

RESUMO: O artigo examina as relações entre o tráfico negreiro transatlântico para o Brasil, o encaminhamento político que foi dado a questão da abolição do tráfico, o valor original da Lei de 7 de novembro de 1831 e as primeiras atitudes dos estadistas imperiais em face do contrabando e a utilização da referida Lei por advogados e rúbulas nos tribunais em processos de liberdade. Observar-se-á que as releituras da Lei de 7 de novembro de 1831 não foram apenas para inglês ver.

PALAVRAS-CHAVE: Tráfico negreiro. Escravidão. Direito. Brasil.

ABSTRACT: The article examines the relations between the transatlantic slave trade to Brazil, the routing policy that was given to the question of abolition of the traffic, the original value of the Law of 7 November 1831 and the first statesmen of imperial attitudes in the face of smuggling and use of this law by lawyers and in court briefs in cases of freedom. Notice will be readings of the Law of 7 November 1831 were not just window dressing.

KEYWORDS: Slave trade, Slavery, Law, Brazil

1 INTRODUÇÃO

Analisar o processo de abolição da escravatura no Brasil requer, necessariamente, que se discuta não só o caráter legal do processo de abolição, mas também as outras lei que se fizeram presentes e antecederam a Lei de 13 de maio de 1888, como a Lei de 7 de novembro de 1831, também conhecida como Lei Feijó e, popularmente, como “Lei para inglês ver”.

Em princípio a promulgação da Lei de 7 de novembro de 1831, conhecida como Lei Feijó com o objetivo de abolir o tráfico de escravos africanos não veio a alcançar o seu fim precípua.

Alguns trabalhos publicados como o de Jaime Rodrigues evita considerar a lei como resultado único da pressão inglesa, procurando ressaltar as influências internas, representadas pelos parlamentares e outros segmentos da sociedade² para a sua promulgação.

¹ Bacharel em Ciências Econômicas pela Toledo/Pres. Prudente, Mestre em História Social pela PUC/SP e Doutorando em História Econômica pela FFLCH/USP. Bolsista de doutorado do CNPq. Agradeço as críticas e sugestões feitas pelo Prof. Dr. José Jobson de Andrade Arruda. Os erros são de minha inteira responsabilidade.

² RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio:** Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: ed. da UNICAMP/ Cevalt. 2000.

2 EM TORNO DA LEI

Em 7 de novembro de 1831 era promulgada a primeira lei brasileira proibindo o tráfico de escravos. Lei esta que reflete as pressões que o governo brasileiro vinha sofrendo da coroa britânica. Ora, uma das condições impostas pelos britânicos em troca do reconhecimento da independência brasileira em 1825, foi justamente o fim do tráfico de africanos por volta de 1830³.

Rezava a lei, proposta pelo Padre Diogo Antonio Feijó, lei que ficou popularmente conhecida como “Lei Feijó”, em seu primeiro artigo: “ART.1º Todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres”⁴.

Porém, a referida lei deixa lacunas quanto a sua execução, por exemplo, nos itens primeiro e segundo quando diz que excetuam-se:

1º Os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a país, onde a escravidão é permitida, enquanto empregados no serviço das mesmas embarcações.

2º Os que fugirem do território ou embarcação estrangeira, os quais serão entregues aos senhores que os reclamarem, e reexportados para fora do Brasil. Par os casos de exceção n° 1, na visita da entrada se lavrará termo do numero dos escravos, com as declarações necessárias para verificar a identidade dos mesmos, e fiscalizar-se na visita da saída se a embarcação leva aqueles, com que entrou. Os escravos, que foram achados depois da saída da embarcação, serão apreendidos, e retidos até serem reexportados.⁵

Embora, aparentemente com preocupações humanitárias, porém, incontestavelmente os interesses britânicos no Brasil eram de ordem acentuadamente econômicos. A lei tinha por objetivo demonstrar que o Brasil estava empenhando-se na contribuição para a supressão do comércio internacional de escravos. Porém, na prática essa lei nunca foi executada, sendo desrespeitada por todos os responsáveis pelo tráfico⁶.

Não se deve esquecer, também, que diversos políticos liberais do século XIX, tais como Francisco Otaviano de Almeida, Zacarias Góis e Vasconcelos, Joaquim Nabuco e, naturalmente Rui Barbosa, deixaram-se atingir profundamente pelo modelo político britânico⁷.

³ GRAHAM, Richard. **Brasil – Inglaterra**. IN. História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil monárquico, t. 2 v. 4. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. p. 142.

⁴ *Colleção das Leis do Império do Brazil*.

⁵ *Colleção das Leis do Império do Brazil*.

⁶ GURGEL, Argemiro Eloy. **A Lei de 1831 e as ações cíveis de liberdade na cidade de Valença (1870-1888)**. Rio de Janeiro: UFRJ / IFCS, 2004. (Dissertação de Mestrado em História).

⁷ GRAHAM, Richard. Op. Cit. P. 141.

Mas as relações ente Brasil e Inglaterra em tão longo período podem ser divididas em duas fases diferentes. Segundo Graham,

Na primeira, que se encerra em meados da década de 1860, disseram elas respeito primacialmente à escravatura e ao comércio. Durante a segunda, a escravatura cessa de ser um problema, ao passo que investimentos diretos dão novo ímpeto aos interesses comerciais⁸.

Fato é que, a Lei de 7 de novembro de 1831, como preferimos mencionar no texto, emergiu a partir de pressões da Coroa Britânica frente ao tráfico de africanos para o Brasil. Porém, a Lei se revelaria um tanto inócua e, principalmente, levaria a uma interpretação ambígua. Rezava a lei em seu artigo segundo:

ART.2º Os importadores de escravos no Brasil incorrerão na pena corporal do artigo cento e setenta e nove do Código Criminal, imposta aos que reduzem à escravidão pessoas livres, e na multa de duzentos mil réis por cabeça de cada um dos escravos importados, além de pagarem as despesas da reexportação para qualquer parte da África; reexportação, que o governo fará efetiva com a maior possível brevidade, contratando com as autoridades africanas para lhes darem um asilo. Os infratores responderão cada um por si e por todos.⁹

Estabelecia-se, então, que a reexportação dos africanos apreendidos seria da responsabilidade dos importadores / infratores. E para que, efetivamente, a lei fosse executada o governo imperial brasileiro decidiria uma forma de contrato com as autoridades africanas um território plausível para dar asilo aquelas pessoas. Paula Beiguelman, porém, é contundente ao afirmar, sobre o referido artigo que

tanto pela forma de julgamento como porque, dada a organização do contrabando, dificilmente a introdução de escravos apreendidos podia ser imputada a pessoas capazes de pagar as multas necessárias, o item sobre a reexportação tendia a tornar-se letra morta¹⁰.

Se o artigo segundo tendia a se tornar inaplicável, ou como argumentou Beiguelman, "tornar-se letra morta", o artigo terceiro estaria completamente fora de cogitação ser aplicável. Reza ele as seguintes regulamentações:

ART. 3º São importadores:
1º O Comandante, mestre ou contramestre.

⁸ GRAHAM, Richard. Op. Cit. P. 141.

⁹ *Colleção das Leis do Império do Brazil*.

¹⁰ BEIGUELMAN, Paula. **A formação do povo no complexo cafeeiro**: aspectos políticos. São Paulo: Pioneira, 1977. p. 8.

2º O que cientemente deu ou recebeu o frete ou por qualquer ou título a embarcação designar para o comércio de escravos.

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

4º Os que cientemente comprarem como escravos os que são declarados livres no art.1º; estes, porém só ficam obrigados subsidiariamente às despesas da reexportação, sujeitos, com tudo, às outras penas.¹¹

Pelo ato do artigo primeiro eram aplicadas as penas, de acordo com a lei aos importadores como tais os mencionados no artigo terceiro em seus 4 itens, tanto os que comprassem os africanos, no caso os fazendeiros, fazendo incidir sobre os mesmos o trabalho escravo. Entretanto, argumenta Beiguelman, mantendo a forma de julgamento por júri, a lei garantia a impunidade das infrações¹².

No entanto, o domínio político-administrativo das regiões estavam nas mãos, as vezes, de uma única família a qual detinha o controle, por si só, das autoridades locais, onde na grande maioria das vezes estes mantinham relações de amizade ou até mesmo ligados por laços familiares. Percebe-se, assim, o poder que detinha esses grupos locais em processo de contrabando de escravos –o que não era raro–, não se encontrava quem depusesse contra ele¹³. E, apesar das evidências serem claras, o júri o absolvía.

Institui-se, então, um mecanismo legal de modo a não afetar o tráfico, porém, invocando um argumento que não levasse a corrosão das relações entre o governo imperial brasileiro e a coroa britânica.

Ponto interessante na Lei de 7 de novembro de 1831, particularmente em seu primeiro artigo foi o aspecto um tanto “revolucionária” para a época, uma vez que declarava livre todos os africanos que entrassem no Brasil a partir de sua promulgação obtendo uma certa importância histórica porque, nas décadas posteriores foi utilizada por escravos e advogados como argumento jurídico para pleitearem o direito à alforria¹⁴.

Fato não menos importante na história do início do processo de abolição da escravatura no Brasil foi a instituição do Decreto de 11 de abril de 1832 regulamentando a carta de Lei de 7 de novembro de 1831.

Em seu primeiro artigo decreta:

¹¹ *Colleção das Leis do Império do Brazil.*

¹² BEIGUELMAN, Paula. Op. Cit. p. 8.

¹³ COSTA, Emilia Viotti da. **Da Monarquia à Republica**: momentos decisivos. 7 ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999. p. 282.

¹⁴ GURGEL, Argemiro Eloy. **A Lei de 1831 e as ações civis de liberdade na cidade de Valença (1870-1888)**. Op. Cit. p. 16.

ART.1º Nenhum barco deixará de ser visitado pela polícia logo à sua entrada, e imediatamente à sua saída. A autoridade que fizer a visita porá no passaporte a seguinte averbação: Visitado... Dia, era, e assinatura. Sem o que será despachado.¹⁵

Percebe-se, porém, uma certa irrealidade no referido artigo. A fiscalização nos portos brasileiros era falha e muito deixava a desejar. A repressão ao contrabando era difícil, ia além das possibilidades da marinha brasileira a fiscalização do litoral em toda a sua vasta extensão¹⁶. Ora, nas localidades quem detinha o poder político eram os fazendeiros, as oligarquias agrárias, nesse contexto o governo imperial nada podia fazer para reverter tal situação na época.

Definitivamente, a Lei de 7 de novembro de 1831 ignora o tratado entre o governo imperial brasileiro com a coroa britânica assinado em 23 de novembro de 1826, onde ratifica o acordo firmado entre as coroas de Portugal e Grã-Bretanha.

De acordo com o tratado, o Brasil assumiria com os ingleses o compromisso de tornar o tráfico ilegal num prazo de três anos. E, segundo o tratado em seu artigo primeiro o tráfico de escravos seria julgado como pirataria. E rezava o tratado de 23 de novembro de 1826 em seu artigo primeiro:

Art. 1º. Ao fim de três anos a contar da troca de ratificações do presente tratado, será considerado ilegal para os súditos do Imperador do Brasil dedicar-se ao tráfico de escravos africanos sob qualquer pretexto ou maneira, e o exercício desse tráfico por qualquer pessoa, súdito de sua Majestade Imperial, após esse prazo, será julgado e tratado como pirataria¹⁷.

O tratado foi combatido com bastante eloquência na Câmara dos Deputados. Em discurso proferido em 2 de junho de 1827, pouco mais de seis meses após a assinatura do tratado o Deputado Cunha Matos mostra extrema indignação contra o referido tratado.

Segundo o Deputado

A convenção lavrada entre o governo imperial do Brasil e o britânico para o fim da abolição do comércio de escravos, ataca a lei fundamental do Império quando o governo se atribui o direito de legislar, direito que só pode ser exercido pela Assembléia Geral¹⁸.

Porém, esta não era a opinião apenas do deputado Cunha Matos. Ele foi o porta voz de uma parcela considerável do parlamento, evidenciando o sentimento de

¹⁵ *Collecção das Leis do Império do Brazil.*

¹⁶ COSTA, Emilia Viotti da. **Da Monarquia à Republica**: momentos decisivos. Op. Cit. p. 282.

¹⁷ BETHELL, Leslie, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil, 1807-1869**. Rio de Janeiro: Expressão Cultural, 1976. p. 69.

¹⁸ Anais do Parlamento. Sessão de 2 de junho de 1827.

muitos homens daquela casa, atacando com veemência a intenção da Grã-Bretanha tentar ampliar seus domínios para além de suas fronteiras territoriais, em que como um “polvo” seus tentáculos alcançam todos os lugares do planeta. Nas palavras do deputado: “Quem quer exercitar obras de caridade neste mundo não tem precisão de sair fora de seu país, os ingleses querem se fazer donos e senhores da África, da mesma forma como já estão na Ásia”¹⁹.

A questão era mais complexa do que parecia. Dois temas estavam, evidentemente, em questão: o comércio de escravos e a soberania nacional. Em suas palavras, Cunha Matos deixava claro, a não oposição ao comércio de africanos que desrespeitava os conceitos humanitários do início do século e feria os princípios do direito natural²⁰. Ora, mesmo os deputados mais conservadores sabiam que aquele tipo de comércio não seria infinito, porém entendiam como precipitada a atitude do Poder Executivo de se comprometer em torná-lo ilegal num prazo tão curto²¹.

Entende-se a preocupação do deputado Cunha Matos e dos parlamentares de linha mais conservadora. A base da economia brasileira estava calcada na mão-de-obra escrava, e estas, evidentemente, provinham do tráfico de africanos e, na visão da grande maioria dos parlamentares da época uma possível abolição do comércio de africanos poderia levar a economia nacional à bancarrota. Portanto, o que Cunha Matos propôs a mostrar é que ainda não havia chegado o momento de se abandonar a importação de escravos. Fato é que, somente no Rio de Janeiro o número de africanos que presumivelmente chegaram saltou de pouco mais de 25.000 em 1825, ano anterior ao tratado, para 44.205 em 1829²², dois anos antes da Lei de 7 de novembro de 1831.

Com relação a Inglaterra, alegaram os deputados que

na verdade, as intenções inglesas não primavam pela filantropia, mas pelo desejo de afastar a influência brasileira na África, visando obter o domínio da região com a finalidade de transformá-la num mercado para seus produtos manufaturados e numa fonte de matérias primas²³.

Assim, como resultados de pressões do governo britânico, ao que parece, como afirma o historiador Sidney Chalhoub,

(...) 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

¹⁹ Anais do Parlamento. Sessão de 2 de julho de 1827.

²⁰ Anais do Parlamento. Sessão de 2 de julho de 1827.

²¹ GURGEL, Argemiro Eloy. **A Lei de 1831 e as ações cíveis de liberdade na cidade de Valença (1870-1888)**. Op. Cit. p. 17.

²² CONRAD, Robert. **Tumbeiros: O tráfico de escravos para o Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

²³ GURGEL, Argemiro Eloy. **A Lei de 1831 e as ações cíveis de liberdade na cidade de Valença (1870-1888)**. Op. Cit. p. 17.

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".²⁴

Cabe entender, também, que apesar dos ideais liberais começarem a influenciar o pensamento de alguns homens do parlamento do país recém independente a prática escravista era corrente, o modo de pensar dominante da classe política dirigente brasileira era extremamente conservadora, e nota-se sua influência na consolidação do Império em suas primeiras décadas.

Ora, o que atuou eficazmente em todo esse período de construção do Brasil como estado autônomo foi um ideário de fundo conservador; no caso um complexo de normas jurídico-políticas capazes de garantir a propriedade fundiária e escrava até o seu limite possível²⁵.

No entanto, a Lei de 7 de novembro de 1831 vai movimentar grande parte do discurso antiescravista pós-1850, tendo, particularmente, embasamento no artigo dez do decreto de 11 de abril de 1832 que regulamenta a Lei Feijó de 7 de novembro de 1831. Reza o referido artigo:

ART.10º Em qualquer tempo, em que o preto requerer a qualquer Juiz de Paz, ou criminal, que veio para o Brasil depois da extinção do tráfico, o Juiz o interrogará sobre todas as circunstâncias, que possam esclarecer o fato e oficialmente procederá a todas as diligências necessárias para certificar-se dele; obrigando o senhor a desfazer as dúvidas, que suscitarem se a tal respeito. Havendo presunções veementes de ser o preto livre, o mandará depositar, e procederá nos mais termos da Lei.²⁶

Portanto, a Lei Feijó de 7 de novembro de 1831 vai figurar em grande parte das petições judiciais justificando a ação de liberdade, bem como influenciar o discurso abolicionista, tendo como um dos principais representantes Joaquim Nabuco.

3 O ECO DE 1831

Em seu clássico, *O Abolicionismo*, Nabuco, em 1883, reforça o caráter da ilegalidade da escravidão aos africanos entrados no Brasil após 1831. Segundo Nabuco:

²⁴ CHALHOUB, Sidney. **Costumes senhoriais**: escravização ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império. In. AZEVEDO, Elciene; et al. (org.). **Trabalhadores na cidade**: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Editora da UNICAMP, 2009, p. 23.

²⁵ BOSI, Alfredo. **A escravidão entre dois liberalismos**. IN. Estudos Avançados. São Paulo: FFLCH/USP, s/d.

²⁶ *Collecção das Leis do Império do Brazil*.

Com efeito, a grande maioria desses homens, sobre tudo no Sul, ou são africanos, importados depois de 1831, ou descendentes destes. Ora, em 1831 a lei de 7 de novembro declarou no seu artigo 1º: "Todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil vindos de fora ficam livres." Como se sabe, essa lei nunca foi posta em execução, porque o governo brasileiro não podia lutar com os traficantes; mas nem por isso deixa ela de ser a carta de liberdade de todos os importados depois da sua data²⁷.

Em seu início ela surge predestinada ao fracasso. Na verdade, seus legisladores nunca tiveram a intenção de fazer uma norma que na prática, resultasse na suspensão definitiva do tráfico de africanos²⁸. Criou-se, portanto uma "lei para inglês ver", que se faz apenas por formalidades, sem a intenção de por em prática²⁹. Pretendeu-se, apenas, mostrar aos ingleses que o Brasil estava comprometido com a questão da abolição do comércio de africanos e buscando resolver o problema do trabalho escravo no país.

Dessa forma, no que tange a demografia do tráfico após 1830, Manoel Florentino argumenta que,

Depois de receber de cem a 1200 escravos por ano entre 1831 e 1834, o Brasil conheceu desembarques anuais de mais de 40 mil africanos em 1838 e 1839, cifra que oscilou de 14 mil a 23 mil anuais durante a primeira metade da década de 1840. Chegou-se a uma média anual de quase 50 mil africanos desembarcados entre 1846 e 1850³⁰.

Assim, pautado nesses números poder-se-ia considerar o fim do tráfico em 1830 como mero engodo. Tratar-se-ia, enfim, de uma "lei para inglês ver"³¹.

A Lei Feijó somente veio a ecoar e alcançar seu objetivo "teórico" em com a Lei nº 581 de 4 de setembro do mesmo ano, lei que abolia, definitivamente, o tráfico de escravos para o Brasil.

O que ficou na Lei Feijó foi sua interpretação futura, e o embasamento que foi dado aos futuros abolicionistas para contestar a legalidade da escravidão e para escravos para a petição de liberdade.

Elciene Azevedo ilustra tal fato trazendo a público o caso o escravo africano de nome Jacinto, que, fugido de Minas Gerais, procura por Luiz Gama para que na justiça conseguisse a sua liberdade³².

²⁷ NABUCO, Joaquim. **O Abolicionismo**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2003. p. 100.

²⁸ GURGEL, Argemiro Eloy. **A Lei de 1831 e as ações cíveis de liberdade na cidade de Valença (1870-1888)**. Op. Cit. p. 22.

²⁹ CARVALHO, José Murilo de. **A Cidadania no Brasil: o longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. p. 45.

³⁰ FLORENTINO, Manoel. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 43.

³¹ Idem, p. 43.

³² AZEVEDO, Elciene. **Orfeu de carapinha: a trajetória de Luiz Gama na imperial cidade de São Paulo**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1999.

Segundo Azevedo, “Jacinto alegava ter chegado ao Brasil em 1848, portanto depois da Lei de 7 de novembro de 1831, proibitiva do tráfico negreiro – o que o tornava ilegalmente escravizado”³³.

Mesmo, posteriormente, as ações de liberdade tomarem como ponto de partida a Lei de 7 de novembro de 1831 era necessário, portanto, o africano provar a sua condição às autoridades, um vez que poderiam estar expostos a uma possível “reescravização”.

4 NOTAS SOBRE OS DISCURSOS EM TORNO DA LEI DE 7 DE NOVEMBRO DE 1831.

Figura levemente contraditória, personagem com cadeira cativa na História do Brasil, José Bonifácio tem um de seus discursos proferidos em 1823 publicado no jornal “O Século XIX” de Rio Claro no dia 28 de setembro de 1882, em uma das edições comemorativas em homenagem ao “Patriótico e Estadista” Visconde do Rio Branco. José Bonifácio, sobre o tráfico de escravos, diz:

Generosos cidadãos do Brazil que amais a vossa pátria, sabeis que sem a abolição total do infame tráfico da escravatura africana e sem a emancipação successiva dos actuais captivos, nunca o Brazil firmará a sua independencia nacional, e segurarã e defenderã a sua liberal constituição; nunca aperfeiçoará as raças existentes e nunca formará, como imperiosamente o deve um exercito brioso e uma marinha florescente. Sem a liberdade individual não pôde haver civilisação nem sólida riqueza; não pode haver moralidade e justiça, e sem estas filhas do céo não há nem pode haver brião, força e poder entre as nações³⁴.

Claro está que em tal discurso envolve outras questões que não apenas o tráfico de africanos. Porém, no discurso acima, para José Bonifácio os males que assolam a “nação” tem origem no tráfico.

As opiniões do Visconde de Inhomirim não diferem das de José Bonifácio em muitos aspectos. Em discurso caloroso proferido no Senado em meados de 1871 disse que:

O tráfico arrancava ao longe, nos sertões africanos, em que tudo é silencio, o filho selvagem do gentio victimas de guerras barbaras de que não tínhamos noticias, para o trazer ao mercado de carne da lavoura.
O outro processo não é menos atroz; espera-se nas portas da entrada da vida as creaturas novas que apraz á providencia enviar a este mundo dahi são recrutadas para o captiveiro, embora nascidas no mesmo solo, junto ao mesmo lar da familia, em frente ao templo de Deus e no meio dos espetáculos da

³³ Idem, p. 111-112.

³⁴ O Século XIX. 28 de setembro de 1882.

liberdade, que tornaram mais sensíveis sua degradação e miséria. É a pirataria exercida á roda dos berços, nas águas da jurisdição divina e debaixo das vistas immediatas de um povo christão³⁵.

Manolo Florentino lembra bem o termo utilizado por Celso Furtado, “o comércio de homens” para abastecer as lavouras do Brasil; ou como na brilhante expressão do Visconde de Inhomirim “mercado de carne da lavoura”. Havia, portanto naquele período a necessidade de mão-de-obra “barata” para o abastecimento da lavoura em expansão voltada, preferencialmente, para o mercado externo, cristalizando-se, assim, a formação do que Julio Manuel Pires e Iraci Del Nero da Costa chamaram de capital escravista-mercantil³⁶.

Mas como assegura Florentino, o tráfico era também um negócio, um tipo de empresa com lógica de funcionamento e estruturação próprias³⁷. Ora, o comércio de escravos foi, durante longo período item de maior peso na balança comercial, na conta de importações, colonial.

Fato é que, mesmo com todas as manifestações contrárias ao comércio de escravos, bem como as pressões da Coroa Britânica, e mesmo depois da proibição do tráfico de escravos africanos, no início da década de 1830, navios negreiros continuaram a ancorar na costa brasileira, onde sua mercadoria dificilmente passava pela alfândega, sendo vendida de forma clandestina, sobretudo durante a noite³⁸.

O viajante Charles Brand, na década de 1820, deixa uma descrição sobre a real situação dos “africanos novos” chegados ao Brasil, particularmente dos estabelecimentos do Valongo no Rio de Janeiro.

A primeira loja de carne em que entramos continha cerca de trezentas crianças, de ambos os sexos; o mais velho poderia ter doze ou treze anos e o mais novo, não mais de seis ou sete anos. Os coitadinhos estavam todos agachados em um imenso armazém, meninas de um lado e meninos do outro, para melhor inspeção dos compradores; tudo o que vestiam era um avental xadrez azul e branco amarrado na cintura; [...] O cheiro e o calor da sala eram muito opressivos e repugnantes. Tendo meu termômetro de bolso comigo, observei que atingia 33° C. Era então inverno [junho]; como eles passam a noite no verão, quando ficam fechados, não sei, pois nessa sala vivem e dormem, no chão, como gado em todos os aspectos³⁹.

³⁵ *Annais do Senado do Império*.

³⁶ Segundo Pires e Costa (2010, p. 26) o capital escravista-mercantil só podia atuar mediatamente sobre seus outros pressupostos, não lhe sendo dado, portanto repô-los, pois tais pressupostos lhe eram externos e para ele definiam-se como dados. Especificamente, referimo-nos às fontes supridoras de escravos e aos mercados mundiais. Desses elementos dependia, como anotado, a permanência no tempo do capital escravista-mercantil.

³⁷ FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras**. Op. Cit., p. 23.

³⁸ No Rio de Janeiro, foi criado na segunda metade do século XVIII, um local específico, na freguesia de Santa Rita, conhecido como “Valongo”, para a venda dos chamados “negros novos”. (MATTOS, p. 102).

³⁹ Apud. MATTOS, Regiane Augusto de. **História e cultura afro-brasileira**. São Paulo: Contexto, 2007, p. 102-103.

Os termos “loja de carne” que aparece na descrição do viajante nos remete ao discurso do Visconde de Inhomirim, “mercado de carne” e nas palavras de Celso Furtado, “comércio de homens”, revelam a precariedade das condições dos indivíduos oriundos da África.

A convivência brasileira com o tráfico ilegal de africanos pôde ser defendida quando se observa, como mostra Jaime Rodrigues, uma pequena quantidade de processos contra traficantes acionados judicialmente no Brasil entre 1831 e 1837⁴⁰.

Segundo Rodrigues,

A forma de proceder ao julgamento dos traficantes foi outro ponto debatido entre os parlamentares. O deputado fluminense Saturnino de Souza e Oliveira pretendia restabelecer, em 1836, o Juízo Privativo dos Contrabandos como instancia de julgamento dos envolvidos no tráfico ilegal. Pelo art. 3 da lei de 1831, todos os envolvidos ficavam na alçada da justiça local, em que o responsável pela condução do processo era o juiz de paz, conforme o que definia o Decreto de 12 de abril de 1832⁴¹.

Rodrigues conclui afirmando que

Esse procedimento deu margem a que na maioria das vezes, tanto o traficante e as tripulações quanto os compradores de africanos escapassem do julgamento; a quantidade de processos instaurados na justiça brasileira para julgar contrabandos de africanos, após 1831 é ínfima. Não se pode atribuir exclusivamente à figura do juiz de paz a responsabilidade pelo reduzido número de perseguições, mas podemos ver seu comprometimento com os localismos e sua suscetibilidade às pressões dos senhores e comerciantes locais como motivações importantes para o fracasso da repressão a partir de 1831⁴².

A Lei de 7 de setembro de 1831 somente veio a ter funcionalidade na prática a partir do surgimento de uma nova lei em 1850 tendo como referência a Lei de 1831. Porém, mesmo após a proibição definitiva do tráfico de escravos africanos com a promulgação da Lei Eusébio de Queiroz, em 04 de setembro de 1850, o comércio de almas seguiu sua rota interna via nordeste-sudeste. Mas isto já é uma outra história.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se, entretanto, que além de ter sido arquitetada apenas para “inglês ver”, a Lei Feijó influencia leis posteriores e figura em discursos abolicionistas. Definitivamente, a Lei Feijó, apesar de na prática não vigorar, inicia a discussão a

⁴⁰ RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio**: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: ed. da UNICAMP/ Cecult. 2000.

⁴¹ Idem, p. 130.

⁴² Ibidem, p. 130.

respeito do comércio de africanos no Brasil. E somente há quase duas décadas mais tarde tem seu objetivo alcançado, além de influenciar movimentos que deram gênese ao processo de falência da instituição escravista no Brasil, que se arrastou por mais de 6 décadas no parlamento, nas ruas e nas senzalas.

A Lei Feijó de 7 de novembro de 1831 é uma lei tipicamente à brasileira. Um jovem país e uma sociedade tão rica em leis e decretos racionais, mas sempre se deu um jeito para o “jeitinho”. A Lei Feijó não apenas inaugura os questionamentos sobre o sistema escravo no país, a Lei Feijó começa, como bem disse Roberto DaMatta, a fazer do Brasil, Brasil.

FONTES

Annais do Parlamento do Império.

Annais do Senado do Império.

Colleção das Leis do Império do Brazil.

NABUCO, Joaquim. **O Abolicionismo**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2003.

O Século XIX. 28 de setembro de 1882.

BIBLIOGRAFIA

ARRUDA, José Jobson A. **Historiografia luso-brasileira contemporânea**. Bauru: EDUSC, 1999.

AZEVEDO, Célia Marinho de. **Onda negra, medo branco**: o negro do imaginário das elites - século XIX. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

AZEVEDO, Elciene; et al. (org.). **Trabalhadores na cidade**: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Editora da UNICAMP, 2009.

BEIGUELMAN, Paula. **A crise do escravismo e a grande imigração**. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. **A formação do povo no complexo cafeeiro**: aspectos políticos. São Paulo: Pioneira, 1977.

BETHELL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil, 1807-1869**. Rio de Janeiro: Expressão Cultural, 1976.

BOSI, Alfredo. **A escravidão entre dois liberalismos**. IN. Estudos Avançados. São Paulo: FFLCH/USP, s/d.

CARVALHO, José Murilo de. **A Cidadania no Brasil**: o longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CHALHOUB, Sidney. **Costumes senhoriais**: escravização ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império. In. AZEVEDO,

Elciene; et al. (org.). **Trabalhadores na cidade**: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Editora da UNICAMP, 2009.

CONRAD, Robert. **Tumbeiros**: O tráfico de escravos para o Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, Emília Viotti da. **Da senzala à colônia**. 4. ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

_____. **Da monarquia à república**: momentos decisivos. 7. ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

DAMATTA, Roberto. **Carnavais, malandros e heróis**. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1997.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **Sociabilidades sem história**: votantes pobres no império, 1824-1881. IN. *Historiografia brasileira em perspectiva*. São Paulo: Contexto, s/d.

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

FONER, Eric. **O significado da liberdade**. IN. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: v.8 nº16 p 09-36, mar.88/ago.88.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 29 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1999.

GRAHAM, Richard. **Brasil – Inglaterra**. IN. *História Geral da Civilização Brasileira – O Brasil monárquico*, t. 2 v. 4. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

GORENDER, Jacob. **A escravidão reabilitada**. São Paulo: Ática, 1990.

GURGEL, Argemiro Eloy. **A Lei de 1831 e as ações cíveis de liberdade na cidade de Valença (1870-1888)**. Rio de Janeiro: UFRJ / IFCS, 2004. (Dissertação de Mestrado em História).

LARA, Sílvia Hunold. **Campos de violência**: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____. **Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil**. IN. *Projeto História – Revista do Programa de Estudos Pós Graduated em História da PUC/SP*. São Paulo: nº 16, fev. 1998.

MATTOS, Regiane Augusto de. **História e cultura afro-brasileira**. São Paulo: Contexto, 2007.

MATTOSO, Kátia de Queirós. **Ser escravo no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

PIRES, Julio Manuel; COSTA, Iraci Del Nero da (org.). **O capital escravista-mercantil e a escravidão nas Américas**. São Paulo: EDUC/FAPESP, 2010.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

QUEIROZ, Suely Robles Reis de. **A escravidão negra no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio**: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: ed. da UNICAMP/ Cecult. 2000.

STOLCKE, Verena. **Cafecultura**: homens, mulheres e capital (1850-1980). São Paulo: Brasiliense, 1986.

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. **Da escravidão à liberdade**: dimensões de uma privacidade possível. In: História da Vida Privada no Brasil. V. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

ANEXOS

Lei do Governo Feijó de 7 de novembro de 1831

Declara livres todos os escravos vindos de fora do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos.

A Regência, em nome do Imperador o Senhor D. Pedro II, faz saber a todos os Súditos do Império, que a Assembléia Geral decretou, e Ele Sancionou a lei seguinte:

ART.1º Todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres. Excetuam-se:

1º Os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a país, onde a escravidão é permitida, enquanto empregados no serviço das mesmas embarcações.

2º Os que fugirem do território ou embarcação estrangeira, os quais serão entregues aos senhores que os reclamarem, e reexportados para fora do Brasil.

Para os casos de exceção n° 1, na visita da entrada se lavrará termo do numero dos escravos, com as declarações necessárias para verificar a identidade dos mesmos, e fiscalizar-se na visita da saída se a embarcação leva aqueles, com que entrou. Os escravos, que foram achados depois da saída da embarcação, serão apreendidos, e retidos até serem reexportados.

ART.2º Os importadores de escravos no Brasil incorrerão na pena corporal do artigo cento e setenta e nove do Código Criminal, imposta aos que reduzem à escravidão pessoas livres, e na multa de duzentos mil réis por cabeça de cada um dos escravos importados, além de pagarem as despesas da reexportação para qualquer parte da África; reexportação, que o governo fará efetiva com a maior possível brevidade, contratando com as autoridades africanas para lhes darem um asilo. Os infratores responderão cada um por si. e por todos.

ART. 3º São importadores:

1º O Comandante, mestre ou contramestre.

2º O que cientemente deu ou recebeu o frete ou por qualquer ou titulo a embarcação designar para o comércio de escravos.

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

4º Os que cientemente comprarem como escravos os que são declarados livres no art.1º; estes, porém só ficam obrigados subsidiariamente às despesas da reexportação, sujeitos, com tudo, às outras penas.

ART. 4º Sendo apreendida fora dos portos do Brasil pelas forças nacionais alguma embarcação fazendo o comércio de escravos, proceder-se-a segundo a disposição dos arts.2º e 3º como se apreensão fosse dentro do Império.

ART.5º Todo aquele, que der notícia, fornecer os meios de apreender qualquer número de pessoas importadas como escravos, ou sem ter precedido denuncia ou mandado judicial, fizer qualquer apreensão desta natureza, ou perante o Juiz de Paz, ou qualquer autoridade local, der noticia do desembarque de pessoas livres, como escravos, por tal maneira que sejam apreendidos, receberá da Fazenda Publica a quantia de trinta mil réis por pessoa apreendida.

ART. 6º O Comandante, Oficiais, e marinheiros de embarcação, que fizer apreensão, de quem faz menção o art.4º, tem direito ao produto da multa, fazendo-se a partilha, segundo o regimento da marinha para a divisão das presas.

ART. 7º Não será permitido a qualquer homem liberto que não for brasileiro, desembarcar nos portos do Brasil debaixo de qualquer motivo que seja. O que desembarcar será imediatamente reexportado.

ART. 8º O Comandante, mestre, e contra mestre que trouxerem as pessoas mencionadas no artigo antecedente, incorrerão na multa de cem mil réis por cada uma pessoa, e farão as despesas de sua reexportação. O denunciante receberá da Fazenda Publica a quantia de trinta mil réis por pessoa.

ART. 9º O produto das multas impostas em virtude desta lei, depois de deduzidos os prêmios concedidos nos arts. 5º e 8º, e mais despesas que possa fazer a Fazenda

Publica, será aplicada para as casa de Expostos da Província respectiva; e quando não haja tais casas para os hospitais.

Manda, portanto a todas as Autoridades, a que conhecimento, e execução da referida lei pertencer, que a cumpram, e façam cumprir, e guarda tão inteiramente, como nela se contém. O Secretário de Estado dos Negócios da justiça a faça imprimir, publicar, e correr. Dada no Palácio do Rio de Janeiro aos sete dias do mês de novembro de mil oitocentos e trinta e um, um décimo da Independência e do Império.

DECRETO DE 12 DE ABRIL DE 1832

A Regência, em nome do Imperador o Senhor D.Pedro II em virtude do Art.102, § 12 da Constituição, e querendo regular a execução da carta de Lei de 7 de novembro do ano passado, decreta:

ART.1º Nenhum barco deixará de ser visitado pela polícia logo à sua entrada, e imediatamente à sua saída. A autoridade que fizer a visita porá no passaporte a verba Visitado...Dia, era, e assinatura.-sem o que será despachado.

ART.2º Nos portos, onde não houver visita de polícia irá no escaler de visita da alfândega, e na falta dele em outro qualquer, um Juiz de Paz ou seu delegado acompanhado do escrivão, proceder a visita. onde houver mais de um Juiz de Paz, o governo da Província designará o que deve ser incumbido desta diligencia.

ART.3º Nesta visita informar-se-há à vista dos documentos que devem ser exigidos, de que porto vem o barco; do motivo que ali o conduziu; que cargo e destino trazem; quem seja o dono, ou o mestre dele; os dias de viagem. Examinará igualmente a capacidade do mesmo barco, a sua aguada e qualquer outra circunstancia por onde se possa conjecturar haver conduzido pretos africanos de tudo se fará menção no auto de visita que assinará o Juiz, ou Delegado, o Escrivão, e mais duas testemunhas, havendo-as.

ART.4º Se na visita, encontrar pretos, procederá na forma do artigo segundo da referida carta de lei, declarando-se no termo os nomes, naturalidades, fisionomias, e qualquer sinal característico de cada um pelo qual possa ser reconhecido na visita da saída.

ART.5º Sendo encontrados, ou apreendidos alguns pretos, que estiverem nas circunstancias da Lei, sejam eles escravos, ou libertos, serão imediatamente postos em

depósito: obrigados os importadores a depositar a quantia que se julgar necessária para a reexportação dos mesmos e quando o recusarem, procedesse-a a embargos nos bens.

Além disto serão presos como em flagrante, e processados até a pronúncia por qualquer Juiz de Paz, ou Intendente Geral da Polícia; e depois remetidos ao Juiz Criminal respectivo; e onde houver mais de um ao Ouvidor da Comarca. O qual finalizado o processo, dará parte ao governo da Província para dar as providencias para a pronta reexportação.

ART.6º O Intendente Geral da Polícia ou o Juiz de Paz, que proceder á visita, encontrando indícios de ter o barco conduzido pretos, procederá as indagações, que julgar necessárias para certificar-se do fato, e procederá na forma da lei citada.

ART.7º Na mesma visita procurasse-a observar o número e qualidade da tripulação negra, ou passageiros dessa cor; e notando-se que alguns ou todos não são civilizados, ou muito além do numero necessário para o manejo do barco, se forem libertos não desembarcarão, e se forem escravos serão depositados, procedendo-se ulteriormente conforme a Lei.

ART.8º Não serão admitidos os depositários, e donos de barcos a justificar morte dos pretos, senão pela inspeção do cadáver pela autoridade que lhe tomou os algozes, á vista do auto de exame, a que se procedeu na entrada.

ART.9º Constando ao Intendente Geral da Polícia, ou a qualquer Juiz de Paz, ou criminal, que alguém comprou ou vendeu preto boçal, o mandará vir a sua presença, examinará se entende a língua brasileira, se está no Brasil antes de ter cessado o tráfico da escravatura, procurando por meio de interprete certificar-se de quando veio da África, em que barco, onde desembarcou, porque lugares passou, em poder de quantas pessoas tem estado, etc. Verificando-se ter vindo depois da cessação do tráfico, o fará depositar, e procederá na forma da lei, e em todos os casos serão ouvidas sumariamente, sem delongas supérfluas, as partes interessadas.

ART.10º Em qualquer tempo, em que o preto requerer a qualquer Juiz de Paz, ou criminal, que veio para o Brasil depois da extinção do tráfico, o Juiz o interrogará sobre todas as circunstâncias, que possam esclarecer o fato e oficialmente procederá a todas as diligências necessárias para certificar-se dele; obrigando o senhor a desfazer as dúvidas, que suscitarem se a tal respeito. Havendo presunções veementes de ser o preto livre, o mandará depositar, e procederá nos mais termos da Lei.

ART.11° As autoridades encarregadas da execução do presente decreto, darão parte aos governos das províncias de tudo quanto acontecer a este respeito; e estes o participarão ao governo Geral.

Diogo Antonio Feijó, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça, o tenha assim entendido, e faça executar, Palácio do Rio de Janeiro em 12 de Abril de 1832, um décimo da Independência, e do Império.

Francisco de Lima e Silva – José da Costa Carvalho – João Bráulio Moniz.

Recebido em 17/05/2011
Parecer em 15/06/2011
Aceito em 20/10/2011