inglaterra diante de suas apreensões aos navios negreiros brasileiros, seriam, portanto, condenados pelos ingleses e sendo colocados a serviço da marinha inglesa.

Segundo Míriam Dolhnikoff (2020, p. 113), a despeito do comportamento da lei europeia:

O governo do Brasil fez protestos públicos dirigidos ao governo britânico, alegando que o Bill Alberdeen agredia o direito internacional, na medida em que usava de um artifício para justificar a agressão a navios brasileiros. O governo brasileiro argumentava que, expirado o tratado de 1826, não fora possível renová-lo ou assinar outro em razão das exigências britânicas de que novos itens fossem incluídos para ampliar a repressão.

Portanto, se faz evidente o desconforto sentido pelo governo brasileiro diante das atitudes do governo inglês imposta a partir da criação de sua lei, uma vez que a Inglaterra se portava de modo abusivo no que se diz respeito as apreensões e agressões sobre o comando de navios negreiros brasileiros.

A tabela a seguir nos mostra alguns dados acerca da entrada de escravos a partir da Lei Bill Alberdeen (1845):

Tabela 1 – Desempenho da Lei Bill Alberdeen (1845)

ANO	ENTRADA DE ESCRAVOS
1845	20.954
1846	52.395
1847	61.731
1848	61.757
1849	57.504

Fonte: Chalhoub (2012, p. 89)

Segundo Chalhoub (2012, p. 89), no primeiro ano em que a Lei Bill Alberdeen é colocada em prática, podemos observar uma redução nas apreensões de navios sob vigilância

dos ingleses. Entretanto, há uma aceleração constante nos anos seguintes, o que nos leva a entender um desequilíbrio e que tal motivo esteja ligado as relações de desempenho que a lei desempenhou diante dos traficantes negreiros.

Contudo, esses desdobramentos ficarão para outras pesquisas futuras, visto que o nosso objeto de estudo se concentra na análise das leis brasileiras contra o tráfico de escravos.

Nessa perspectiva, é importante ressaltar que a Lei de 1831, segundo Beatriz G. Mamigonian (2018, p. 300), vem com a proposta de regular a repressão ao tráfico de escravos e que partiu através do Marquês de Barbacena, que faz referência a Lei Feijó, como a conhecemos. Reforçando o que vem sendo apontado pela autora:

A proposta de uma lei para regular a repressão ao tráfico de escravos veio do marquês de Barbacena, integrante do grupo que tomou o poder com a queda de d. Pedro I em abril de 1831. Desde março de 1830, quando o Tratado Anglo-Brasileiro de 1826 entrou em vigor, a Secretaria dos Negócios da Justiça e as alfândegas tinham dificuldade em lidar com os navios que chegavam aos portos, visto que os trâmites de julgamento da legalidade das viagens e dos respectivos carregamentos davam margem a diferentes interpretações. (MAMIGONIAN, 2018, p. 300).

Partindo da sua estrutura observando quais eram e como funcionavam cada medida estabelecida nos artigos, podemos ter uma ideia na teoria e prática a respeito do funcionamento da lei no Império. Os nove artigos presentes na Lei do Antitráfico (1831), vem nos apresentar uma série de medidas promulgadas através da lei afim de acabar com o tráfico de escravos trazendo fortes punições e consequências para quem ousasse infligir os seus dispositivos.

No Art.1º, o qual vem com mais relevância e que foi elaborado de modo duplo, declara livre todos os escravos, que a partir daquela data entrassem em território ou portos do Brasil, vindos de fora. Esses, por sua vez, ficavam livres:

A Regencia, em Nome do Imperador o Senhor D. Pedro II, Faz saber a todos os Subditos do Imperio, que a Assembléa Geral Decretou, e Ella Sancionou a Lei seguinte:

Art. 1º Todos os escravos, que entrarem no territorio ou portos do Brazil, vindos de fóra, ficam livres.

Exceptuam-se:

§ 1º Os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a paiz, onde a escravidão é permittida, emquanto empregados no serviço das mesmas embarcações.

§ 2º Os que fugirem do territorio, ou embarcação estrangeira, os quaes serão entregues aos senhores que os reclamarem, e reexportados para fóra do Brazil. (BRASIL, Lei de 1831).

Observando a primeira medida estabelecida, notamos no primeiro artigo algumas características a respeito da lei e como de fato ela seria colocada em prática. Observa-se, portanto, que ao declarar livres os africanos que descessem em território brasileiro e/ou em

portos, estariam livres – ressalvas com algumas exceções destacadas na lei a respeito da liberdade dos cativos.

Para Chalhoub (2012, p. 35), a respeito da lei: A Lei de 7 de novembro de 1831 determinava, em seu artigo 1º, que “Todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres”. Reafirma, portanto, o que analisamos e estamos discutindo a parte do contexto de mais relevância presente no primeiro artigo.

Contudo, observa-se medidas na qual punia os escravos que fugissem, sendo reexportados para fora do país (escravos fujões sob embarcações em território, que seriam entregues aos seus senhores de origem e propriedade).

Além dessa observação introdutória estabelecida na lei – o que nos possibilita entender toda dinâmica presente no primeiro artigo, que se caracteriza com liberdade e ao mesmo tempo punições para os próprios escravos, caso agissem com rebeldia.

Entretanto, tais medidas e punições não eram estabelecidas apenas para os escravos – punições e consequências caso fugissem. No decorrer da lei, já no Art. 2º, nos deparamos com uma série de medidas voltadas para os importadores de escravos:

Art. 2º Os importadores de escravos no Brazil incorrerão na pena corporal do artigo cento e setenta e nove do Código Criminal, imposta aos que reduzem á escravidão pessoas livres, e na multa de duzentos mil réis por cabeça de cada um dos escravos importados, além de pagarem as despezas da reexportação para qualquer parte da Africa; reexportação, que o Governo fará effectiva com a maior possível brevidade, contrastando com as autoridades africanas para lhes darem um asylo. Os infractores responderão cada um por si, e por todos. (BRASIL, Lei de 1831)

Com isso, os traficantes que infligissem a lei, eram submetidos por meio de penas e também por multas pagas em dinheiro, sendo responsáveis, dependendo da situação em que fossem pegos, arcando com os gastos de exportações dos escravos a seu país de origem, isto é, eram reportados. É importante destacar que os artigos segundo e o terceiro, os quais são descritos na lei, se referem a criminalização a partir dos atos, sendo, portanto, impostas penas previstas no Código Criminal de 1830, presente no artigo 179. (MAMIGONIAN, 2018, p. 302).

Atento aos desdobramentos da Lei de 1831, é notório uma forte preocupação por parte do governo imperial no combate ao tráfico de escravos. Pelo menos é o que se constata a partir da promulgação da lei. Tal preocupação se juntava também as pressões inglesas – o que não podemos deixar de mencionar. Discutindo as medidas estabelecidas na lei, o que podemos identificar são medidas estabelecidas com punições e fiscalizações mais frequentes,

principalmente sobre os navios que chegassem em solo brasileiro. Punições aplicadas para todos os envolvidos no contrabando de cativos que ousassem passar por cima da lei, como nos mostra o Art. 3º:

§1º O Commandante, mestre, ou contramestre.

§2º O que scientemente deu, ou recebeu o frete, ou por qualquer outro titulo a embarcação destinada para o commercio de escravos.

§3º Todos os interessados na negociação, e todos os que scientemente forneceram fundos, ou por qualquer motivo deram ajuda, a favor, auxiliando o desembarque, ou consentindo-o nas suas terras.

§4º Os que scientemente comprarem, como escravos, os que são declarados livres no art. 1º; estes porém só ficam obrigados subsidiariamente ás despezas da reexportação, sujeitos, com tudo, ás outras penas (BRASIL, Lei de 1831).

Como se constata acima, a Lei de 1831 se apresentava com diversas medidas estabelecidas em seus artigos. Se observa, contudo, punições e multas voltadas para todos os envolvidos no comércio de escravos e que negociassem com essa prática, como destaca no Art. 3º citado acima.

Todo contexto da lei é elaborado a favor dos escravos ao mesmo tempo em que faz algumas exceções como já destacado no texto. Uma lei fortemente criticada pelo fato de sua ineficiência aplicada na prática, mais que procurou meios legislativos sob forte pressão inglesa para que pudesse de fato acontecer. Lei que proibia o desembarque de escravos já libertos oriundos de outros países e que diante das apreensões, os mestres das embarcações eram penalizados. Além de tais punições descritas decorridas no decorrer da lei, a mesma também se voltava para questões de gratificação financeira para os que contribuíssem com os objetivos e finalidades estabelecidos em cada um dos seus artigos.

Em controvérsias com o acordo bilateral feito com a Inglaterra, por meio do tratado de 1826, os escravos livres seriam apenas os africanos presentes nos navios apreendidos – isso segundo a comissão mista do acordo. Entretanto, quando observamos a Lei de 1831, ela por sua vez, garantia o direito à liberdade estendido a todos escravos que desembarcasse em solo brasileiro.

Sobre o acordo estabelecido entre o Brasil e a Inglaterra, em 1826, Mirian Dolhnikoff (2020, p. 114) aponta que:

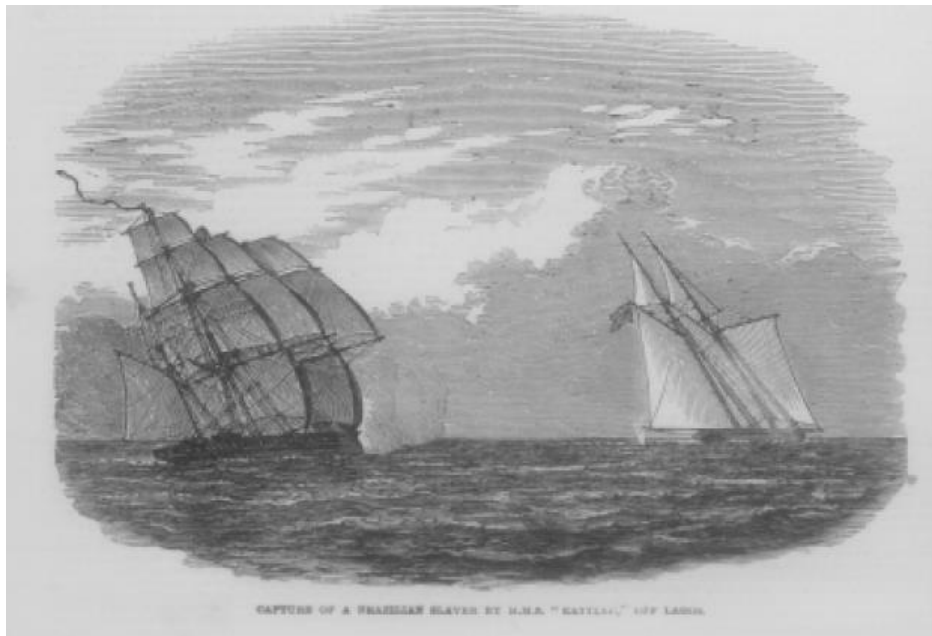
Ao assinar o tratado de 1826 e promulgar a Lei de 1831, o Brasil reconhecia que o tráfico negreiro deveria ser ilegal e reprimido, com a responsabilização criminal dos traficantes. Mas ao apresentar o problema como questão nacional, atacava a iniciativa britânica, indicando como mais grave e fundamental o respeito à soberania (...)

Como nos apresenta a autora, em torno do acordo estava o olhar brasileiro sobre as ações inglesas ao mesmo tempo em que o Brasil atacava as iniciativas do governo inglês em torno da lei mediante as discussões acerca dos crimes ocasionados pelos traficantes a bordo dos navios negreiros.

Segundo Mamigonin, (2018, p. 302), “a lei também mudara o destino dos africanos”. Nessa análise, a autora reflete sobre um ponto importante – tal lei passaria a interferir diretamente na vida e liberdade dos escravos vindos do continente africano. Nisso, o legislativo brasileiro teve a preocupação a partir da estadia dos escravos no país imaginando como seria o cotidiano desses cativos caso retornassem para o seu país de origem.³

Em síntese, o nosso objeto de estudo se concentrou nos desdobramentos que tiveram a Lei de 1831 a partir de sua promulgação. Contudo, se via a preocupação por parte do legislativo, caso os escravos já libertos fossem mandados de volta para a África – seriam vistos como libertos em seu lugar de origem? Decerto, o que nos afirma a autora é que isso nunca veio a se concretizar, pois estariam à beira de uma nova reescravização.

Figura 2 – Embarcações negreiras⁴



FONTE: Disponível em: <<https://novaescola.org.br/>> Acesso em 8 jan. 2022.

³ Brasil. Lei de 7 de novembro de 1831. Declara livres todos os escravos vindos de fôra do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos. Foi publicada e sellada na Secretaria de Estado dos Negocios da Justiça em 15 de Novembro de 1831. - João Carneiro de Campos.

Registrada nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Justiça no L. 1º de Leis a fl. 98 em 15 de Novembro de 1831. - Thomaz José Tinoco de Almeida.

⁴ A embarcação H.M.S. "Rattler" (à esquerda) captura o navio negreiro the slaver "Andorinha" (à direita), na região de Lagos, na atual Nigéria, em agosto de 1849. (Reprodução/Slave Voyagers).

2.2 Decreto de 12 de abril de 1832: A regulamentação da Lei de 1831

A campanha abolicionista promovida pelo governo britânico no século XIX foi responsável por transformações fundamentais na maneira como se percebia a escravidão e a liberdade no mundo ocidental. Tais transformações, realizadas no decorrer de aproximadamente um século, foram o resultado de uma mudança de paradigma que os britânicos desenvolveram no próprio país e nas colônias e impuseram sobre outras nações(...).

Beatriz G. Mamigonian – **Em nome da liberdade:** abolição do tráfico de escravos, o direito e o ramo brasileiro do recrutamento de africanos (Brasil – Caribe britânico, 1830-1850). Revista *Mundos do Trabalho*, vol. 3, n. 6, julho-dezembro de 2011, p. 67-92.

O decreto de 12 de abril de 1832 regulamentava de forma sucinta a execução das medidas e punições estabelecidas na lei anterior de 7 de novembro de 1831 sobre o tráfico de escravos.

O decreto de 12 de abril de 1832, que deu regulamento à lei, pormenorizou as atribuições das autoridades e os critérios que deveriam seguir na inspeção das embarcações suspeitas de contrabando de africanos. Outrossim, regulou as investigações precisas para as apreensões em terra — isto é, ocorridas após o desembarque dos escravizados, até mesmo em situações nas quais tornar-se-ia necessário estabelecer onde e quando teria ocorrido a chegada de um africano específico apreendido pelas autoridades por suspeição de que fosse contrabandeado. (CHALHOUB, 2012, p. 36)

A lei discute questões pertinentes reforçando, assim, o seu cumprimento, como nos mostra o Art. 1º presente no decreto, a saber:

A regencia, em nome do Imperador o Senhor D. Pedro II, em virtude do artigo 102, § 12 da Constituição, e querendo regular a execução da Carta de Lei de sete de novembro do anno passado, Decreta:

Art. 1º Nenhum barco deixará de ser visitado pela Polícia logo á sua entrada, e emmediatamente á sua sahida. A autoridade que fizer a visita porá no passaporte a verba – Visitado. – Dia, éra e assinatura. – Sem o que não será despachado. (BRASIL, decreto de 1831).

No primeiro artigo do referente decreto estabelecido em 1832, o governo imperial regulamenta novas regras embasadas na lei anterior de 1831. É interessante observar que a presente execução vem reforçar o que fora promulgado no ano anterior. O decreto estabelecia revistas realizadas nos navios que entrassem no país e sáíssem dos portos naquele ano. Nisto, as embarcações sob suspeita de contrabando passariam por inspeções até que não fossem identificados nenhuma suspeita e/ou indício de algum africano ali presente.

No segundo e terceiro artigo do decreto, caso houvesse a ausência de autoridades policiais, quem ficaria responsável pelas inspeções dos navios seria a Alfândega ou o Juiz de

Paz, sendo estes representantes oficiais com total autoridade para inspecionarem as embarcações, além de checar documentações, origem do navio, o motivo por estarem nos portos brasileiros, assim como a descrição minuciosa dos produtos, cargas e a quem pertencem.

Os artigos quarto e quinto reforçam o que fora estabelecido na lei, caso fossem encontrados escravos sob a inspeção dos navios. Diante disso, nota-se referência as punições já estabelecidas no ano anterior, caso seja encontrado algum africano aprisionado. O decreto previa severas penas caso fossem presos em flagrante – estes, por sua vez seriam processados e julgados até que algum juiz de paz ou intendente policial se pronunciasse.

O decreto ainda previu diversas situações relacionadas a partir da vistoria realizada nas embarcações, caso fosse encontrado algum africano nas instalações dos navios; estes eram, portanto, inspecionados e submetidos por consequências seguindo as regras da referente carta. O que podemos observar é que o comércio de escravos não cessou nem mesmo diante da Lei de 1831 – as regras presentes no decreto expressavam o desempenho brasileiro em acabar com o tráfico através de medidas na qual pudesse frear o comércio de escravos no país.

Reforçando as discussões sobre a Lei do Antitráfico (1831), segundo Beatriz G. Mamigonian (2017, p.11), o que rege a lei são diversos debates políticos jurídicos e sociais em torno dos africanos livres inseridos em um contexto e desdobramento no qual percorre o século XIX. A escravidão no país, por sua vez, ainda estaria longe de ter um fim definitivo e a história do combate ao tráfico de escravos ganharia novos capítulos e desfechos em defesa da liberdade.

A Lei de 1831 nos apresenta de modo claro, uma caracterização seguida por atributos e consequências para os importadores que fossem pegos traficando e/ou para aqueles que infligissem o que determinava a lei. Se por um lado, a Coroa tinha as leis britânicas cada vez mais atenta ao combate e apreensão de navios negreiros pelo transatlântico, o Brasil se esforçava através de suas leis para tentar combater o tráfico dos cativos e punir os seus infratores que ainda insistiam no tráfico de escravos. Pelo menos é isso que podemos observar a partir das medidas postas em lei – punições para os importadores e senhores de escravos, consequências para os próprios africanos, de acordo com os artigos descritos na lei.

Mesmo diante de todas essas atribuições impostas pela lei, o que se observa é que tais medidas não foram bem-sucedidas em sua execução. Se por um lado o legislativo apresentava uma série de consequências para os que ousassem passar por cima da lei, o que se constata é uma lei que fica mais na teoria do que na prática. Nosso objetivo de estudo não é apresentar apenas uma lei neutra e sem nenhuma importância, mas analisar os seus dois lados desde a sua promulgação e a sua vigência.

Nesta perspectiva reflexiva, destacamos que muitos senhores de escravos foram acobertados e insistiam no comércio lucrativo e ilegal de cativos. Resta apontar sobre quem os acobertava e quais eram os seus motivos – a elite dos poderosos políticos aliados ao governo imperial, quando o que realmente importava era a mão de obra escrava e o trabalho forçado que enriquecia cada vez mais os objetivos e interesses provinciais.

Para que possamos entender melhor, vejamos a seguinte citação:

(...) o governo imperial jamais teve a intenção de cumprir semelhante lei, contrária aos interesses dos fazendeiros, logo fortalecidos ainda mais com a expansão da cafeicultura. Nas décadas de 1830, 1840 e no início dos anos 1850, calcula-se em mais de 700 mil o número de africanos introduzidos ilegalmente no país. A lei de abolição do tráfico de 1831 virou piada, quiçá coube expressão idiomática: foi cousa “para inglês ver” (CHALHOUB apud AZEVEDO, 2009, p. 23).

Diante dos esforços para o combate ao tráfico de escravos nos decorrentes anos em que a Lei de 1831 estava em vigência, números animadores começaram a surgir relacionados com a quantidade de africanos que chegavam ao país naquele período. Mamigonian nos apresenta o seguinte: entre os anos de 1831-1835, houve um total de 26.095 escravos. Em outro período, se formos comparar entre os anos de 1826-1830, o número total de cativos importados é de 292.684. Posteriormente, entre 1836-1840, o total de 201.140. (MAMIGONIAN, 2009, p. 223).

O que se constata a partir dos dados destacados pela autora, é uma diminuição na entrada dos escravos em território brasileiro. Contudo, são números graduais a partir de comparações anteriores. Obviamente, nos é apresentado uma diminuição, entretanto, décadas depois o número de escravos volta a apresentar um crescimento, assim como os problemas relacionados com o tráfico de escravos. A história, portanto, a traçar novas estratégias e criar novas leis com mais rigidez e eficácia, surgia, assim, a releitura de uma nova lei no ano de 1850, a Lei Eusébio de Queirós, como abordaremos mais adiante.

Para que possamos entender a Lei de 1831 relacionada com a sua não eficiência, vejamos alguns dados destacados a partir da entrada de africanos no Brasil em anos anteriores a promulgação da lei, apresentados por Chalhoub (2012, p. 47):

Tabela 2 – Dados comparativos sobre a entrada de escravos no Brasil

ANO	ENTRADA DE ESCRAVOS
1826	60.000
1828	58.581
1829	73.000
1830	51.000
1831	6.178
1832	9.013
1833	12.901
1834	18.100
1835	37.134
1836	52.837

Fonte: Chalhoub (2012)

Observando os dados presentes na tabela 02, o que se constata segundo o autor, são informações que nos possibilitam compreender a dinâmica da lei em vigor, como também informações posteriores que nos apresenta aumentos bem significativos, a exemplo dos anos 1826 a 1830. Com a promulgação da Lei (1831), já é visível uma diminuição referente a entrada de africanos no Brasil – principalmente nos seus anos iniciais. Com isso, se presume, portanto, tal aumento decorrente a diversos fatores relacionados a questões da não fiscalização nos portos brasileiros e ao comércio ilegal pelo Oceano Atlântico.

3 LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS

A escravidão levou consigo ofícios e aparelhos, como terá sucedido a outras instituições sociais. Não cito alguns aparelhos senão por se ligarem a certo ofício. Um deles era o ferro ao pescoço, outro o ferro ao pé; havia também a máscara de folha de andres. [...] Era grotesca tal máscara, mas a ordem social e humana nem sempre se alcança sem o grotesco, e alguma vez o cruel. Os funileiros as tinham penduradas, à venda, na porta das lojas. Mas não cuidemos de máscaras.

Machado de Assis, “Pai contra mãe”.

Compreender os desdobramentos que tiveram as leis de combate ao tráfico negreiro na história do Brasil, é mergulhar sobre diversos acontecimentos no qual as duas promulgações estão inseridas. Uma sob forte pressão inglesa, a Lei do Antitráfico, que nos possibilita entender

e refletir acerca dos desfechos que tal lei desempenhou ao ponto de ficar conhecida como Lei Feijó – 1831, que até 1850 renderia muitas discussões e observações a partir da sua releitura para que possamos analisar sobre o que funcionou e o que não funcionou diante do contexto legislativo, social e político exercidos na prática.

Ao mesmo tempo em que nos deparamos com essas indagações, os historiadores nos apresentam viés no qual não se pode generalizar quando nos referimos a ineficiência da Lei de 1831. Sidney Chalhoub (2012, p. 37) vem nos afirmar que antes mesmo da lei ser promulgada, o acordo estabelecido entre a Inglaterra e o Brasil, que previa a cessação do tráfico, em 1826, já dava resultados satisfatórios (...). Diante das discussões, já de conhecimento que a Lei Feijó não se saiu como o esperado devido suas falhas exercidas na prática, no entanto não podemos entendê-la apenas como lei para “inglês ver”.

Em meio as discussões, a pesquisa propôs uma abordagem da Lei Eusébio de Queirós, promulgada em 1850 a fim de compreendermos a sua releitura com discursos regulamentados através de suas medidas estabelecidas. Lei que vem como um impulso do governo brasileiro em reafirmar sua defesa na luta contra o tráfico de escravos africanos.

Indo mais além, seria uma resposta do governo imperial aos ingleses em reforçar que o Brasil estaria reagindo para que tais leis pudessem acabar com o comércio ilegal de cativos pelo oceano atlântico e regiões provinciais. Nos próximos capítulos, procuramos discutir os desfechos que a Lei Eusébio de Queirós teve no Brasil; entender quais foram os seus impactos, reações por parte dos senhores de escravos e as diversas transformações no setor econômico em torno da lei, assim como o decreto de nº 708, que veio reforçar a Lei de 1850, como também mencionar, em seus artigos, a lei promulgada em 1831.

3.1 Um discurso sobre a Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850

Diante das forças do Brasil no combate ao tráfico de escravos, surge na segunda metade do oitocentista, no dia 4 de setembro de 1850, lei que levara o nome do então proponente e ministro da Justiça, Eusébio de Queirós. O objetivo principal da lei era o de acabar com o comércio ilegal de cativos advindos da África em direção as terras brasileiras, estabelecendo, portanto, medidas e punições mais severas, o que acabou ocasionando um impacto maior entre os proprietários e a relação de poder com seus escravos.

Figura 3 – Escravos na rua da Cruz, em Recife (1820)⁵



FONTE: Maria Dundas Graham Callcott. *Journal of a voyage to Brazil and residence there during part of the 1821, 1822, 1823.* London: Longman Group Limited, 1824. Disponível em: <<http://mapa.an.gov.br/>> Acesso em: 1 mar. 2022.

É importante reforçar que a Lei de 1850 surge anos depois sob forte pressão britânica a fim de acabar com tráfico de escravos no transatlântico, mas também vem como uma reação brasileira logo após a não eficiência da Lei de 1831, como já discutida em nosso trabalho.

Em um país que parecia buscar a qualquer custo a liberdade dos cativos, a lei em discussão emergia uma série de embates ao seu redor, sobretudo quando o assunto era apreensões, fiscalizações e punições severas, se comparada com a Lei do Antitráfico, por exemplo. Desde a sua promulgação, no dia 4 de setembro de 1850, o desejo pela liberdade parecia ganhar força e romper as barreiras que aprisionara o desejo pela liberdade dos africanos.

⁵ A lei n. 581, de 4 de setembro de 1850, conhecida como Lei Eusébio de Queirós, estabeleceu medidas para a repressão do tráfico de africanos no Império. Sua promulgação é relacionada, sobretudo, às pressões britânicas sobre o governo brasileiro para a extinção da escravidão no país.

Em 1807, o comércio de escravos foi proibido pelo governo inglês, que, a partir daí, começou uma campanha pela abolição do tráfico internacional, reunindo vários setores sociais do Império Britânico. Esse movimento teve reflexos já nos primeiros tratados entre a Inglaterra e o governo português, no contexto da transferência da corte lusitana para o Brasil, em 1807. Posteriormente, em 1815 e 1817, foram assinados dois acordos entre Jorge IV, rei da Inglaterra, e d. João VI, que tratavam da proibição do tráfico de escravos ao norte do Equador e da instituição de comissões mistas com o objetivo de julgar as apreensões e libertar os africanos encontrados nos navios apreendidos. (MAMIGONIAN, 2009).

Chalhoub (2012) reflete a partir da lei Eusébio de Queirós, como de fato colocada em prática depois da não eficiência da Lei de 1831, que neste aspecto, destacamos a seguinte afirmação:

O sucesso do combate ao tráfico a partir da lei de 1850 deveu-se ao fato de que o governo imperial passou a ver o que constava da documentação policial, desde os anos 1830, sobre o modo como operava o contrabando, em especial quanto à chegada das embarcações, desembarque dos escravizados e preparativos para uma nova viagem. Lembre-se de passagem, que Eusébio de Queirós, o ministro da justiça do gabinete saquarema, havia sido recentemente, por vários anos, o chefe de polícia da Corte. (CHALHOUB, 2012, p. 128).

A Lei Eusébio de Queirós trouxe consigo diversas consequências, como a relação de poder entre os senhores de escravos – vale salientar, no entanto, que nesse leque de discussões, muitos acontecimentos foram surgindo, sobretudo a partir do surgimento da lei. Em seu contexto jurídico, estabelecia medidas que pudessem acabar com o tráfico de escravos de maneira mais severa e com mais eficiência – o que a diferencia da lei imposta no ano de 1831, que também vem sendo objeto de estudo em nossas análises.

A Lei Eusébio de Queirós, elaborada com dez artigos estabelece medidas para combater o tráfico de escravos no Império do Brasil. Nisto, cada artigo estabelecia punições e se apresentava de maneira mais eficiente, sobretudo diante das fiscalizações e apreensões.

Vejamos o primeiro artigo presente na lei de 4 de setembro de 1850:

Dom Pedro, por Graça de Deos, e Unanime Acclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os Nossos Subditos, que a Assembleia Geral Decretou, e Nós Queremos a Lei seguinte:

Art. 1º As embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras encontradas nos portos, enseadas, ancoradouros, ou mares territoriaes do Brasil, tendo a seu bordo escravos, cuja importação he prohibida pela Lei de sete de Novembro de mil oitocentos trinta e hum, ou havendo-os desembarcado, serão apprehendidas pelas Autoridades, ou pelos Navios de guerra brasileiros, e consideradas importadoras de escravos.

Aquellas que não tiverem escravos a bordo, nem os houverem proxicamente desembarcado, porêm que se encontrarem com os signaes de se empregarem no trafico de escravos, serão igualmente apprehendidas, e consideradas em tentativa de importação de escravos (BRASIL, Lei de 1850).

Como se observa no primeiro artigo da lei, existia uma forte repressão para tentar acabar com o tráfico de escravos no Brasil. A lei se apresenta com mais rigidez e procurava manter os seus esforços na luta contra o contrabando de cativos, sobretudo diante das embarcações brasileiras e estrangeiras, sendo, portanto, mencionado sob pena todos os envolvidos de acordo com o que já fora promulgado na lei de 1831.

Nos artigos segundo e terceiro, o governo imperial manifesta os interesses em punir os envolvidos havendo indícios de africanos caso fossem encontrados nas embarcações, como também faz referência a procedência dos navios, acusando como criminosos os importadores de escravos e os seus responsáveis, como destacado na lei:

Art. 3º São autores do crime de importação, ou de tentativa dessa importação o dono, o capitão ou mestre, o piloto e o contramestre da embarcação, e o sobrecarga. São complices a equipagem, e os que coadjuvarem o desembarque de escravos no territorio brasileiro, ou que concorrerem para os occultar ao conhecimento da Autoridade, ou para os subtrahir á apprehensão no mar, ou em acto de desembarque, sendo perseguido. (BRASIL, Lei de 1850).

No referente artigo, é acusado quaisquer envolvidos no contrabando de cativos, assim como os cúmplices que estejam envolvidos em ações criminosas de tráfico negreiro, sendo, portanto, agenciadores que contribuam para o comércio ilegal de cativos no Império brasileiro.

Em nossa análise, a bibliografia em estudo se desenvolve mediante as abordagens teóricas a partir das pesquisas complementares a respeito das leis (1831-50). Na Lei Eusébio de Queirós, procuramos discutir as conjunturas mediante o seu contexto e impacto jurídico ocasionado através das medidas estabelecidas na referida lei. Cada um dos artigos presente na lei se apresentava com diferentes consequências – nisto, procuramos observar e analisar a partir de sua releitura promulgada em 1850, os seus objetivos, desdobramentos e eficácia, assim como as suas consequências na sociedade do Brasil oitocentista. Nos artigos decretados na lei em questão, ela nos possibilita refletir relacionando-a com o que fora estabelecido na lei anterior decretada no ano 1831.

É notório a sua eficácia se comparada com a do antitráfico, mas também sabemos dos seus impactos em torno da lei para sociedade brasileira da época. No decorrer do texto, discutiremos os seus entraves destacando alguns motivos sobre como a elite enxergou tal lei – que não agradou a muitos, sobretudo aos que se viam beneficiados a custo do trabalho escravo e do comércio ilegal de africanos.

A seguir, iremos discutir a Lei Eusébio de Queirós, a partir dos artigos estabelecidos enquanto ação repressiva ao combate de escravos no Império do Brasil:

Art.4º “A importação de escravos no territorio do Imperio fica nelle considerada como pirataria, e será punida pelos seus Tribunaes com as penas declaradas no Artigo segundo da Lei de sete de Novembro de mil oitocentos trinta e hum. A tentativa e a complicitade serão punidas segundo as regras dos Artigos trinta e quatro e trinta e cinco do Codice Criminal” (BRASIL, Lei de 1850).

No quarto artigo da lei de 1850, podemos observar uma ligação com a lei de 1831. Visto que a mesma se baseia a partir de argumentos já decretados, mas que passa por um novo olhar de releitura e com isso, passa a punir os delinquentes envolvidos no contrabando de africanos seguindo, portanto, regras já estabelecidas.

No quinto artigo, diz respeito às embarcações e faz novamente referência a lei do antitráfico, enfatizando, assim, os dois primeiros artigos já decretados. São observações relacionadas ao desembarque dos navios, como também ressalvas para a ocultação e extravio de escravos, caso fossem encontrados indícios semelhantes aos citados nos artigos. É interessante notarmos questões ligadas a gratificação para os que contribuíssem em favor dos cativos, conforme expressa a lei:

Art. 5º “As embarcações de que tratão os Artigos primeiro e segundo e todos os barcos empregados no desembarque, occultação, ou extravio de escravos, serão vendidos com toda a carga encontrada a bordo, e o seu producto pertencerá aos apesadores, deduzindo-se hum quarto para o denunciante, se o houver. E o Governo, verificado o julgamento de boa presa, retribuirá a tripolação da embarcação com á somma de quarenta mil réis por cada hum africano apprehendido, que era distribuido conforme as Leis á respeito”. (BRASIL, Lei de 1850).

O sexto artigo expressa o posicionamento do governo brasileiro acerca dos africanos que forem apreendidos. Estes, por sua vez seriam reexportados para o seu país de origem, desde que ficassem fora do Brasil – em caso de não serem reexportados, os escravos eram submetidos a trabalhos sobre responsabilidade do Império. Neste caso, observa-se uma particularidade exclusiva referente a designação de trabalhos apenas por parte do governo brasileiro:

Art. 6º “Todos os escravos que forem apprehendidos serão reexportados por conta para os portos donde tiverem vindo, ou para qualquer outro ponto fóra do Imperio, que mais conveniente parecer ao Governo; e em quanto essa reexportação se não verificar, serão empregados em trabalho debaixo da tutela do Governo, não sendo em caso algum concedidos os seus serviços a particulares”. (BRASIL, Lei de 1850).

A medida estabelecida no sétimo artigo da lei Eusébio, faz referência mais uma vez as embarcações com o sentido restritivo aos passaportes no qual daria direito para que os navios partissem para os portos do continente africano. No entanto, se observa restrições para os donos, capitães e mestres, a medida em que não tivessem nenhum escravo a bordo, como também cargas, sendo, portanto, submetidos a fianças caso determinado prazo não fosse cumprido de acordo com a lei, como expressado no artigo abaixo:

Art. 7º “Não se darão passaportes aos navios mercantes para os portos da Costa da África sem que seus donos, capitães ou mestres tenham assignado termo de não receberem á bordo delles escravo algum; prestando o dono fiança de huma quantia

igual ao valor do navio, e carga, a qual fiança só será levantada se dentro de dezoito mezes provar que foi exactamente cumprido aquillo a que se obrigou no termo”. (BRASIL, Lei de 1850).

No oitavo artigo, podemos constatar mais punições tendo como base o que fora exposto nos artigos primeiro e segundo da referente lei. Se observa punições para embarcações suspeitas e as que são apreendidas em alto mar e/ou em terra, sendo estes processados e julgados pelos poderes responsáveis, cabendo ao governo brasileiro, juntamente com os auditores da Marinha traçar meios de acordo com as medidas estabelecidas julgando os envolvidos:

Art. 8º “Todos os apresamentos de embarcações, de que tratão os Artigos primeiro e segundo, assim como a liberdade dos escravos apprehendidos no alto mar, ou na costa antes do desembarque, no acto d'elle, ou immediatamente depois em armazens, e depositos sitos nas costas e portos, serão processados e julgados em primeira instancia pela Auditoria de Marinha, e em segunda pelo Conselho d'Estado. O Governo marcará em Regulamento a fôrma do processo em primeira e segunda instancia, e poderá ceiar Auditores de Marinha nos portos onde convenha, devendo servir de Auditores os Juizes de Direito das respectivas Comarcas, que para isso forem designados”. (BRASIL, Lei de 1850).

O nono artigo nos esclarece basicamente as ações descritas no artigo anterior. O seu papel está em fazer com que os auditores responsáveis pelo julgamento dos envolvidos em contrabando recebam punições, as quais são mencionadas no artigo terceiro, sendo os envolvidos responsáveis pelas práticas de contrabando e consequentemente sendo julgados sobre crime de responsabilidade:

Art. 9º “Os Auditores de Marinha serão igualmente competentes para processar e julgar os réos mencionados no Artigo terceiro. De suas decisões haverá para as Relações os mesmos recursos e apellações que nos processos de responsabilidade” (BRASIL, Lei de 1850).

Observando o último artigo presente na lei Eusébio de Queirós, fica claro, portanto, quais seriam de fato os objetivos da lei e revogados qualquer opinião contraria que viessem descumprir o decreto.

Ao reafirmar os argumentos impostos na referida lei, o seu propositor e ministro da Justiça encerra as discussões legislativas na promulgação da lei, afirmando:

Mandamos por tanto a todas as Autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumprão, e fação cumprir, e guardar tão inteiramente, como nella se contém. O Secretario d'Estado dos Negocios da Justiça a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio do Rio de Janeiro aos quatro de Setembro de mil oitocentos e cincoenta, vigesimo nono da Independencia e do Imperio. (BRASIL. Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850).

E assim todas as questões foram impostas pela lei que viera desempenhar um papel muito importante para a história brasileira. O Império do Brasil mais uma vez diante de uma lei que procurava desempenhar as suas ações de maneira mais eficaz, se comparada com a lei anterior, promulgada em 1831. É notório que a sua prática pode se efetivar no território brasileiro, mesmo que começasse a enfrentar diversos obstáculos a partir dos próximos anos, como discutem os historiadores a respeito da lei Eusébio de Queirós, que se caracterizou como aquela que passou a intervir com mais eficácia para que pudesse combater o tráfico de escravos no Brasil.

De fato, sabemos de sua releitura enfatizando o que já havia sido promulgado na Lei do Antitráfico, cuja alcunha conhecida para o “inglês ver” ficaria marcada na história do Brasil como aquela lei que não se saiu como o esperado. Talvez pelas falhas em seu cumprimento ou por aqueles agenciadores mais beneficiados contrabandeando pelas escondidas sem se importarem com as consequências a que seriam submetidos.

Por esses e outros tantos motivos, é que se via a necessidade urgente de uma lei que de fato viesse a ser cumprida, como a promulgada em 1850, a qual vem sendo um dos nossos objetos de estudo nos possibilitando compreender os seus desdobramentos e atuação na sociedade imperial brasileira. Como resposta ou não aos ingleses, o seu desempenho foi essencial e ponto de partida para o surgimento de novas práticas abolicionistas no decorrer do século XIX.

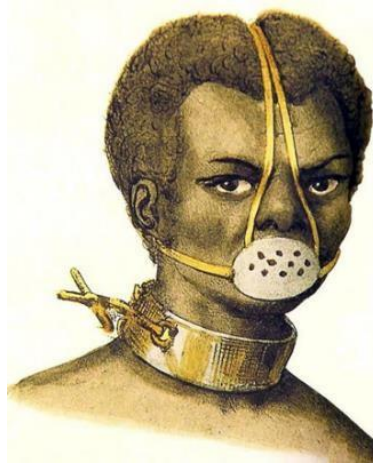
Figura 4 – Escrava Anastácia usando a Máscara de Flandres⁶

Escrava Anastácia⁷

⁶ Máscara de Flandres era uma espécie de máscara, fabricada com folha de flandres, usada no período da escravidão no Brasil, para impedir que os escravos ingerissem alimentos, bebidas ou terra. Feitas de chapa de aço laminada, eram trancadas com um cadeado atrás da cabeça, possuindo orifícios para os olhos e nariz, mas impedindo totalmente o acesso à boca.

⁷ Este é um retrato da Escrava Anastácia. Esta imagem penetrante vai de encontro ao (à) espectador (a) transmitindo os horrores da escravidão sofridos pelas gerações de africanos (as) escravizados (as). Sem história oficial, alguns dizem que Anastácia era filha de uma família real Kimbundo, nascida em Angola, sequestrada e levada para a Bahia, Brasil e escravizada por uma família portuguesa. Após o retorno desta família para Portugal, ela teria sido vendida a um dono de uma plantação de cana de açúcar. Outros alegam que ela teria sido uma princesa Nagô/Yorubá antes de ter sido capturada por traficantes de escravos europeus e trazida para o Brasil (...).

JESUS, J. O. de. **A Máscara**. Cadernos de Literatura em Tradução, [S. l.], n. 16, p. 171-180, 2016. DOI: 10.11606/issn.2359-5388.i16p171-180. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/clt/article/view/115286>>. Acesso em: 4 mar. 2022.



FONTE: Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/>> Acesso em 20 fev. 2022.

3.2 O impacto da Lei Eusébio na segunda metade do século XIX

O ferro ao pescoço era aplicado aos escravos fujões. Imaginai uma coleira grossa, com a haste grossa também à direita ou à esquerda, até ao alto da cabeça e fechada atrás com chave. Pesava, naturalmente, mas era menos castigo que sinal. Escravo que fugia assim, onde quer que andasse, mostrava um reincidente, e com pouco era pegado.

Machado de Assis, “Pai contra mãe”.

O cenário de um Brasil imperialista escravocrata, após a promulgação da Lei 581/1850, se via em um novo rumo no qual não agradou a muitos, sobretudo os senhores de escravos que pareciam temer por um futuro duvidoso já que uma de suas fontes lucrativas agora eram vistas também pela lei, ou seja, como resultado ao comércio ilegal de escravos, a Lei Eusébio de Queirós passaria a agir em favor dos escravos, já que o objetivo principal da lei era o fim pelo tráfico negreiro no Brasil.

O Império oitocentista sobre a lei, agora se voltava através de um cenário crítico em meio a uma sociedade que parecia mais focar na mão de obra escrava. Decerto, os impactos pós lei foi sentido no país. Houve a insatisfação por parte de muitos, inclusive por fazendeiros, senhores de escravos e claro, pelos traficantes que insistiam em manter o contrabando de escravos diante da ausência correspondente do governo imperial.

Mirian Dolhnikoff (2020, p. 115) afirma que “O tráfico foi definitivamente reprimido e o último desembarque de que se tem notícia ocorreu em 1854. Tinha fim o tráfico de escravos africanos para o Brasil (...)”.

Os impactos sentidos no país com a lei em vigência eram nítidos e nesse contexto, destacamos fatores ligados a economia, já que a mão de obra escrava já não seria mais a mesma de antes; os senhores de escravos que passaram a ter uma preocupação sobre o trabalho que era desenvolvido pelos cativos; os traficantes, que não tinham mais as regalias na prática do comércio ilegal; e o impacto em diversas regiões brasileiras.

Tomando os argumentos do historiador Carlos Eduardo Moreira de Araújo, quando contribui com sua reflexão acerca da lei Eusébio e seus desdobramentos, o pesquisador discute a seguinte afirmação:

A lei de 1850 levou a mudanças significativas na economia do Império brasileiro e para o sistema escravista. Os capitais antes empatados no "infame comércio" foram carreados para investimentos em títulos, ações, empreendimentos imobiliários e na expansão de diversos processos produtivos, entre eles, a lavoura cafeeira, provocando o deslocamento do eixo econômico do Nordeste para o Sudeste. (Dicionário da escravidão e liberdade, 2018, p. 247).

O autor nos apresenta um discurso sobre o papel que a lei desempenhou no império brasileiro. As mudanças foram visíveis, assim como os seus impactos também. As questões escravistas no país começaram a tomar um rumo bem diferente do que estavam acostumados e com isso, diversos setores começaram a sentir tais impactos, seja nos comércios ou nas lavouras, o Brasil se via no começo das transformações ocasionados, de certa forma, pela Lei Eusébio de Queirós.

Segundo Carlos Eduardo Moreira Araújo (2018, p. 247), nos apresenta tal comportamento diante da lei Eusébio de Queirós da seguinte maneira:

A lei de 1850 levou a mudanças significativas na economia do Império brasileiro e para o sistema escravista. Os capitais antes empatados no "infame comércio" foram carreados para investimentos em títulos, ações, empreendimentos imobiliários e na expansão de diversos processos produtivos, entre eles, a lavoura cafeeira, provocando o deslocamento do eixo econômico do Nordeste para o Sudeste.

Já era de se esperar um reboiço nas atividades econômicas na maioria das províncias brasileiras, que diante de tais transformações se viram afetadas sobretudo em seus processos lucrativo e produtivo, por exemplo. Nesse sentido, é interessante ressaltar que não foram apenas transformações sentidas nas produções de lavouras e café, mas há o surgimento de mudanças relacionadas com as atividades urbanas remodelando a sociedade brasileira na segunda metade do Império Oitocentista.

Lilian Schwarcz (2018, p. 276) nos apresenta um cenário entrelaçado entre altos e baixos durante a década de 1850. Decerto, tais mudanças foram acontecendo e mudando o contexto da sociedade brasileira até então com ares escravocratas. Contudo, Schwarcz descreve um Brasil pós fim do tráfico do seguinte modo:

(...) Era no Rio de Janeiro que se sentiam mais de perto as mudanças resultantes do fim do tráfico. Na verdade, toda a urbanização da cidade passava por uma revolução. O modelo era a Paris burguesa, contudo a realidade local oscilava entre bairros elegantes e as ruas onde só se notava o trabalho escravo dos libertos.

Nesse contexto, a autora nos aponta algumas das diversas transformações ocorridas no final do século XIX. Mudanças sob uma roupagem urbana em que a presença dos escravos pelas ruas se fazia presente e sofria variações de acordo com as estruturas das cidades e domínios dos senhores de escravos.

Figura 5 – Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara⁸



FONTE: Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/>> Acesso em: 5 fev. 2022.

⁸ Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara. (São Paulo de Luanda, 1812 — Rio de Janeiro, 7 de maio de 1868) foi um magistrado e político brasileiro. Foi ministro da Justiça (1848-1852) e, neste cargo, foi o autor de uma das mais importantes leis do império, a Lei Eusébio de Queirós, que reprimia o tráfico negreiro e estabelecia sua posterior extinção, assim como do Código Comercial de 1850 que tem partes vigentes até hoje.

Dentre esses fatores, entra uma questão muito importante, que são as alforrias, o que representou uma nova realidade na vida dos escravos e que mudara o cenário das províncias de um modo muito significativo. No entanto, o nosso foco de estudo não é discutir sobre esse processo das alforrias, mas sim interligar o contexto das leis a questão da liberdade dos cativos e os seus desdobramentos na medida em que vamos observando e analisando, os desfechos e consequências que ambas as leis desempenharam na segunda metade do século XIX.

Contudo, é importante destacar a eficiência que teve a lei promulgada em 4 de setembro de 1850, mesmo diante de todos os problemas, obstáculos sociais e políticos. Observe a seguir, mais uma tabela na qual expressa de modo eficiente, os resultados obtidos a partir da vigência da lei, segundo Chalhoub (2012, p. 127):

Tabela 3 – Eficácia da lei Eusébio de Queirós

ANO	ENTRADA DE ESCRAVOS
1851	5.595 escravos
1852	984 escravos
1853-1855	Nenhum
1856	320 (última entrada)

Fonte: Chalhoub (2012)

De acordo com os dados apresentados pelo autor, houve um declínio na entrada de africanos no Brasil gerando alguns impactos sobre o Império brasileiro, principalmente entre os proprietários de terras que se viram ameaçados temendo o fim de uma cultura escravista a qual eram acostumados. Assim como a eficiência nítida da Lei Eusébio de Queirós – o surgimento das alforrias e a diminuição de cativos advindos do continente africano, começou apesar sobre os senhores de engenhos criando uma desestabilidade econômica abalando diversas regiões brasileiras.

Carlos Eduardo Moreira Araújo (2018, p. 247), afirma que: “Tais mudanças desenvolveram um tráfico interno de escravos; o assim chamado tráfico interprovincial”. Segundo os argumentos do autor em que se discute sobre a Lei de 1850, sabemos que existiram

vários debates em torno da lei brasileira, a começar por debates políticos regados de interesse, sobretudo por parte dos grandes fazendeiros. Nesse contexto, o autor nos apresenta a seguinte afirmação:

O contexto da lei de 1850 é marcado por motivações diversas. Além da questão da soberania, o governo jamais "esqueceu" de dar guarida aos interesses senhoriais na manutenção da escravidão, insistindo na legalidade da posse de cativos que entraram no país após a lei de 1831. É por isso que o então ministro da Justiça, Eusébio de Queirós Coutinho Matoso Câmara, propõe a retomada da discussão do projeto de Barbacena (ARAÚJO, 2018, p. 247).

Como se pode notar, a necessidade da releitura da Lei de 1831 era algo necessário e se via essa preocupação diante de comportamentos favoráveis aos senhoriais, tal preocupação sentida por Eusébio fazendo com que ele retomasse discussões acerca do projeto elaborado pelo Marquês de Barbacena.

4 REGULAMENTAÇÃO E EXECUÇÃO DA LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS

O tráfico transatlântico de escravos africanos tomou no Brasil uma dimensão inédita no Novo Mundo. Do século XVI até 1850, no período colonial e imperial, o país foi o maior importador de escravos africanos das Américas. Foi ainda a única nação independente que praticou maciçamente o tráfico negreiro, transformando o território nacional no maior agregado político escravista americano. Consubstancial à organização do Império do Brasil, a intensificação da importação de escravos africanos após 1822 explica a longevidade do escravismo até sua abolição em 1888. (ALENCASTRO, 2018, p. 56).

4.1 Um olhar sobre as Leis de 1831 e 1850

Nos debruçando nas leituras e pesquisas acerca das Leis de 1831 e 1850, observamos discussões referentes as duas leis, suas defesas e as diversas medidas estabelecidas descritas em cada um dos seus artigos. Os autores nos possibilitaram compreender o caminho que o legislativo percorreu para que ambos os decretos fossem promulgados e exercidos na prática como o imaginado pelo Império brasileiro na segunda metade do oitocentista.

De 1831 até o ano de 1850, várias foram as medidas adotadas para que tais leis pudessem vingar e de fato cumprir o que era estabelecido pelos ministros. Nesse contexto historiográfico em que diversas questões escravistas estavam inseridas, os autores nos apresentam uma trajetória um tanto debruçada diante de tantos desdobramentos ocorridos até que as leis fossem colocadas em práticas em favor dos milhares de africanos escravizados.

A fim de reforçar o projeto de Lei do Marquês de Barbacena, a Lei Eusébio de Queirós surgia anos depois por meio de uma releitura de modo que reforçasse os objetivos promulgados na Lei do Antitráfico – a Lei Feijó. Em torno das duas leis estão diferentes abordagens que nos permitem compreender os esforços do Brasil para tentar combater o tráfico de escravos entre mar e terra, o que é mencionado nos decretos de ambas as leis abordadas em nosso trabalho.

As falhas da Lei de 1831, parecia a partir de então ganhar um novo impulso. O decreto de 14 de novembro de 1850 vinha, portanto, regulamentar um novo capítulo na luta contra o tráfico negro, a tarefa mais uma vez de executar ações na qual pudesse reprimir o tráfico de africanos no Império do Brasil.

Sobre as medidas estabelecidas no primeiro artigo do decreto:

Hei por bem, Usando da faculdade que Me confere o Artigo 102 § 12 da Constituição, Tendo ouvido o Conselho d'Estado, Decretar o seguinte:

Art. 1º Publicadas as Sentenças em que o Auditor de Marinha deve appellar ex-officio, em conformidade dos Artigos 10 e 13 do Decreto Nº 708 de 14 de Outubro de 1850, o Escrivão extrahirá o traslado no prazo marcado no Artigo 21 do referido Decreto, e dentro desse mesmo prazo fará entrega do processo original na Secretaria d'Estado dos Negocios da Justiça, e nas Províncias na Secretaria da Presidencia, para por seu intermedio ser remetido á da Justiça. O recibo do processo original será unido ao respectivo traslado. (BRASIL, Lei de 1850).

Os argumentos proferidos no decreto, o qual faz menção ao documento promulgado em 14 de outubro de 1850, reforça o que já fora estabelecido ao mesmo tempo em que se interliga com questões processuais sob determinados prazos, o qual destaca a participação provincial.

De acordo com o decreto estabelecido em 14 de outubro de 1850, que vinha com o objetivo de regular e executar medidas estabelecidas para a repressão do tráfico de africanos no Brasil. Por meio de tais ações descritas em decreto um mês antes do surgimento de um outro, o de 14 de novembro de 1850, podemos tirar algumas conclusões a despeito do que viera ser reforçado mais adiante. Contudo, é interessante que reforçemos alguns elementos contextuais inseridos no decreto citado, a saber:

Art. 1º As Autoridades, e os navios de guerra brasileiros devem apprehender as embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras nos portos, enseadas, ancoradouros, ou mares territoriaes do Brasil:

§ 1º, quando tiverem a seu bordo escravos, cuja importação he prohibida pela Lei de 7 de Novembro de 1831: 2º, quando se reconhecer que os desembarcárão no territorio do Imperio: 3º, quando se verificar a existencia de signaes marcados no Titulo § 3º deste Regulamento. (BRASIL, Lei de 1850).

Em linhas gerais, o que se observa nas descrições do referente decreto, são medidas estabelecidas voltadas para as apreensões das embarcações brasileiras e estrangeiras que estiverem localizadas em quaisquer partes dos portos brasileiros. Tal ideia de apreensão sobre os navios, parece não ser algo estabelecido apenas em um decreto único, ou seja, é visível suas menções nos artigos das leis de 1831 e na de 1850, que diante delas foram surgindo decretos a fim de acabar com o tráfico de africanos, como vem sendo constantemente discutido em nosso trabalho.

Nessa perspectiva, o decreto de nº 708, em seu artigo segundo estabelece:

Art. 2º Se em virtude do que dispõe o Artigo antecedente for apresada em alto mar alguma embarcação, o apresador, depois de inventariar e guardar lacrados, sellados, e debaixo da rubrica do capitão do navio apresado, todos os papeis, e especialmente os mencionados no Art. 4º, e depois de fazer fechar as escotilhas, e mais lugares em que vierem mercadorias, deverá, apenas chegar ao porto, declarar por escripto ao Auditor de Marinha o motivo do apresamento; o dia e a hora, em que foi efectuado; em que paragem e altura; que bandeira trazia o navio; se fugio á visita, ou se defendeo com força; quaes os papeis mencionados no Art. 4º, que lhe forão apresentados; que explicações derão pela falta de alguns; e todas as mais circunstancias da presa e viagem. (BRASIL, Lei de 1850).

Analisando esse artigo, o documento estabelece diversas medidas voltadas para o comércio ilegal de escravos pelo transatlântico. Pelo que se observa, não são apenas medidas focadas em determinado lugar específico, mas o decreto faz descrições sobre as várias formas de apreensões e punições sobre os envolvidos nas questões de tráfico. Se comparamos ambos os decretos, os de nº 708 e o decreto de nº 731, o primeiro vem elaborado com o total de 41 artigos descritos pelo então ministro da Justiça Eusébio de Queirós.

A princípio, o nosso objeto de estudo neste capítulo estaria baseado apenas no decreto de nº 731, o qual já mencionamos fazendo referência ao seu primeiro artigo. Entretanto, no decorrer das nossas pesquisas, o decreto de 14 de outubro de 1850 nos chamou atenção. Em sua elaboração, a qual se apresenta de forma mais extensa, o legislativo passou a descrever julgando-o a partir dos vários elementos que a compõem e nos transmite a ideia de reforço sobre as leis promulgadas até então.

No decorrer do decreto, nos artigos terceiro e quarto, há observações sobre a procedência das embarcações, as quais encontradas apresadas sob o comando de auditores da Marinha, sendo estes responsáveis pelas visitas, entradas e saída de quaisquer embarcações em que houvesse suspeitas de tráfico de escravos. No quarto artigo, se percebe algumas exigências por parte da Marinha, a qual passa a exigir declaração a que se refere o artigo segundo, assim

como menções em outras seções a ser transcritos no decorrer do decreto até o artigo 504 do Código Comercial:

Art. 4º O Auditor de Marinha, apenas chegar a bordo, deverá exigir, além da declaração, de que trata o Artigo 2º, os livros e papeis mencionados nos seis primeiros §§ do Artigo 466, e nos Artigos 501 até 504 do Código Commercial, que que vão abaixo transcriptos. (BRASIL, Lei de 1850).

Entretanto, não pretendemos investigar em nosso trabalho nessa fase da pesquisa, os transcritos que compõem o regulamento no qual integram o art. 4º no que se refere ao decreto de nº 708, pois o nosso objeto de estudo se concentra nas Leis de 1831-50 e na análise investigativa sobre as descrições dos decretos, os quais reforçam as medidas já estabelecidas na Lei de 1831 e na Lei Eusébio de Queirós.

5 OS ESFORÇOS PELO FIM DO TRÁFICO DE AFRICANOS NO IMPÉRIO

5.1 O decreto de nº 708/1850

Em uma tentativa a grosso modo acelerada, os esforços pelo fim do tráfico de escravos continuam. Assim como os decretos estabelecidos logo após a leitura das leis, as nossas observações se voltam, sobretudo para as discussões a despeito do que era transcrito nos decretos.

No decreto de nº 708 de 14 de outubro de 1850, o que se constata são ações proferidas nas leis. E o que sintetiza enquanto argumentos elaborados pelos jurídicos, são defesas relacionadas para o combate ao tráfico de escravos no transatlântico, como podemos notar na maioria dos artigos fazendo referência ao que era exposto nos regulamentos, a exemplo do quinto artigo:

Art. 5º Se a bordo forem encontrados alguns dos signaes marcados no Titulo 3º deste Regulamento, o processo verbal deverá fazer de cada hum delles especificada menção, assim como das explicações que a seu respeito e dos factos que determinárão o apresamento derem os interessados. (BRASIL, decreto de 1850).

Em torno do decreto, foram traçadas discussões com o objetivo de barrar o comércio de escravos. Nas descrições, existem diversas medidas estabelecidas sobre as embarcações (o que vemos constantemente), fazendo sempre referência a sua lei de origem, como nos artigos sexto e no décimo segundo do referente decreto, que fazem menção a Lei de 1831:

Art. 6º Se a embarcação for apresada tendo a bordo escravos, cuja importação he prohibida pela Lei de 7 de Novembro de 1831, o Auditor de Marinha, depois de verificar seu numero, e se coincide com a declaração do apresador, os fará relacionar por numeros seguidos de nomes, se os tiverem, e de todos os signaes, que os possão distinguir, fazendo-os examinar por peritos, a fim de verificar se são dos prohibidos. Concluida esta diligencia, de que se fará processo verbal especial, os fará depositar com a segurança e cautelas que o caso exigir, e sob sua responsabilidade (BRASIL, decreto de 1850).

Reforçando as promulgações da Lei do Antitráfico, o art. 12º também enfatiza suas medidas:

Art. 12. Se forem apprehendidos escravos cuja importação he prohibida pela Lei de 7 de Novembro de 1831 fóra da embarcação que os trouxe, mas ainda na costa antes do desembarque, ou no acto d'elle, ou immediatamente depois em armazens, ou depositos sites nas costas, ou portos, serão lesados ao Auditor de Marinha, que procederá a respeito delles pela mesma fórmula determinada para os apprehendidos a bordo; mas, concluido o exame feito pelos peritos, assignará 8 dias aos interessados para que alleguem, e provem o que julgarem conveniente. Igual prazo será concedido aos apprehensores, se o requererem, e ao Curador dos Africanos, ainda que o não requeira. (BRASIL, decreto de 1850).

O decreto estabelecido em 14 de outubro de 1850, o qual vinha com o principal objetivo de regulamentar as medidas estabelecidas em lei, é um documento amplo e que passa a reforçar o que já fora estabelecido nas Leis de 1831 e na Lei de 1850, para o combate e repressão ao tráfico negroiro.

É interessante perceber que o decreto descreve suas medidas não apenas se referindo as embarcações (o que é muito perceptível no documento), mas insere questões de modo que contemple todos os responsáveis pelo comércio ilegal de cativos, capitães, mestres e observações relacionadas com os próprios africanos.

Diante dos argumentos expostos, podemos constatar apontamentos em torno das leis já promulgadas pelo Império do Brasil com o objetivo central para acabar com o comércio ilegal de escravos. As duas leis nos possibilitam compreender todo esse dinamismo e objetivos principais de tais decretos que foram sendo elaborados anos depois, como é o caso do decreto estabelecido em 1832 e mais adiante, o decreto em discussão, o de 14 de outubro de 1850.

O que se percebe diante de tudo isso, é a tentativa do governo brasileiro em querer acabar com o tráfico com os desafios em terra e mar, como vemos constantemente transcritos nos decretos. O nosso objeto de estudo se concentrou a partir de todos esses desdobramentos e rupturas, a fim de analisar, compreender e refletir, os desafios encontrados para que o tráfico de africanos no Império brasileiro acabasse.

É notório que os números expressivos tiveram uma diminuição. Contudo, nossas pesquisas nos mostram um desenrolar que parecia não ter fim. Um percurso historiográfico que ainda rendera muitos capítulos e discussões a despeito das questões escravistas no Brasil, que será outro plano de estudos acerca das questões escravistas, que no Império oitocentista passaram a ter diversos conflitos e desdobramentos que renderão apontamentos para outras pesquisas futuras.

Decerto, o Brasil ainda estava longe de acabar com o comércio ilegal de escravos pelo país, pois entraria outros problemas escravocratas, como o contrabando interprovincial. Diante de tais reflexões, cabe-nos os seguintes questionamentos: com a promulgação da Lei de 1850⁹, o Brasil estaria livre, de fato, das questões ligadas ao tráfico de escravos? Quais foram as rupturas e conflitos surgidos a partir de um novo cenário brasileiro em torno dos africanos livres?

Acreditamos, portanto, que até 1888 o país se viu rodeado de acontecimentos na busca pela liberdade dos africanos. Os historiadores ainda teriam muito o que contar e explicar.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dado os expostos na presente pesquisa acerca das Leis de 1831 e 1850, procuramos discutir os principais apontamentos e desdobramentos em torno das leis, as quais nos possibilitaram compreender todo o desenrolar diante de um dos assuntos mais estudados pelos historiadores – a questão do tráfico de escravos.

Tendo em vista os aspectos observados por meio do referencial teórico estudado, podemos ter uma dimensão do que foi o comércio de escravos pelo transatlântico e entender os enredos que possibilitaram o surgimento de leis favoráveis ao combate de escravos africanos no Império brasileiro em meados do século XIX. As leituras nos mostraram os empenhos do governo imperial a favor dos cativos ao mesmo tempo em que nos deparamos com situações contrárias ao que era proposto pelo legislativo daquela época.

Nessa perspectiva, enquanto análise reflexiva, os autores nos mostraram um desfecho repleto de acontecimentos inseridos no contexto historiográfico da escravização no Brasil

⁹ BRASIL. **Decreto de nº 708 de 14 de outubro de 1850**. Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de Africanos neste Imperio. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1850, Página 158 Vol. 1 pt. II (Publicação Original).

imperialista. Diante de tal cenário marcado pela escravidão na segunda metade do século XIX, as soluções sob pressão britânica a fim de banir o tráfico de africanos pareciam não cessar.

Em virtude dos acontecimentos e de acordos estabelecidos entre o Brasil e a Inglaterra, é criada em 1831 uma lei que pudesse acabar com a escravidão. Contudo, nossas pesquisas nos mostraram que a história em torno da lei brasileira estava repleta de desdobramentos e ideias equivocadas em torno dela – a sua ineficiência, que não pode ser compreendida de modo generalizado, fazendo com que o governo brasileiro reagisse enquanto resposta ao governo britânico anos depois, com a criação da Lei Eusébio de Queirós, em 1850. Em vista dos acontecimentos que regem as duas leis brasileiras, é inevitável não percebermos a influência europeia diante das ações do Brasil em querer proibir o comércio de escravos pelo transatlântico – o que passou a ser um grande problema não só pelos mares, mas também em terra.

Nas palavras do autor, a respeito da lei, Sidney Chalhoub afirma: No “sistema”, por assim dizer, estabelecido na lei, a repressão ao tráfico engloba ações em mar e terra (CHALHOUB, 2012, p. 36), que nessa amplitude percebemos que os desafios foram enormes para que as leis pudessem resolver de vez os problemas com o tráfico.

Dessa forma, é observado o esforço do Império do Brasil, mas também são observadas contradições a despeito das leis, que nessa questão não entraram apenas a participação do legislativo, mas a intervenção política e econômica diante de um país escravocrata que parecia estar acostumado com um cenário desumano regado pelo interesse lucrativo a partir da mão de obra escrava.

Com base no que foi apresentado em nosso trabalho, podemos ter uma dimensão sobre os diversos acontecimentos relacionados com a escravidão no Brasil e o empenho que tiveram as leis brasileiras no século XIX. Por falha de uma (em partes) e eficácia de outra, o comércio de africanos escravizados parecia ganhar novos desfechos e soluções eficazes a partir da releitura da lei Eusébio de Queirós, assim como a criação dos decretos, os quais são criados como apoio as leis reforçando o que fora transcrito.

Em linhas gerais, a respeito das abordagens discutidas no presente trabalho, podemos observar que as leis desempenharam um papel fundamental sobre o tráfico de escravos no país. Sendo assim, as ações impostas nos apresentam medidas estabelecidas que procuraram discutir os desafios do comércio de escravos que parecia não ter fim, mas que obteve bons resultados, sobretudo a partir da Lei de 1850, o que despertou muitas discussões, como nos apontam os historiadores sobre o assunto em estudo.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira. Fim do tráfico. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz; GOMES, Flávio (orgs.). **Dicionário da escravidão e liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. África, números do tráfico atlântico. In: Lilia M. Schwarcz e Flávio Gomes. **Dicionário da Escravidão e Liberdade**. Companhia das Letras, São Paulo, 2018.

BRASIL. Decreto de nº 708 de 14 de outubro de 1850. **Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de Africanos neste Imperio**. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1850, Página 158 Vol. 1

_____. Lei de 7 de novembro de 1831. **Declara livres todos os escravos vindos de fora do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos**.

_____. Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850. **Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império**.

CHALHOUB, S. **A Força da Escravidão: Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista**. São Paulo: Companhia de Letras, 2012.

DOLHNIKOFF, Miriam. **História do Brasil Império**. São Paulo: Contexto, 2020.

Dicionário da escravidão e liberdade: **50 textos críticos/Organização**: Lilia Moritz Schwarcz; Flávio dos Santos Gomes (Orgs.) – 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras. 2018.

GOMES, Laurentino. Escravidão vol. 1: **Do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares**. Rio de Janeiro. Globo Livros, 2019.

MAMIGONIAN, Beatriz G. **Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil**. São Paulo: Companhia das letras, 2017.

_____. **Em Nome da Liberdade:** Abolição do Tráfico de Escravos, o Direito e o Ramo Brasileiro do Recrutamento de Africanos (Brasil Caribe Britânico, 1830-1850). Revista Mundos do Trabalho, v. 3, p. 67-92, 2011.

MAMIGONIAN, Beatriz G. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). **O Brasil Imperial**. v. I. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

MAMIGONIAN, Beatriz G.; GRINBERG, Keila. Lei de 1831. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz; GOMES, Flávio (orgs.). **Dicionário da escravidão e liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

SCHWARCZ, Lilia M.; STARLING, Heloísa M. **Brasil:** uma biografia. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.