

Relações Brasil-Inglaterra pós-1845 e o tráfico de escravos: *Bill Aberdeen* e a Lei Eusébio de Queirós

Brazil-England relations in the post-1845 and the traffic in slaves: the *Bill Aberdeen* and the Eusébio de Queirós Law

Artur Tranzola Santos *

David Almstadter Magalhães **

RESUMO

Esse artigo tem o objetivo de analisar os contextos de formulação e implementação do *Bill Aberdeen*, em 1845, e da Lei Eusébio de Queirós, em 1850, além de algumas de suas motivações e resultados no que tange ao tráfico de escravos. É longo e conflituoso o histórico de tratados e convenções entre Brasil e Inglaterra com fins a cessar a vinda de escravos africanos ao Brasil, sendo que o período pós-1845 representa um momento final e de muita importância para ambos os países, englobando o rompimento do Brasil em relação à Inglaterra, a ação unilateral e autoritária do governo inglês e a posterior ação mais eficiente do governo brasileiro. Ademais, pretende-se fazer uma análise detalhada concernente aos textos das duas leis mencionadas.

Palavras-chave: *Bill Aberdeen*; Lei Eusébio de Queirós; tráfico de escravos; Brasil; Inglaterra

ABSTRACT

This paper aims at analyzing the contexts involving the formulation and implementation of the *Bill Aberdeen*, in 1845, and the Eusébio de Queirós Law, in 1850, including their motivations and results concerning the traffic in slaves. There is a long and quarrelsome historic of treaties and conventions involving Brazil and England with the goal of ceasing the flow of African slaves to Brazil, being the post-1845 a final and very important period for both countries, comprising the Brazilian rupture toward England,

* Graduando em Relações Internacionais e bolsista do programa de iniciação científica da Universidade Anhembi Morumbi. Email: artur.tranzola@gmail.com.

** Orientador: doutorando em Relações Internacionais pelo San Tiago Dantas e professor da Universidade Anhembi Morumbi.

the unilateral and authoritarian approach of the English government and the latter, more efficient action of the Brazilian government. Furthermore, an in depth analysis is intended for the very texts presented in the aforementioned laws.

Keywords: Bill Aberdeen; Eusébio de Queirós Law; traffic in slaves; Brazil; England

1. INTRODUÇÃO

A imigração livre figurava como uma das metas prioritárias da Política Externa Brasileira (PEB) desde a independência do país, em 1822, o que, aliado às necessidades de crescimento da economia agrícola de exportação, de interiorização econômica e de modernização, tornavam o fornecimento de mão-de-obra externa cada vez mais premente, contudo os insucessos relacionados a essa questão obstavam a cessação do constante tráfico de escravos, o que gerava desentendimentos e tensões com a Inglaterra. O famigerado projeto de 1844 retoma essa meta como prioritária e, se utilizando de novos métodos para a consecução desse objetivo, novas tensões emergem entre Brasil e Inglaterra.

A violenta ação inglesa de repressão ao tráfico de escravos após a aprovação do *Bill Aberdeen* em 1845 gerou reclamações por parte do governo brasileiro que, com medidas tomadas por Eusébio de Queirós em 1850, buscou uma ação mais independente e eficiente. A interpretação da necessidade de reduzir o tráfico já não era novidade no meio brasileiro, porém havia ainda a pressão de certos grupos negociantes¹ brasileiros e das elites fundiárias, o que forçava um aumento contínuo do fluxo de escravos desde 1836 até 1850. (CERVO e BUENO, 2010).

As imposições tanto do *Bill Aberdeen* como da Lei Eusébio de Queirós são discutidas nesse trabalho, visando analisar como foram afetadas as relações entre Brasil e Inglaterra e como ocorreu o trabalho de combate ao tráfico de escravos por parte do governo brasileiro ao longo do período conhecido como uma ruptura com as pressões e imposições inglesas nessa matéria.

¹ Segundo Amaral (2009), entende-se por negociante o “[...] proprietário de capital que, além da esfera de circulação, atua no abastecimento, no financiamento, investe no tráfico de escravos [...]”

Esse artigo está dividido em três partes, a primeira sendo esta introdução ao assunto a ser abordado. A segunda traz uma análise das motivações, características e alguns resultados do *Bill* Aberdeen e da Lei Eusébio de Queirós. Na terceira e última parte é feita uma leitura e interpretação dos artigos propostos em cada um dos documentos no intento de traçar uma visão comparada dos seus efeitos e das características de suas medidas.

2. O ROMPIMENTO COM A INGLATERRA

As relações entre Brasil e Inglaterra, no que concerne ao propósito de extinguir o tráfico de escravos, podem ser divididas em dois macroperíodos: o primeiro vai da independência, em 1822, a 1845, sendo caracterizado por uma fase de pressões, decisões e difícil cooperação entre 1826 e 1831, sendo que o restante do período é visto como improdutivo nessa questão; o segundo macroperíodo se dá a partir de 1845, representado por uma fase de ruptura e conflito, com a ação violenta e intransigente por parte da Inglaterra de 1845 a 1850, e pela ação brasileira independente e eficiente após 1850 com a aplicação da Lei Eusébio de Queirós.

Abaixo se vê um delineamento da cronologia dos tratados, leis e convenções mais importantes envolvendo essa questão.

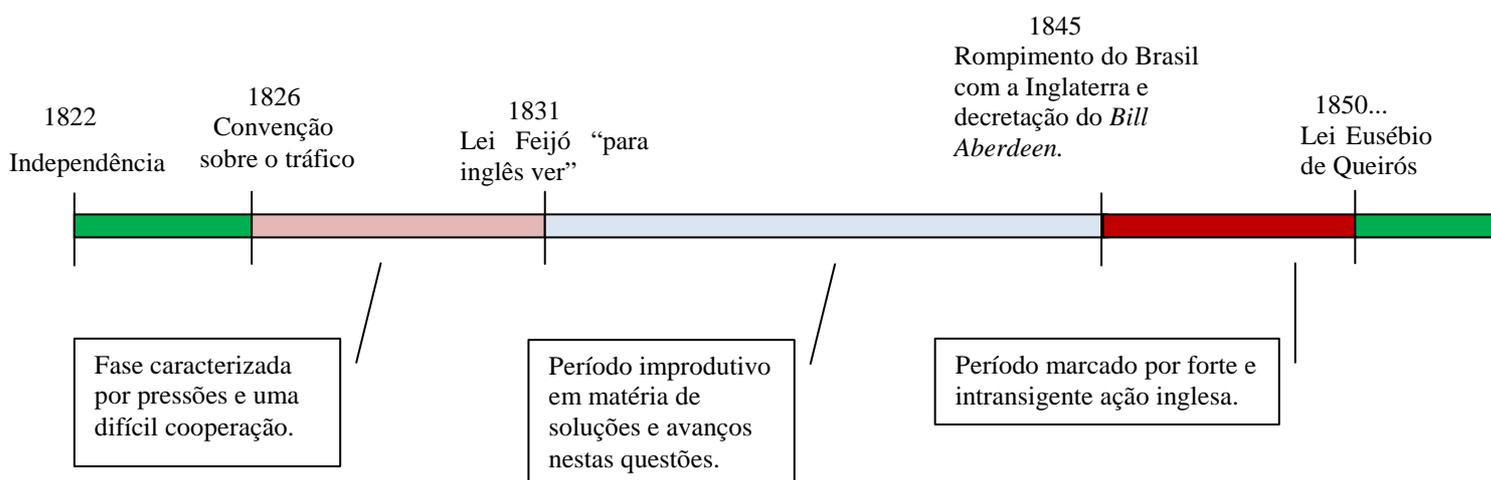


Figura 1: cronologia da questão do tráfico de escravos
Fonte: Cervo e Bueno, 2010; Amaral, 2009

O que mais interessa nesse artigo é o período pós-1845, quando a cooperação bilateral em relação ao tráfico foi extinta e o descontentamento britânico se encontrava crescente, dado que julgavam uma fraqueza do governo brasileiro a falta de sucesso nessa questão. O documento que formaliza o rompimento do Brasil em relação a uma ação cooperada com a Inglaterra se dá em 12 de março de 1845, informando a cessação da convenção sobre o tráfico de 1826, do direito de visita e busca dos navios suspeitos e a extinção das comissões mistas de Serra Leoa e do Rio de Janeiro. Vale ressaltar o aspecto nacionalista e corajoso da Política Externa Brasileira (PEB) no período (CERVO e BUENO, 2010).

Alguns dos efeitos das fragilizadas relações entre Brasil e Inglaterra, mormente após o rompimento na questão do tráfico, são: suspensão das negociações com o governo inglês; fortalecimento da repressão britânica baseada na força; contenção dos anseios de resistir, por meio da força, às ações inglesas e impor retaliações comerciais; protesto e hostilidade contra os ingleses, e; dificuldade de ação independente brasileira, entendida como subserviência (CERVO e BUENO, 2010).

2.1. *Bill Aberdeen*

A ruptura declarada pelo Brasil encontrou forte desafio com o *Bill Aberdeen*, que será visto em detalhes mais à frente. Esta lei, decretada em 8 de agosto de 1845, autorizava as comissões mistas anglo-brasileiras a julgarem os navios negreiros brasileiros e, sendo condenados, seriam colocados a serviço da marinha inglesa ou demolidos. Tal medida já havia sido protestada pela legação brasileira em Londres em 25 de julho de 1845 enquanto ainda em discussão no parlamento britânico, ressaltando uma situação infortável para as relações entre os dois países caso as medidas fossem aprovadas. No documento enviado pelo Brasil era apontado o não cumprimento, por parte das comissões mistas, das estipulações presentes em comum acordo entre as coroas brasileira e inglesa no que tange ao combate ao tráfico de escravos, além de enfatizar a unilateralidade das decisões levadas a cabo pelos ingleses nas ditas comissões (ESCOSTEGUY FILHO, 2008).

Amaral (2009) defende a forte posição contrária de Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara (doravante, apenas Eusébio de Queirós, como de fato se

tornou conhecido), ministro da Justiça no gabinete de 28 de setembro de 1848, negando a aquiescência aos postulados do novo *Bill*, e acreditando que o próprio governo brasileiro se encontrava em posição de empreender medidas não apenas visando a detecção do crime, mas também criando tribunais especiais para lidar com os atos de traficância. Para Eusébio de Queirós, somente os negociantes de escravos poderiam se opor a tal projeto, porém, para o ministro, essas opiniões não eram em nada legítimas, não merecendo atenção alguma.

Malgrado a resistência, as ações inglesas foram fortes e intransigentes. Ao menosprezar os interesses brasileiros, a Inglaterra “[...] tomou para si a ação de varrer do Atlântico os tumbeiros que insistiam, com bastante sede, no comércio ilegal” (ESCOSTEGUY FILHO, 2008, p. 31), demonstrando a falta de interesse em dividir com o país sulamericano os esforços na luta contra os traficantes. Diante desta situação, o governo brasileiro se convencera da necessidade de aplicar medidas anti-tráfico caso fosse necessário acabar com a ação da Inglaterra na costa brasileira, como os ataques e aprisionamentos de navios do país por parte da marinha inglesa.

O Império brasileiro via-se então isolado. A imposição britânica de visita aos navios brasileiros em alto mar, em tempos de paz, causava grandes protestos em Londres, podendo essa situação se tornar uma *causa bellis* entre os dois países. Em comunicado de Limpo de Abreu, ministro e secretário dos Negócios Estrangeiros, em 1845, percebe-se a causa nacional não tão visível em períodos anteriores: “Neste ato que acaba de passar como lei [o *Bill Aberdeen*], impossível é deixar de reconhecer esse abuso injustificável da força que ameaça os direitos e regalias de todas as nações livres e independentes” (ESCOSTEGUY FILHO, 2008, p. 31). Segundo o governo brasileiro, a Inglaterra teria o direito de exigir do Brasil apenas o cumprimento dos acordos anteriormente firmados e não submeter cidadãos brasileiros ao alvedrio da justiça britânica. Ademais, protestava-se contra a equiparação do tráfico de escravos à pirataria, haja vista que aquele não possui o efeito pernicioso ao comércio marítimo de forma geral como este, resultando que “[...] as penas impostas aos traficantes de escravos não podem, sem a nota de tirânicas, ser tão severas como as que todas as nações impõem aos piratas”. (BONAVIDES e AMARAL, 2002, *apud* ESCOSTEGUY FILHO, 2008).

Por mais que empreendessem esforços os representantes brasileiros com os mais abalizados argumentos, essas ações não tiveram nenhum efeito externo: não apenas a Inglaterra mantinha suas violentas ações como também, em 1847, Bento da Silva Lisboa, o barão de Cayru e ministro dos negócios estrangeiros, acusava a França e Portugal de prosseguirem com as mesmas ações de aprisionamento de navios brasileiros e de julgá-los segundo suas próprias leis. No contexto internacional, portanto, o Brasil se isolava cada vez mais. Internamente, o *Bill* teve efeitos sobre a política imperial, pode-se considerar positivos. Foi possível relacionar a questão do tráfico com a garantia de integridade do território brasileiro, ou seja, essa causa deixa de ser apenas legal, econômica ou diplomática e passa a ser, também, nacional. Aliava-se ao orgulho nacional a percepção do insucesso inglês na redução do fluxo de escravos, dado que, segundo estimativas, o comércio intensificou-se: 19.453 em 1845; 50.324 em 1846; 56.172 em 1847; 60.000 em 1848, e; 54.000 em 1849².

Assim como posicionar-se contra ou a favor do tráfico de escravos a partir de 1831 ganha peso na disputa entre as posições que pediam a renúncia de D. Pedro I, após 1845 esse posicionamento se torna uma questão de associar-se ou não à defesa da nação frente o “inimigo” inglês. A rechaça é tão difundida que, *pari passu* à luta contra o tráfico, surgem manifestações que procuram justificar a construção retórica contrária à Inglaterra por meio de objetivos concretos. Nesse âmbito é ilustrativa a declaração de Holanda Cavalcanti, em 1848, justificando que, quando ministro, não combatera o tráfico:

De fato; eu, pela minha parte, digo que não persegui esse tráfico nas últimas administrações. Confesso-o, e não tenho vergonha disso. – E sabeis a razão? Eu disse [...] a quem me perguntava por isso, disse-o, Sr. Presidente, depois que apareceu um ato do parlamento inglês querendo que os brasileiros fossem seus súditos, e eu não me reconheço por súdito da Grã-Bretanha. (AS, 1848 *apud* ESCOSTEGUY FILHO, 2008, p. 33).

A grande onda de protestos, entretanto, muitas vezes não passava de uma verborragia anti-inglesa, era necessário empreender medidas concretas. O silêncio

² O argumento de aumento do tráfico aqui apresentado se alinha com a obra de Cervo e Bueno (2010) e Ecosteguy Filho (2008), sendo que Amaral (2009) aponta para fatores de redução no tráfico, como a repetida afirmação do governo brasileiro contra essas práticas e a possível ação eficiente do aprisionamento de navios.

deveria ser uma arma, falar contra a escravidão serviria apenas como munição à Inglaterra, dado que esta buscaria unilateralmente uma solução para o tráfico não combatido pelos brasileiros.

Nesse sentido, em 1848 os liberais atendem a proposição de Bernardo Pereira de Vasconcelos de produzir algum “remédio” para esse mal. Retomam, então, o projeto de Caldeira Brant, de 1837, aparentemente com o fim de extinguir o fluxo de escravos e seguir em concordância com a lei de 1831. As fileiras, antes incompreensivelmente divididas, agora parecem se alinhar com a ideia de interrupção do tráfico, chegando até a acrescentar um outro ingrediente para a repulsa com relação aos escravos: a inferioridade étnica, como nas palavras de Dias de Carvalho, ministro do Império:

[...] o Brasil não ganha com a introdução dessa espécie de população [...], entendo que o maior cuidado e empenho do governo deve ser introduzir colonos brancos, para assim arredar essa população heterogênea que [...] não deixa de inspirar alguns receios. Fatos têm havido no país que demonstram não serem esses receios infundados³. (AS, 1848 *apud* ESCOSTEGUY FILHO, 2008, p. 33).

Como resultado dos aclamados debates, em sessão de 11 de maio de 1850, no Senado, são apresentados dois projetos referentes à questão do tráfico: um, proposto por Holanda Cavalcanti, no qual seria mantido o tráfico, e outro, proposto por Baptista de Oliveira, afirmando que o tráfico deveria ser combatido. A defesa de Cavalcanti é a de que a interrupção da vinda de escravos produziria apenas males à sociedade em geral. O projeto tem em seu artigo único:

Logo que por mútuo acordo entre o governo de S. M. Britânica e o do império do Brasil forem modificadas as condições da convenção de 23 de novembro de 1826 entre os mesmos governos, é o de S. M. o Imperador do Brasil autorizado a dar quaisquer regulamentos para o resgate de escravos na costa d[a] África, e sua importação no império do Brasil; não obstante quaisquer leis ou disposições até hoje em contrário. (AS, 1848 *apud* ESCOSTEGUY FILHO, 2008, p. 34).

Como na passagem em que se opõe às imposições britânicas, é possível que, com essa lei, o sentimento nacionalista tenha, mais uma vez, ocupado um lugar de destaque na formação do pensamento de Holanda Cavalcanti, principalmente como

³ Alguns dos fatos aos quais Dias de Carvalho faz referência são as rebeliões de 1835 na Bahia, e de 1838 em Vassouras, nas quais houve uma grande quantidade de escravos, tornando possível sua associação com o perigo. É possível ainda fazer ligações com o receio de uma revolta de grandes proporções, por parte dos escravos, já na década de 1840.

resultado das medidas do *Bill*. Já Baptista de Oliveira, parecendo mais cauto que Cavalcanti, não transparece o sentimento de alteridade, aliás, como sempre nessa matéria, seja pelo lado brasileiro ou inglês, e destaca a necessidade de encerrar o tráfico tendo em vista a crescente epidemia de febre amarela nas cidades.

Ambos os projetos de lei surgem na mesma sessão em que, por coincidência, é a primeira sessão do Legislativo a ter quorum após a morte de Bernardo Pereira de Vasconcellos, 10 dias antes, por febre amarela; esse mesmo senador havia declarado anteriormente que a epidemia não era tão danosa como muitos afirmavam, tendo se apoderado da população do Rio de Janeiro um temor excessivo. A morte do Senador ensejaria novamente o fortalecimento daqueles favoráveis à manutenção do tráfico, entre eles, Holanda Cavalcanti, porém o futuro mostrou uma ação mais eficaz dos grupos pró-abolição, com a aprovação da Lei Eusébio de Queirós, em 4 de setembro de 1850.

2.2. Lei Eusébio de Queirós

O projeto de Eusébio de Queirós, visando ao fim do tráfico de escravos, é aprovado na Câmara dos Deputados em 17 de julho de 1850, no Senado em 13 de agosto do mesmo ano e se torna lei em 4 de setembro ainda em 1850. No contexto de um forte debate entre grupos pró e contra a vinda de escravos, vale ressaltar o caráter pouco filantrópico dessa lei, sendo que os interesses internos e os cálculos de política externa possuíram um papel largamente mais relevante.

A repressão inglesa, após as duras e intransigentes decisões do *Bill Aberdeen*, elevava-se grandemente, porém a permissão para penetrar em águas territoriais e portos brasileiros assumia características abusivas. Paulino José Soares de Souza, ministro do estrangeiro e conhecido pelo título de visconde do Uruguai, exerceu grande influência no pensamento de Eusébio de Queirós, ministro da Justiça, quando da preparação da lei de 1850. Nos cálculos de Paulino, a extinção do tráfico trazia benefícios sociais e humanitários, porém as razões estratégicas eram prioritárias. Segundo Cervo e Bueno (2010), era necessário: dissipar o contencioso com a Inglaterra, algo que parecia evoluir para um confronto armado; havia a necessidade de se voltar de maneira mais profunda

contra as ambições de Rosas⁴ na região, que tinha o apoio do representante britânico em Buenos Aires (nasce desse contexto de política platina a decisão *Nec Hercules contra duo*, em tradução livre, nem Hércules contra dois), e; eliminar o principal obstáculo ao desenvolvimento da imigração livre ao Brasil.

Segundo essa nova lei, os navios brasileiros que transportassem escravos, ação já proibida pela lei Feijó de 1831 e pela convenção de 1826, que estivessem desembarcando-os, ou ainda que estivessem aparelhados para o tráfico negreiro, eram passíveis de captura pelas autoridades brasileiras; a importação para o Brasil era declarada pirataria e os principais envolvidos estariam sujeitos a punições (nesse ponto vale lembrar as críticas brasileiras ao *Bill Aberdden* no que tange à associação entre pirataria e tráfico de escravos no texto do documento britânico, sendo o Brasil, à época, contrário a tal associação); todos os navios seriam vendidos; os escravos capturados seriam reenviados a expensas do Brasil, entre outros fatores que serão vistos mais a frente.

Como destacado acima, o período pós 1850 foi de relativo sucesso brasileiro em suas ações, porém a supressão do tráfico apenas vinte anos após ter sido declarada ilegal por tratado com a Inglaterra não deixou de apresentar sequelas diplomáticas. Pelo contrário, tanto a memória como um longo histórico de conflito iriam obstar as relações entre os dois países por mais alguns anos.

3. ANÁLISE DE CONTEÚDO DO *BILL ABERDEEN* E DA LEI EUSÉBIO DE QUEIRÓS

Esta seção pretende fornecer uma análise mais elaborada dos artigos presentes nas duas leis tratadas nesse artigo, quais sejam, o *Bill Aberdeen* e a Lei Eusébio de Queirós, tentando abordar algumas características da época que chegaram a influenciar suas formulações, as possíveis relações com outros tratados ou convenções já existentes, e as intenções dos dois governos ao implementá-las.

⁴ Juan Manuel de Rosas foi governador da província de Buenos Aires e um dos maiores rivais da política externa brasileira para a região do Prata, até sua queda em 1852, na batalha de Monte Caseros.

Em uma concepção mais jurídica, as análises a seguir tentam abordar os elementos lógico e histórico das leis, o primeiro servindo de reconstrução da *mens legis*, com o objetivo de determinar a *ratio legis* do documento, e o segundo visa a uma análise do contexto em que as leis foram construídas, expondo os motivos para tanto, ou seja, analisa-se o *occasio legis*.

Primeiramente será analisado o *Bill Aberdeen*, de 1845, em seguida a Lei Eusébio de Queirós, de 1850. Sempre que possível, será feita uma avaliação pertinente que será ilustrada com um trecho das próprias leis.

3.1. Análise de conteúdo do *Bill Aberdeen*

A lei proposta pelo ministro George Aberdeen e aprovada pelo parlamento britânico em 8 de agosto de 1845 traz em seu preâmbulo as medidas impostas na aprovação da convenção sobre o tráfico negreiro de 23 de novembro de 1826, entre o então imperador D. Pedro I e o falecido rei Jorge IV, sendo que tal convenção já agia em defesa da abolição do tráfico. Ademais, apresenta também certos liames legais com tratados concluídos entre D. João VI e o mesmo rei Jorge IV, nas datas de 1815 e 1817, demonstrando que a falta de ação brasileira na questão não era recente, mas contava com, ao menos, 40 anos.

O trecho abaixo está presente no texto da lei:

Preâmbulo
Porquanto se concluiu uma convenção entre sua falecida majestade el-rei Jorge IV e o imperador do Brasil para a regulação e final abolição do tráfico africano de escravos, assinada no Rio de Janeiro aos 23 dias de novembro de 1826; e portanto, pela dita convenção se estipulou entre as altas partes contratantes adotar, para o fim e pelo período ali mencionado, os diferentes artigos e estipulações dos tratados concluídos entre sua dita falecida majestade e el-rei de Portugal a este respeito aos 22 dias de janeiro de 1815, e aos 28 dias de julho de 1817, bem como os diversos artigos explicativos que lhes foram adicionados com as instruções, regulamento e instrumentos anexos ao tratado de 28 de julho de 1817, nomeando-se imediatamente comissões mistas para julgarem os casos dos navios detidos em virtude das estipulações da referida convenção de 23 de novembro de 1826 [...]. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 <i>apud</i> www.historia.ricafonte.com).

Ainda na seção de apresentação e com a representação do artigo 1º, o texto traz a notificação brasileira de que as comissões mistas inglesa e brasileira cessariam no dia

13 de março, porém houve a aquiescência entre os governos britânico e imperial brasileiro em prorrogar por mais seis meses os julgamentos de casos anteriores ao período, demonstrando, novamente, a existência de pendências legais entre os dois países, dado que não se julga um ato considerado ilegal caso inexista qualquer aspecto normativo que enquadre tais ações como tal. Segue a passagem:

Artigo 1º
[T]endo aos 12 dias de março de 1845 notificado o governo imperial do Brasil ao de S. M. que as comissões mistas inglesa e brasileira, estabelecidas no Rio de Janeiro e em Serra - Leoa, cessariam no dia 13 do dito mês de março; mas que o governo imperial concordaria em que as ditas comissões mistas continuassem por mais seis meses para o único fim de julgarem os casos pendentes e aqueles que pudessem ter ocorrido antes do dia 13 de março [...]. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 <i>apud</i> www.historia.ricafonte.com).

O artigo 2º deixa claro qualquer dúvida referente ao poder das decisões provenientes das comissões estabelecidas no Rio de Janeiro e em Serra – Leoa no período de 6 meses entre 13 de março de 1845 até 13 de setembro do mesmo ano, afirmando que estas deverão ser válidas para todos os fins nelas estabelecidos, ou seja, os fins ingleses. É interessante notar que apenas aqueles que agirem em nome do rei inglês terão o poder estabelecido pela lei.

Artigo 2º
[D]eclara-se e decreta-se que qualquer decreto ou sentença que possa ter sido ou venha a ser dado por qualquer das ditas comissões mistas inglesa e brasileira, estabelecidas no Rio de Janeiro e em Serra-Leoa, sobre qualquer navio ou navios capturados e levados perante qualquer das ditas comissões desde o dito dia 13 de março último até o dia 13 de setembro próximo futuro inclusive, por qualquer pessoa ou pessoas ao serviço de S. M., que obrem em virtude de ordem ou autorização, como referido fica, é e será bom e válido para todos os intentos e fins. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 <i>apud</i> www.historia.ricafonte.com).

O artigo 3º novamente deixa clara a falta de ação brasileira na cessação do tráfico, haja vista que também é mencionada a convenção de 1826, na qual o Brasil acordou em interromper a vinda de escravos dentro do período de três anos. É também informado que, após esse período, qualquer tráfico receberia a cominação de pirataria (foram citadas *ut supra* as reclamações do governo brasileiro em relação a essa questão, porém tal assunto será retomado na análise da Lei Eusébio de Queirós). Este artigo

também declara que a anterior proibição da convenção de 1826 aos tribunais do Almirantado ou Vice-Almirantado, seria revogada, dessa forma dando maior e total liberdade às ações inglesas sobre os navios brasileiros.

Artigo 3º

[P]ela dita convenção de 23 de novembro de 1826, se acordou e ajustou entre as altas partes contratantes que no fim de três anos, contados da troca das ratificações da dita convenção, não seria lícito aos súditos do imperador do Brasil empregarem-se ou fazerem o tráfico de escravos africanos por qualquer pretexto ou maneira que fosse, e que tal tráfico, feito depois daquele período, por qualquer pessoa súdito de S. M. I. seria considerado e tratado como pirataria: e porquanto se tornou necessário, para o fim de levar a efeito a dita convenção, que seja revogada aquela parte do dito ato do oitavo ano do reinado de sua falecida majestade el-rei Jorge IV, que proíbe o alto tribunal do Almirantado e os tribunais de Vice-Almirantado de exercerem jurisdição sobre navios capturados em virtude da dita convenção[...]. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 *apud* www.historia.ricafonte.com).

Os artigos 4º e 6º, com alguma relação ao artigo 2º reforçam o total poder inglês de investigação e adjudicação dos navios detidos que não cumpram com as normas da convenção de 1826. Fatores como esse indicam o caráter unilateral e intransigente do *Bill*, muito criticado pelo governo brasileiro. Abaixo um trecho do artigo 4º:

Artigo 4º

[D]ecreta-se que será lícito ao alto tribunal do Almirantado e a qualquer tribunal de Vice-Almirantado de S. M. dentro de seus domínios tomar conhecimento e julgar qualquer navio que faça o tráfico de escravos africanos em contravenção da dita convenção de 23 de novembro de 1826, e que for detido e capturado por aquele motivo depois do dito dia 13 de março por qualquer pessoa ou pessoas ao serviço de S. M. que para isso tenham ordem ou autorização do lorde grande-almirante ou dos comissários que exercerem o cargo de lorde grande-almirante ou de um dos secretários de Estado de S. M., bem como os escravos e cargas nele encontrados, pela mesma maneira, e segundo as mesmas regras e regulamentos que contenha qualquer ato do Parlamento ora em vigor [...]. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 *apud* www.historia.ricafonte.com).

A seguir um trecho do artigo 6º:

Artigo 6º

[D]ecreta-se que qualquer navio ou embarcação que for detido em virtude de tal ordem ou autorização, [...] poderá ser comprado para o serviço de S. M., pagando-se por ele a soma que o lorde grande-almirante ou os comissários que exercerem aquele cargo julgarem ser o preço justo do mesmo navio [...].(BONAVIDES e VIEIRA, 1981 *apud* www.historia.ricafonte.com).

O 9º e último artigo, dá ainda liberdade ao parlamento britânico de emendar ou revogar qualquer das disposições presentes no *Bill* na sessão em que foi aprovado, ou seja, os ingleses pretendiam se empenhar da forma que fosse necessário para a consecução de seus objetivos.

Artigo 9º

[D]ecreta-se que este ato poderá ser emendado ou revogado por qualquer ato que se promulgue nesta sessão do Parlamento. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 *apud* www.historia.ricafonte.com).

A análise do texto presente na lei inglesa reforça o que é apontado pela literatura existente acerca dessa questão: a ação inglesa foi intransigente e autoritária, ignorando, por vezes, certos direitos brasileiros e abusando das atribuições de autoridade. Ademais, algo que se pode comprovar é a constante citação de convenções e leis anteriores, trazendo a possibilidade de que as ações constantes no *Bill* apenas foram necessárias devido ao não cumprimento do Brasil com deveres anteriormente acordados. Seria então o Brasil poupado de tais consequências caso tivesse cumprido, mesmo que parcialmente, com os tratados anteriores? Muito provavelmente sim.

3.2. Análise de conteúdo da Lei Eusébio de Queirós

Em 4 de setembro de 1850 foi sancionada a Lei Eusébio de Queirós, levando o nome de seu proponente, o ministro da Justiça. Após uma série de medidas inócuas, como já exposto, essa lei buscava determinar o fim do tráfico de escravos africanos ao Brasil.

Como no caso do *Bill Aberdeen*, é interessante uma análise do preâmbulo do texto, demonstrando, de pronto, algumas características relacionadas à cultura da época

e ao processo de construção da lei. Sem um caráter jurídico, mas sim cultural, é feita uma interessante apreciação de Dom Pedro, dizendo que “por graça de Deus e unânime aclamação dos povos”, o imperador decreta tal lei. Isso demonstra a forte relação religiosa presente no Brasil à época.

Preâmbulo
Dom Pedro, por graça de Deus e unânime aclamação dos povos, imperador constitucional e defensor perpétuo do Brasil. Fazemos saber a todos os nossos súditos, que a Assembléia Geral decretou, e nós queremos a lei seguinte: (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 <i>apud</i> www.historia.ricafonte.com).

No artigo 1º, observa-se intenções mais enfáticas na repressão do tráfico por parte do Brasil. As embarcações a serem investigadas não serão apenas as brasileiras, mas também as estrangeiras que estiverem em território de jurisdição do Império e mantiverem qualquer relação com o tráfico de escravos, seja a presença destes no navio ou mesmo de sinais de terem sido empregadas ações relativas ao tráfico. É feita relação à lei de 7 de novembro de 1831, indicando o entendimento do Brasil em se fazer cumprir prévios acordos.

Artigo 1º
As embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras encontradas nos portos, enseadas, ancoradouros ou mares territoriais do Brasil, tendo a seu bordo escravos, cuja importação é proibida pela lei de 7 de novembro de 1831, ou havendo-os desembarcado, serão apreendidas pelas autoridades, ou pelos navios de guerra brasileiros, e consideradas importadoras de escravos. Aqueles que não tiverem escravos a bordo, nem os houverem proximamente desembarcado, porém que se encontrarem com os sinais de se empregarem no tráfico de escravos, serão igualmente apreendidas e consideradas em tentativa de importação de escravos. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 <i>apud</i> www.historia.ricafonte.com).

Com relação ao artigo 1º exposto acima, os sinais referentes à prática do tráfico de escravos serão todos determinados, consoante o artigo 2º, por regulamentos produzidos pelo governo imperial, demonstrando as intenções de agir de maneira soberana na questão.

O artigo 4º traz uma interpretação interessante. Um dos protestos brasileiros junto ao parlamento britânico quando das discussões do *Bill Aberdeen* foi a equiparação do tráfico de escravos à pirataria. Controversa ou não, a Lei Eusébio de Queirós apresenta a mesma proposta, sendo esta aprovada pelo governo, sem ressalvas.

Artigo 4º
A importação de escravo no território do Império fica nele considerada como pirataria, e será punida pelos seus tribunais com as penas declaradas no artigo segundo da lei de 7 de novembro de 1831. A tentativa e a cumplicidade serão punidas segundo as regras dos artigos 34 e 35 do Código Criminal. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 <i>apud</i> www.historia.ricafonte.com).

O constante no artigo 6º impõe ao governo brasileiro o papel da reexportação, por sua conta, dos escravos apreendidos para o porto de origem ou para qualquer outra região fora do Império, e enquanto essa ação não for possível, o governo tutelará um trabalho ao indivíduo. Ora, se o Estado assumiu para si tão grande papel, era de se esperar ação combativa na questão, o que de fato ocorreu.

Artigo 6º
Todos os escravos que forem apreendidos serão reexportados por conta do Estado para os portos donde tiverem vindo, ou para qualquer outro ponto fora do Império, que mais conveniente parecer ao governo, e enquanto 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. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 <i>apud</i> www.historia.ricafonte.com).

Outro papel assumido pelo governo de forte impacto contra o tráfico de escravos foi o de dificultar a liberação de passaportes para navios que rumassem à costa da África sem que houvesse claro compromisso de seus responsáveis em não receber escravos em suas embarcações. Novamente é possível inferir os anseios brasileiros de cessação dessa prática, com métodos variados e não somente forte repressão a navios no mar, portos, ancoradouros ou afins.

Artigo 7º

Não se darão passaportes aos navios mercantes para os portos da Costa d'África sem que seus donos, capitães ou mestres tenham assinado termo de não receberem a bordo deles escravo algum; prestando o dono fiança de uma quantia igual ao valor do navio, e carga, a qual fiança só será levantada se dentro de dezoito meses provar que foi exatamente cumprido aquilo a que se obrigou no termo. (BONAVIDES e VIEIRA, 1981 *apud* www.historia.ricafonte.com).

Percebe-se então que o governo brasileiro agiu, na feitura desta lei, buscando consolidar a sua posição soberana no combate ao tráfico de escravos, se distanciando das imposições intransigentes e impositivas da Inglaterra e buscando solucionar essa questão à sua forma. Ademais, ao longo da leitura da Lei Eusébio de Queirós, é possível perceber a amplitude das ações competentes ao Estado, denotando seu interesse na cessação do tráfico, como já exposto, não por motivos humanitários.

4. CONCLUSÃO

Após o rompimento com a Inglaterra na questão do combate ao tráfico de escravos, em 1845, o Brasil passa a ser alvo das duras imposições do *Bill Aberdeen*, uma lei aprovada pelo parlamento britânico que visava, de forma autoritária, enfraquecer o tráfico de escravos africanos em direção ao Brasil. As medidas presentes no *Bill* se remetiam constantemente a outros tratados já firmados entre as duas nações, porém que não eram de todo cumpridos, mormente pelo Brasil.

Os permanentes protestos brasileiros contrários ao *Bill*, os efeitos das ações inglesas impactando a soberania e revivendo a defesa da causa nacional, os crescentes interesses brasileiros em focar suas ações de política externa para a região do Prata, os próprios riscos de conflito com a potência britânica, a estratégia de atrair mão-de-obra estrangeira para o país, entre outros, forçaram a preparação de um instrumento jurídico próprio capaz de cessar o tráfico de escravos de forma autônoma e eficaz.

A resposta brasileira veio com o projeto de Eusébio de Queirós, ministro da justiça, apoiado pelas ideias de Paulino José Soares de Souza, ministro do estrangeiro. Longe de ter fins humanitários, essa lei visava a atender as estratégias de política

externa mais eminentes à época, defender a soberania nacional no que tange às ações inglesas e propor um meio autônomo de dar fim ao tráfico de escravos.

A análise das duas leis citadas nesta pesquisa corrobora com todos os argumentos apresentados de ação autoritária por parte da Inglaterra e das tentativas de ação independente por parte do Brasil para a solução deste contencioso, adiciona-se a isso a sempre presente relação com outros tratados já firmados anteriormente entre os dois países, podendo indicar que os abusos presentes no *Bill* de 1845 poderiam ser evitados caso o Brasil cumprisse ao menos com algumas das medidas anteriores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Flávia Campany do; Os negociantes de escravos e a pressão inglesa pela abolição do tráfico transatlântico (1830-1850). **Laboratório de História econômico-social**. Texto de discussão n° 19, 2009.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. 3. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010.

ECOSTEGUY FILHO, João Carlos; Concepções escravistas de Império: Saquaremas, tráfico de africanos e escravidão na formação do Estado imperial brasileiro (1837-1850). **Fundação Biblioteca Nacional**. Programa Nacional de Apoio à Pesquisa – Ministério da Cultura, 2008.

<http://historia.ricafonte.com/textos/Historia_Brasil/Imp%C3%A9rio/Bill%20Aberdeen.pdf> Acessado em 12/05/12.

<http://historia.ricafonte.com/textos/Historia_Brasil/Imp%C3%A9rio/Lei%20Eus%C3%A9bio%20de%20Queir%C3%B3z.pdf> Acessado em 12/05/12.