

BIBLIOTECA  
DO SENADO  
FEDERAL

EVARISTO DE MORAES

EXTINÇÃO DO TRAFICO  
DE  
ESCRAVOS NO BRASIL

V  
326.981  
M827  
ETE

EVARISTO DE MORAES

# EXTINÇÃO DO TRAFICO

DE

# ESCRAVOS NO BRAZIL

(Ensaio historico)



CAPITAL FEDERAL

2173—Typ. Martins de Araujo & C.—Rua S. Pedro, 216

1916

BIBLIOTECA DO SENADO FEDERAL

Este volume acha-se registrado

sob número 3370

do ano de 1974

*A' memoria veneranda do abolicionista preto  
Israel Soares, (o velho), contempora-  
neo da extincção do trafico e libertador  
dos seus irmãos.*



### Advertencia necessaria

---

Este « ensaio » foi, já, publicado no *Jornal do Comercio*, nas edições dos dias 13 e 14 de Maio do corrente anno.





I

Origens do trafico. — Paizes que nelle se empenharam. — Mentalidade collectiva a respeito, nos seculos 16.<sup>o</sup> a 19.<sup>o</sup> — Opiniões de clérigos e leigos christãos.

« Nos seculos XVII e XVIII, nos seculos de Luiz XIV e de Voltaire, nas vespéras da Revolução Franceza, e mesmo depois della, toda a Europa se entrega ao trafico dos negros ».

Estas palavras de Augustin Cochin exprimem a mais lamentavel das verdades (1).

Sem indagar a quem cabe a triste prioridade do trafico, se aos Portuguezes, se aos Hespanhoes, certo é que, em meados do seculo XVI elle já constituia o meio regular de colonização de Portugal e de Hespanha, e durante os dous seculos seguintes abasteceu, igualmente, de trabalhadores escravos as colonias inglezas, francezas e hollandezas.

Nenhuma potencia maritima da Europa pôde escapar á justa observação de Cochin.

Subditos de todas foram traficantes e possuidores de escravos africanos. Costuma-se carregar sobre Portugal as maiores culpas do trafico, talvez tendo em consideração que só muito tarde libertámos, no Brazil, os ultimos productos desse commercio (para nós originariamente portuguez). (2)

Mas, ha injustiça na apreciação.

Culpas maiores teve a Hespanha, não menores teve a Inglaterra, idênticas cabem á Hollanda

(1) *L'Abolition de l'Esclavage*, Pariz, 1861, vol. II, pag. 281.

(2) Acerca da introdução de escravos africanos no Brazil, desde o seculo XVI, vide :— *João Ribeiro*, Historia do Brazil, curso superior, 5.<sup>a</sup> edição, 1914, pags:— 243 a 255; *Rocha Pombo*, Historia do Brazil, vol. II, pags :— 514 a 534.

e á França. Durante muitos annos, o trafico foi a principal fonte de renda da Hespanha. Por meio dos seus famosos *asientos* (tratados ou contratos de monopolio commercial) ella concedia a determinados subditos seus e de outras nações o direito exclusivo de fornecer negros escravos ás suas possessões de ultra-mar. O negocio era de tal monta e tantos lucros grangeava que os soberanos estrangeiros tudo faziam para obter os *asientos*.

Successivamente (desde 1517 até 1743) vemos gozando do odioso monopolio : Flamengos, Portuguezes, Hespanhoes, Francezes e Inglezes. Os prazos das concessões foram differentes, mas a Inglaterra conseguiu, pelo tratado de paz de Utrecht, para seus subditos, o maior de todos, 30 annos (1713). Eram os *asientos* beatamente celebrados, *en el nombre de la Santissima Trinidad*, pela magestade *mui catolica* de Hespanha. Em geral, os emprezarios, com os quaes a Hespanha tratava, garantiam a transacção por meio de grandes emprestimos ou adiantamentos feitos a ella. Os emprezarios se obrigavam a fornecer certa quantidade de negros, contados *por peças* ou *por toneladas* (!). Em menos de dous seculos, a Hespanha realizou dez contratos dessa especie, relativos ao transporte de 500.000 escravos, ganhando 50.000.000 de libras. Assim se prova a importancia ligada a taes convenções : — em 1743 como terminasse o prazo da concessão feita á Inglaterra e a Hespanha não estivesse disposta a renova-la, quasi houve declaração de guerra...

Pelo lado da França, vemos que, a 27 de Agosto de 1701, o seu Rei *très chrétien* (sublinha Cochin) assignava com o *muito catholico* Rei da Hespanha um tratado pelo qual o monopolio do trafico para as colonias hespanholas era assegurado á Real Companhia de Guiné, representada por Du Casse. Neste tratado se explica que a companhia

franceza se encarrega do trafico para que traga aos dous monarchas *una loable, pura, mutua y reciproca utilidad...*

Nem a propria Revolução Franceza influio positivamente na suppressão do trafico; seus principios de generoso humanitarismo não aproveitaram desde logo, aos miseros africanos. Tanto assim que, nas *Balances du Commerce* de 1789, 1790 e 1791, figuram os negros como *generos* ou *mercadorias coloniaes*. Em 1792, Roland, no relatório que apresentou á Convenção acerca do commercio exterior, se desculpa por não poder dar o numero exacto dos *cultivateurs africains transportés par nos armateurs dans les iles de l'Amerique*.

A mentalidade collectiva da Europa autorizava e sancionava todas essas negociações relativas á mercadoria humana.

Embora um ou outro escasso protesto apparecesse, não lograva impressionar as classes dirigentes.

Desde o começo se patentêa innegavel cumplicidade ou mansa acquiescencia por parte dos sacerdotes christãos, que só raramente condemnaram, *em absoluto*, o trafico e a escravidão (1). São sem o menor valor as pretendidas demonstraões do contrario; pois a mostra de piedade pelos escravos e a pregação da bondade dos senhores, no tratamento delles, não exprimem a negação formal do « direito de propriedade do homem sobre o homem ».

Ao contrario, era tal a pressão dos prejuizos correntes acerca dos povos não christãos e das necessidades economicas dos paizes colonizadores, que mais de um clerigo se fez arauto da escravidão dos negros africanos e houve quem sustentasse

---

(1) Cochin, obra citada, T. II, pags 427 a 445.

que na religião de Jesus não havia palavra decisiva contra tal instituto! (1)

Notavel entre os mais notaveis é o exemplo de Las Casas.

Acerca da co-participação desse illustre dominicano nos começos do trafico para as colonias hespanholas muito se tem escripto; em seu favor conhecemos mais de uma desfesa; mas, afinal, chegámos á conclusão a que chegára o insuspeito Senador do Imperio e erudicto jurista Candido Mendes de Almeida, na desenvolvida « Introducção » de que fez preceder os *Principios de Direito Mercantil*, de Silva Lisboa (Visconde de Cayrú).

Las Casas, cuja acção junto ao governo central da Hespanha e á administração das respectivas colonias se fizera sentir no primeiro quartel do seculo XVI, combatendo com ardor a escravidão dos indigenas americanos, não trepidava em aconselhar a introducção de escravos africanos. Certo, Las Casas não foi — como alguns pretenderam — o autor do alvitre; acceitou-o, adoptando-o, como ultimo recurso.

Em defesa, ao mesmo tempo, dos indigenas e dos colonos europeus, acudió, tambem, em 1661, o preclaro padre Antonio Vieira, dizendo que no Maranhão só haveria *remedio permanente de vida* quando entrassem, *com força*, escravos de Angola. (2)

A contradicção se afigura, á primeira vista, colossal; mas se apreciarmos o proceder do Bispo Las Casas e do padre Antonio Vieira á luz das idéas do seu tempo, e se o compararmos com outras manifestações de personalidades igualmente christãs, veremos que nada tem de extraordinario.

---

(1) V: *João Ribeiro*, obra citada, pag. 244.

(2) V. *Vida do Padre Antonio Vieira*, por João Francisco Lisboa, 3ª ed., 1874, pags. 454, 463, 465.

Antes de tudo cumpre reconhecer, com Candido Mendes, que « a escravidão dos que não pertenciam a Christandade e eram inimigos declarados, constituia o direito publico da época ». Outrosim, sobrevivia o principio do Direito Romano, que estabelecia a escravidão dos prisioneiros.

Demais, conforme se deduz das discussões havidas na celebre junta de Burgos (1511) — prevalecia o falso supposto de que todos os africanos traficados *já eram escravos em seus paizes de origem*, e, pois, vindo para a America, apenas mudavam de senhores.

Quanto á attitute semelhante de contemporaneos, é digna de relevo a de Christovam Colombo. Elle, francamente, em cartas escriptas de Lisbôa, em 1493, propoz a introdução na Hespanha de indigenas americanos, escravizados, e nos dous annos seguintes foram feitas remessas desses infelizes, destinados a serem vendidos em Sevilha, com que muito se alarmaram os escrupulos piedosos da Rainha Izabel.

Em 1498, Colombo renovou a proposta.

Não menos significativo é um trecho do testamento de Fernando Cortez, que Alexandre de Humbolt aproveitou no seu *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne* (T. II. pag. 44):

« Sendo duvidoso se, em boa consciencia, um christão póde se servir, como escravos, dos indigenas feitos prisioneiros de guerra e como até ao presente este ponto não ficou liquido, ordeno a meu filho Martinho e aos meus descendentes, que depois d'elle venham a possuir meu majorado e meus feudos, que tomem todas as possiveis informações sobre o direito que possam legitimamente exercer em relação a taes prisioneiros ».

---

Além da supposição erronea do estado de *escravidão anterior* dos africanos, outros muitos

prejuizos tinham creado, na Europa, a *falsa consciencia* em que assentava a legitimidade ou licidez apparente do trafico. Do lado dos colonos — ávidos de trabalhadores que lhes valorizassem as terras — se verificava, mais uma vez, a verdade da ponderação de Santo Agostinho: «*omne quodcumque volumus bonum est*». Ahi reside, segundo um moralista moderno, o principio de todas as falsas consciencias: *achamos bom o que queremos*.

Ha, por isto mesmo, alterações collectivas da consciencia, communs a todo um povo ou a toda uma época. São derivadas da raça, do meio, do tempo e não do individuo. (V. *Questions de Morale Pratique*, por Francisque Bouillier, Pariz, 1889, paginas 1 a 31).

Succede, tambem, que o interesse economico de um individuo ou de um grupo social (seja uma classe, seja um partido politico, seja uma nação) se mascara, frequentemente, com o *sophisma humanitario* e esse sophisma, á força de ser repetido *de má fé*, se transforma em argumento acceito, *em boa fé*, pelo maior numero, indo até ao ponto de viciar o juiso collectivo (1). Nem escapam a essa obra de saturação e infiltração os espiritos mais eminentes.

Exemplifica este phenomeno no tocante á escravidão e ao trafico — que lhe servia de alicerce — a opinião longamente deduzida, ainda no alvorecer do seculo XIX, pelo illustrado Bispo de Elvas, antigo Bispo de Pernambuco — D. José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, de quem possuímos dous preciosissimos opusculos. Um traz no frontispicio: «Analyse sobre a Justiça do

---

(1) Bentham, infelizmente mais citado do que lido, ponderava: «A maior parte dos que, nas suas opiniões, são dominados por seus interesses, estão provavelmente de boa fé. Tal acontece quando esses interesses os dominam sem que o perceberam». *Oeuvres de Jérémie Bentham*, ed. de Bruxellas, 1840 T. 3<sup>o</sup>, pag. 480.

commercio do resgate de escravos da Costa d'Africa»; outro se intitula: — «Concordancia das leis de Portugal e das Bullas Pontificias das quaes umas permitem a escravidão dos pretos d'Africa e outras prohibem a escravidão dos indios do Brazil».

Ambos datam de 1808. Em qualquer delles, o prelado se esforça por demonstrar a legitimidade da escravidão dos Africanos, reproduzindo quasi todos, senão todos, os sophismas que forravam a consciencia dos escravocratas, desde meiado do seculo XVI.

Um anno antes, no Parlamento britannico, o Lord Eldon observava «que o trafico havia sido sancionado por parlamentos em que tinham assento os jurisconsultos mais sabios, os theologos mais esclarecidos e os homens de Estado mais eminentes». Por seu turno, o nobre Conde de Westmoreland, fallando perante a mesma illustre assembléa (Camara dos Lords), protestava contra os presbyteros, os prelados, os methodistas, os pregadores, os jacobinos, *verdadeiros assassinos*, que propugnavam a abolição do trafico de escravos. . .

Em resumo: ao entrar do «seculo das luzes», a consciencia publica, na maior parte da America, se accommodava com a vigencia do trafico, embora, de longe em longe, através dos tres seculos por que elle se vinha alastrando, tivesse surgido um ou outro gesto de repulsa, perdido no meio da indifferença ou do egoismo, circumdantes (1). Relembremos alguns destes brados e alguns destes gestos humanitarios.

---

(1) De facto, alguns papas citados por Cochin, fulminaram a escravidão, mas os crentes fizeram ouvidos moucos.



Primeiras objecções. — A prioridade brasileira. — O presbytero Ribeiro da Rocha e Condorcet. — Movimento na America do Norte. — Reacção escravagista da Inglaterra. — A acção abolicionista de Wilbeforce. — Resistencia da aristocracia ingleza.

---

Motivo é de gloria para o Brazil o ter partido daqui um dos primeiros e mais vehementes protestos contra o trafico de africanos. Devemos esta vantagem historica ao Dr. Manoel Ribeiro da Rocha, presbytero, formado em Canones na Universidade de Coimbra, exercendo a profissão de advogado no fóro da Bahia. Alli, escreveu elle (publicando em Portugal, com as devidas licenças do Santo Officio, do Ordinario e do Paço) a rarissima obra *Ethiope resgatado, empenhado, sustentado, corrigido, instruido e libertado* (1758), da qual um exemplar existia na *Bibliotheca Fluminense*, desta cidade, ultimamente extincta. Fazendo, com sobeja razão, a apologia da obra e do seu autor, escreveu o citado Candido Mendes:

«Levantar-se um apostolo da liberdade humana no fóco então mais incandescente da escravidão africana — a Bahia; fulminar o trafico protegido, a escravidão perpetua e a do ventre livre, fundandó-se nos nossos principios religiosos e juridicos, é maravilha que nos deve encher de satisfação e de legitimo orgulho».

Vinte e tres annos depois, Condorcet, usando o pseudonymo *Joachim Schwartz*, publicava suas *Reflexões acerca da escravidão dos negros*, que, não

lograram grande influencia no mundo politico-administrativo francez.

Combatia Condorcet os mais espalhados e acreditados sophismas, os mesmos que, annos depois, deveriam ser reproduzidos na ANALYSE do bispo Azeredo Coutinho.

Em outra parte do opusculo, propunha os « meios de abolir gradualmente a escravidão dos negros », entre os quaes: *prohibição completa do trafico; emancipação dos nascituros.*

A primeira tentativa emancipadora, no terreno pratico, foi obra dos Quakers, emigrados para a Norte-America. Operou-se logo no começo do seculo 18º, quando Fox, Woolman e Penn libertaram seus escravos e desenvolveram activa propaganda entre os da sua seita. Nem todos, porém, se comportaram condignamente, pois se limitaram a transmittir a outros senhores os escravos que possuíam e a não adquirir novos. Em 1767, a assembléa legislativa de Massachussets prohibio a entrada de escravos. O Governo britannico recusou sancção á lei. O mesmo aconteceu com a Pensylvania, a Nova-Jersey e a Nova Inglaterra. Em 1772, a Virginia tentou obter do soberano inglez a prohibição do trafico. Ainda este bello gesto não surtió effeito.

Tal foi a attitude da Inglaterra que, entre as arguições feitas contra Jorge III, em 1776, figura a de ter usado da prerogativa real contra a pretenção generosa do Estado de Virginia. (1)

---

(1) Muito instructiva é a proposito das primeiras manifestações abolicionistas na Norte-America e da reacção que lhes offereceu a Inglaterra, a lição de Henry Wheaton, na sua assaz conhecida obra *History of the law of Nations*, ed. New York, 1845, paginas 588-591. V. tambem: Eugène Cauchy, *Le Droit Maritime International*, T. II, Paris, 1862, paginas 231-232.

Não era de admirar, entretanto, o proceder reaccionario da Inglaterra, pois, em 1789, aproveitando-se da faculdade que lhes concedera a Hespanha, os seus subditos continuaram a traficar em escravos, não só nas colonias hespanholas de S. Domingos, Cuba, Porto Rico e Caracas, como em outras colonias.

Mas, na Inglaterra — cumpre reconhecê-lo — tinha, também, se iniciado o movimento anti-escravagista, com as vigorosas petições dos negociantes de Bristol e Liverpool, dirigidas ao Parlamento. (1778)

Reclamavam elles, com bons argumentos, a abolição do trafico.

Nada conseguiram. Apenas, em 1784, foi votado um acto (*Consolidated slave law*), pelo qual era permittido aos escravos adquirirem peculio independente.

E' aqui o lugar proprio para recordar o inicio da obra pertinacissima e exemplificante do famoso William Wilbeforce.

Era elle membro da Camara dos Communs, quando, na sessão de 1787 para 1788, atacou, pela primeira vez, com desusada energia, o trafico, preparando a proposta da sua abolição. Secundado, dentro e fóra do Parlamento, por auxiliares da força de Grenville-Sharp, Buxton, Clarkson (que havia fundado a *African Institution*), ajudado por Pitt e Fox, Wilbeforce apresentou, successivamente, projectos de suppressão do trafico em 1792, 1794 e 1796, conseguindo fazel-os approvar pela Camara a que pertencia. A Camara dos Lords, porém, teimosamente, punha abaixo a obra de Wilbeforce.

Entretanto, a abolição da escravidão já tinha sido resolvida, ao finalizar o seculo XVIII, pela

Noruega, pela Dinamarca, pela Pensylvânia, pela França.

Portugal, desde 1773, extinguiu a escravaria nas ilhas da Madeira e dos Açores.

Transformação da opinião publica na Inglaterra. — Sua influencia na legislação. — Acção internacional ingleza contra o trafico. — Os Congressos internacionaes de 1815 a 1822. — Tratados com Portugal.— A grave questão do direito de visita e busca em tempo de paz.

---

Em trinta annos, se operára no espirito das classes dirigentes e dos homens publicos da Inglaterra, sob a acção constante da propaganda anti-escravocratica, uma dessas radicaes vira-voltas só possiveis naquelle paiz, que, erradamente, é, sempre, apontado como avêso ás refórmias.

Com a escravidão se deu, alli, o mesmo que depois se vio (para exemplos) com a *intervenção directa* do Estado no ensino popular e no regimen industrial. Lidas, apenas, as obras dos professores britannicos A. V. Dicey e James Thorold Rogers, uma acerca das *Relações entre o Direito e a Opinião Publica na Inglaterra*, outra acerca da *Interpretação Economica da Historia*, se verificará que os Inglezes passaram do indifferentismo official pela instrucção das classes pobres para a mais decidida preocupação com este problema, e que de adeptos do individualismo economico foram até ao extremo do intervencionismo do Estado, chegando a pedir ás suas antigas colonias Australia e Nova Zeelandia modelos de leis essencialmente socialistas...

Em face do problema da escravidão, mercê da tenacidade de Wilbforce e seus companheiros, e concorrendo outros factores, cuja analyse nos

levaria muito longe, não foi menos profunda a mudança do espirito publico na Inglaterra.

Ora, se acceitarmos a lição de Dicey, apoiada na de Hume, segundo a qual «a existencia e as modificações das instituições humanas devem, em certo sentido, sempre e por toda a parte, depender das crenças e dos sentimentos, ou, em outros termos, da opinião da sociedade na qual florescem essas instituições»; se, segundo o mesmo conspicio professor de Oxford, reconhecermos que a «lei deve necessariamente ser reforçada por uma opinião determinante», teremos de concluir que foi a opinião publica ingleza, fortemente trabalhada pelos sentimentos humanitarios de um reduzido numero de propagandistas, que, afinal, em 1807, torçou a Camara dos Lords a votar a abolição do trafico, coroando a obra de Wilbeforce (1).

Convém, ainda a proposito do que vamos expondo, repetir palavras de Dicey, que junta á sua competencia de jurista-sociologo a sua qualidade de Inglez :

«Em nenhuma parte as mudanças nas convicções ou nas tendencias populares reflectiram tão rapida e tão immediatamente nas modificações do direito como na Inglaterra durante o seculo XIX» (2).

E' facto. Abolindo o trafico em 1807, depois de accentuadas resistencias, depois de haver dado as mais frisantes provas de saber tirar delle todas as vantagens economicas e politicas, a Inglaterra mostrou-se tão apaixonada com a nova

---

(1) Contraste digno de estudo : os politicos humanitarios da escola de Wilbeforce e Pitt, que, no principio do seculo XIX, tanto se condoiam da sorte — deveras horrivel — dos escravos africanos, foram os mesmos que votaram o tristemente famoso *Combination Act* (1800), que escravizava o operariado britannico, suffocando suas aspirações e os reclamos contra a mais deshumana exploração industrial.

(2) Obra citada, pag. 6.

orientação quanto fôra na opposição que lhe offercera. O magistrado francez Arthur Desjardins, em obra de que adiante maior proveito colheremos, disse-o concisamente, alludindo á lei de 1807: — *à dater de ce moment, la Grande Bretagne donna le branle à l'Europe.*

*Et quel branle!* — accrescentaremos nós.

Uma vez que se tinha convencido da possibilidade de supprimir o trafico dos Africanos; uma vez que julgára não ser mais elle necessario para o desenvolvimento das suas colonias, entendeu que toda a Europa deveria acompanhal-a *de prompto*, sem maior exame das exigencias economicas ou das conveniencias nacionaes de cada paiz. . .

Não nos preocupemos com a intervenção ingleza nos outros paizes. Limitemos este nosso ensaio historico á intervenção em Portugal e no Brasil.

Um bem conhecido acontecimento da Historia de Portugal (do qual, aliás, nós, os Brasileiros, tirámos inesqueciveis vantagens), occasionou a applicação áquelle paiz dos novos principios inspiradores da politica externa ingleza.

Sabe-se em que condições D. João VI, (embora ligado momentaneamente, por força de circumstancias, á França contra a Inglaterra), teve, em ultimo caso, de voltar á antiga subordinação, aceitando o conselho de se passar para o Brasil, fugindo ás tropas napoleonicas, sob protecção de navios britannicos e sujeito aos termos onerosos da convenção de 22 de Outubro de 1807. Uma vez transferida a Côrte Portugueza para o Rio de Janeiro, cuidou a Inglaterra de tornar effectiva a promessa que lhe fôra feita pelo art. VII da citada convenção: «Quando o Governo portuguez estiver estabelecido no Brasil proceder-se-ha á negociação de um tratado de auxilio e de commercio entre o Governo portuguez e a Grã-Bretanha».

De facto, em 1810, foram assignados pelos dous paizes amigos dous tratados — um de commercio e outro de paz e amizade.

Do tratado de commercio diz Oliveira Lima que fôra arrancado por Lord Strangford, representante diplomatico da Inglaterra, á *condescendencia anglophila* de D. Rodrigo de Souza Coutinho.

Quanto ao negociador inglez nol-o pinta como typo caracteristico de diplomata sem entranhas, prodigo no pedir, exigente e egoista, incapaz de transigir em beneficio do paiz estrangeiro. Naturalmente, foi por isto que da sua forja sahio aquella obra da qual dizia Palmella ser o « tratado mais lesivo e mais desigual de quantos até então haviam contrahido nações independentes ». Não comprovaremos o asserto com citações que aqui destoariam da nossa intenção. Demais, os severos commentarios de Oliveira Lima estão ao alcance de toda gente (*Dom João VI no Brasil*, vol. I, capitulo IX. V. tambem: Coelho da Rocha, *Ensaio sobre a historia do Governo e da Legislação de Portugal*, pag. 206).

O tratado de paz e amisade, simultaneamente assignado com o de commercio, producto das mesmas negociações, consignava, no artigo X, a confissão do monarcha portuguez, declarando-se « convencido da injustiça e má politica do commercio da escravatura » e o compromisso de « cooperar com S. M. Britannica na causa da humanidade e justiça, adoptando os mais efficazes meios para conseguir em toda extensão dos seus dominios *gradual abolição do commercio de escravos* ».

Desde logo, D. João VI se obrigava, pelo mesmo artigo, a não mais permittir que seus vassallos continuassem o commercio de escravos em outra parte da Costa d'Africa que, então, não pertencesse ao dominio portuguez; mas reservava para os mesmos vassallos o direito de comprar e

negociar em escravos nos domínios africanos da corôa de Portugal.

D. João VI bem via que, *naquelle momento*, ia de encontro aos interesses dos seus subditos, mas pensava que, com a reserva constante daquellas ultimas palavras, o prejuizo não resultasse muito grande. Conciliando taes interesses com os sentimentos humanitarios, de que deu mais de uma prova, aqui e em Portugal, expedio, a 24 de Novembro de 1813, um alvará, determinando varias providencias tendentes a minorar os males do trafico, taes como as relativas á capacidade dos navios negreiros e á rrelativa quantidade da carga humana, á qualidade da alimentação durante a travessia, á existencia de medicos a bordo, etc. (1)

Desde a assignatura dos dous tratados, porém, a Inglaterra, tendo nas mãos a fortuna e a independencia de Portugal, — começou a forçar a interpretação do alludido art. 10, principiando o que um dos seus publicistas chamou a *policia moralizadora dos mares*. Sem cerimonia, desde que desconfiava haver um navio portuguez apanhado escravos em costa africana não portugueza, dava-lhe caça, visitava-o, apprehendia a carga, tomava conta da embarcação. O Dr. Antonio Pereira Pinto, fundado em factos perfeitamente averiguados, afirma — nos seus *Apontamentos para o Direito Internacional* — que «o cruzeiro inglez começou a aprezar navios dentro dos limites designados pela dita convenção (art. X do tratado), dispondo, outrosim, dos carregamentos apreçados, sem a menor interferencia dos seus legitimos donos. (V. *O Brasil e a Inglaterra ou o trafico de Africanos* pelo Conselheiro Tito Franco de Almeida, 1868, pag. 62).

(1) Neste alvará, D. João VI qualifica de *abominavel* o commercio de escravos, que diz ser feito «com transgressão manifesta dos direitos divino e natural».

Nesta mesma obra, em que o espirito de patriotismo pede meças a erudicção historica, se encontram, exemplificados copiosamente, muitos factos de aprezamento sem motivo ou, pelo menos, não justificados em falta de clara determinação no tratado, (pags. 64-69).

As reclamações eram constantes, e a propria Inglaterra reconheceu a procedencia de algumas, não obstante a quasi insuperavel difficuldade da prova da arbitriedade perante seus tribunaes.

Daqui por diante, para nos poupar á canceira inutil de resumir paginas e paginas de pesados volumes, soccorramo-nos — quanto ás novas intervenções da Inglaterra na politica e na administração de Portugal — do que nos póde, com evidente vantagem, subministrar Oliveira Lima.

« Em 1814, a Camara dos Lords dirigira um memorial ao Principe Regente da Grã-Bretanha, pedindo-lhe que, na pacificação imminente, intervisse com as demais potencias, afim de se extinguir o commercio da escravatura.

Ao fazer a moção, Lord Granville referira-se extensamente ao Brasil, incitando o Governo a forçar a Côrte do Rio de Janeiro a abolir semelhante commercio nos dominios portuguezes.

O appello dos philanthropicos lords correspondia a intentos do gabinete ou encontrou no seu seio inequivoca sympathia, porquanto, nos artigos addicionaes do tratado geral de Pariz, de 30 de Maio de 1814, já se acha que o rei de França promettia unir os seus esforços aos do rei da Grã-Bretanha para fazerem pronunciar no Congresso (de Vienna) por todas as potencias christãs a abolição do trafico, cessando este definitivamente por parte da França ao cabo de cinco annos.

Portugal e Inglaterra entraram em Vienna em duas convenções concernentes a escravos. Pela primeira, de 21 de Janeiro de 1815, conveyo a In-

glaterra em pagar a Portugal a quantia de 300.000 libras esterlinas para ser distribuida por quem de direito, em compensação dos carregamentos não restituídos de navios negreiros illegalmente apre-zados pelos cruzeiros britannicos, antes do primeiro de Junho de 1814 ».

Commenta Oliveira Lima :

«Extranho á conclusão dessa convenção não foi seguramente o facto, mencionado na Camara dos Communs, de ser boa parte da indemnização destinada a encher os bolsos dos especuladores britannicos que faziam uso da bandeira portugueza para cobrir seu nefando trafico.»

Cita em apoio desta durissima observação, (que deparamos em outros escriptos), a correspondencia de Cypriano Ribeiro Freire, existente nos archivos do nosso Ministerio das Relações Exteriores.

Pela outra convenção se obrigava o Principe Regente de Portugal a abolir o trafico africano *ao norte do Equador*.

No Congresso de Vienna, empenhou-se Lord Castlereagh para levar todas as potencias á unanime e integral abolição do trafico : mas foi, apenas, o trafico condemnado *em principio*, pela declaração collectiva de 8 de Fevereiro de 1815, promettendo os soberanos representados no Congresso concorrer para execução mais prompta e mais efficaz da sua abolição. Cónclue Oliveira Lima : «A Grã-Bretanha não conseguira que o commercio de escravos fosse declarado em absoluto illicito, como pretendera, para assim ter um pretexto de atacar os navios nelle empregados.» Por outras palavras : não conseguira a Inglaterra fazer equiparar o *trafico á pirataria*, objecto constante dos seus esforços, conforme veremos.

Cumpre salientar o papel proeminente que no Congresso de Vienna representaram os pleni-

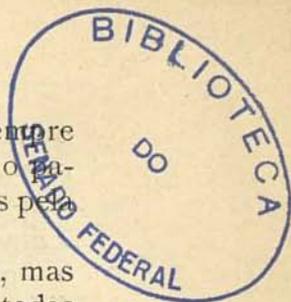
potenciarios portuguezes, Conde de Palmella, D. Antonio de Saldanha da Gama e D. Joaquim Lobo da Silveira, resistindo a tudo que lhes pareceu diminuir, ainda mais, a soberania de Portugal.

Voltemos ao tratado de 22 de Janeiro de 1815, pois suas estipulações muito interessam á historia da extincção do trafico.

Convencionaram, então, Portugal e Inglaterra : ficar nullo o tratado de 19 de Fevereiro em todas as suas partes ; ficar prohibido aos portuguezes comprar ou traficar em escravos, em qualquer parte da costa da Africa, ao norte do Equador, seis mezes depois da publicação da prohibição ; adiar para outro tratado a fixação do prazo dentro do qual cessaria o trafico definitivamente.

Sempre dominada da sua recente e pertinaz paixão anti-escravocratica, a Inglaterra começou a exigir de Portugal o cumprimento desta ultima promessa, allegando, entre outros factos, que a Hespanha condescedera em fixar o prazo da extincção do trafico. D. João VI, usando nesta emergencia, como em outras, a *força da inercia*, ia protelando a solução do caso. Não pôde, todavia, recusar annuencia á convenção adicional de 28 de Julho de 1817, cuja importancia é enorme, no ponto de vista do Direito Internacional.

Por esta nova convenção, o trafico era permitido sómente nos territorios portuguezes da costa da Africa, ao sul do Equador, sendo o que fosse feito em outras partes da mesma costa considerado illicito ; Portugal deveria promulgar uma lei penal repressiva do trafico illicito, conformando-se, quanto possivel, com a legislação ingleza ; os navios empregados no trafico navegariam com passaporte e ficariam sujeitos á visita e detenção, salvo o direito a indemnizações por perdas e danos ; não poderiam ser detidos navios que não tivessem escravos a bordo ; as prezas seriam jul-



gadas por commissões mixtas, residindo sempre uma no Brazil e outra na costa da Africa; o pagamento das 300.000 libras esterlinas, devidas pela Inglaterra, seria feito em duas prestações.

Outras clausulas contem a convenção, mas as que ahi ficam são as principaes. E entre todas avulta a que estabelece o direito de detenção e busca maritima, em tempo de paz.

Gabou-se Lord Castlereagh, dando communicação do tratado ao Parlamento, de ter conseguido tão assignalada innovação, pois era a primeira vez que, na historia diplomatica, apparecia a concessão reciproca desse *direito de visita*.

São, ainda, de Oliveira Lima estas ponderações :

«E' facto que resultava mutua a faculdade, podendo tambem os navios de guerra portuguezes dar busca nos navios mercantes inglezes; mas a quem se detiver um instante em reflectir na importancia naval dos dous paizes acudirá de prompto quão illusoria era mais essa reciprocidade.»

(Obra cit., pag. 435 ; v. tambem : Martins Junior, *Historia do Direito Nacional*, 1895, pags. 247-248.)

Esta questão do *direito de visita*, que a Inglaterra pôz, de novo, em fóco no Congresso de Aix da Chapelle (1818) e no Congresso de Verona (1822), é interessantissima e está intimamente ligada ao nosso assumpto.

Nos citados Congressos pretendeu sempre a Inglaterra introduzir, como *principio geral* de Direito Internacional, o direito reciproco de visita em plena paz, que, segundo ella, era o unico meio seguro de pôr fim ao infame commercio.

Não conseguiu fazer valer este novo principio.

Contentou-se então com fazel-o penetrar, pouco a pouco, por meio de uma série de tratados, no *direito internacional convencional*. (V., entre

outros : Pasquale Fiore, *Nouveau droit international Public*, trad. Pradier-Fodéré, 1868, t. I. pags. 424-425 ; t. II. pags. 489 e seguintes : Wheaton, *Law of Nations*, Nova York, 1845, paginas 607 e seguintes ; Desjardins, *Questions Sociales et Politiques*, Pariz, 1893, pags. 64-65). Cumpre recordar que, embora empenhada ardentemente na campanha abolicionista do trafico, ainda em Julho de 1816, a Inglaterra, em circular dirigida aos commandantes dos seus cruzeiros, lhes declarava que o direito de visita e busca tinha cessado, visto como havia desaparecido o estado de guerra (*that the right of search, being a belligerent right, had ceased with the war*).

Effectivamente, o fundamento do direito de visita é o *estado de guerra* declarada. «Para evitar que os neutros abusem da sua liberdade de commercio em beneficio de um dos belligerantes, cada um dos Estados em guerra tem o direito de deter os navios neutros nas aguas do seu proprio territorio, no theatro da guerra, na parte do alto mar que os navios têm de atravessar na direcção do Estado inimigo, e de examinar se transportam artigos de contrabando».

Em estado de paz, só a muito fundada suspeita do exercicio da *pirataria* pôde sancionar a visita e a busca em um navio estrangeiro.

Por isto mesmo, a Inglaterra, em cada uma tentativa que, em vão, fazia para introduzir no Direito Internacional o novo principio a que vamos alludindo, procurava identificar o *trafico de escravos* com a *pirataria*. Nunca conseguiu das potencias *declaração geral* neste sentido, porque ellas sempre entenderam que, aceitando tal doutrina, subtrahiriam os respectivos navios, quando empregados no trafico de escravos, á jurisdicção nacional de cada uma dellas.

Demais, a identificação se lhes afigurava, como ainda hoje se afigura aos internacionalistas, absurda. (V. Desjardins, obra e pag. cit.; Fiore, t. II, pag. 496; Georges Bry, *Précis Elementaire de Droit International Public*. 5.<sup>a</sup> ed. Pariz, 1906, pags. 275-276). Cabe aqui a transcrição litteral de um trecho do compendio substancioso de Georges Bry: «A jurisdição de um Estado estrangeiro, applicada a um acto commettido por um navio ou por uma equipagem de outra nação, não existe senão no caso de crime de pirataria, *tal como é reconhecido pelo direito internacional universal* (pirataria internacional), e não por actos que, *como o trafico dos negros, são assimilados á pirataria* por leis especiaes de um Estado (*pirataria nacional*). Neste ultimo caso, só este Estado póde applicar suas leis a seus proprios subditos e nos lugares dependentes da sua jurisdição.» (1)

Fizemos esta longa digressão juridica para tonar bem palpavel e saliente a mesquinha posição a que foi reduzido Portugal pelo tratado de 1817, *delegando sua soberania e sujeitando* — embora parcialmente — *seus subditos á jurisdição ingleza*.

Mais melindrosa se tornou essa posição em face da nova convenção de 15 de Março de 1823.

Vejamos, rapidamente, o alcance desta convenção. Pelo tratado de 1817, a captura dos navios suspeitos sómente se tornava effectiva *quando eram encontrados escravos africanos a bordo*, apurando-se que o trafico fôra iniciado em pontos da costa excluidos pelo mesmo tratado. Havia, assim, exigencia de *prova material, directa, irrecusavel, inilludivel*. Pela convenção adicional de 15 de Março de 1823, accordou Portugal em que, para

---

(1) No mesmo sentido: Foignet, *Manuel Elementaire de Droit International Public*, 8.<sup>a</sup> ed., 1913, pags. 154-155.

legitimação da captura e sujeição do navio e da carga ás commissões mixtas, bastassem... *indícios* que levassem a acreditar ser a embarcação empregada no trafico! Sente-se, desde logo, o perigo desta transigencia.

---

#### IV

Brazil Independente—Voltam-se para nós as vistas «moralisadoras» da Inglaterra—Continuação da tutela estrangeira—O tratado de 1826.—Sua origem, segundo o historiador inglez Armitage—A lei brasileira de 1831—Violencias inglezas.

Cinco annos após a assignatura do tratado de 1817, desligava-se o Brasil de Portugal. A despeito de algumas generosas manifestações em favor da misera raça escravizada, (e, entre ellas, força é salientar a do grande José Bonifacio) não se alterou, ante nossa nova constituição politica, a pratica do trafico africano. Tinha a Inglaterra, necessariamente, de se preoccupar comnosco, prolongando sua intervenção, reputada, na expressão de lord Castle-reagh, *moralizadora*.

Dos esforços da poderosa politica internacional ingleza, neste sentido, nasceu o tratado de 23 de Novembro de 1826. (1)

Pelo art. 1º deste tratado entre o Brasil e a Inglaterra, ratificado a 13 de Março de 1827, se estabeleceu que «tres annos após a troca das ratificações, não seria mais licito aos subditos do Impe-

---

(1) João Armitage, inglez, contemporaneo do tratado, na sua HISTORIA DO BRASIL, traduzida e publicada no Rio de Janeiro em 1837, diz—sem embages, nem subterfugios: «O governo do Brasil havia-se, desde longo tempo, compromettido á adopção desta providencia (*cessação do trafico*), e como S. M. Britannica ameaçasse empregar a força, se as promessas a este respeito se não realisassem, havia o Imperador assignado esta convenção de 23 de Novembro de 1826, no intervallo das sessões das Camaras». Em seguida, o historiador imparcial mostra a maneira pela qual as Camaras, premidas pelas circumstancias, tiveram de endossar o tratado com sua approvação. (Pags. 189 e 190).

rio do Brasil fazer o trafico de escravos da Costa d'Africa, sob qualquer pretexto ou maneira, sendo a continuação desse commercio, feito depois da dita época por subdito do mesmo Imperio considerada e tratada como pirataria».

O art. 2.<sup>o</sup> tornava vigentes em relação ao Brasil, as estipulações constantes dos tratados de 1815 e 1817, entre Inglaterra e Portugal, bem como as constantes dos respectivos artigos additionaes e separados.

Entre as estipulações do tratado de 1817 estava a que concedia o direito de visita e busca e sujeitava os navios apresados ao julgamento das commissões mixtas.

Por um artigo separado de 11 de Setembro de 1817, fôra, porém, convencionado entre Portugal e Inglaterra que *este direito seria exercido durante o prazo de 15 annos.*

Para dar decisiva demonstração das suas intenções, conformes ás da Inglaterra, e da fiel observancia do tratado, o Brasil promulgou a lei de 7 de Novembro de 1831, obra um tanto timida da regencia trina, exercida pelos grandes patriotas Lima e Silva, Bráulio Muniz e Costa Carvalho, sendo Ministro da Justiça, que referendou o decreto, o padre Diogo Antonio Feijó. (1) A lei declara livre todos os escravos que, vindo de fóra, entram no territorio do Brasil. Commina aos importadores de escravos a pena corporal do art. 179, do Codigo Criminal (referente a reduzir a escravidão pessoa livre), e mais a multa de 300\$ por cabeça de escravo importado, além do pagamento das despesas com a reexportação.

---

(1) A lei de 7 de Novembro, foi regulamentada por decreto de 12 de Abril de 1832, obra de Feijó, cuja benefica intervenção em tudo que se relaciona com o problema do trafico e da escravatura, é posta a limpo no estudo biographico que dedicou ao grande Paulista o Dr. Eugenio Egas.—V: DIOGO FEIJÓ, S. Paulo, 1912, pag. 91, 93, 97, 99, 101.

Não obstante esta penalidade e o empenho posto pelas autoridades superiores na applicação da lei, succedeu o que sempre acontece quando o *meio social não está preparado* ou quando fortissimos interesses collidem com o cumprimento de uma qualquer determinação legal.

Ouçamos a respeito um philosopho e um jurista modernos, afastados por mais de um principio, mas neste ponto accordes.

O advogado Jean Cruet, na sua suggestiva obrinha *La vie du droit et l'impuissance des lois*, publicada em 1908, confirmando concisamente uma velha observação, cujas origens se poderiam encontrar, sem difficuldade, na *Politica*, de Platão —affirma: «O poder da lei resulta, em grande parte, da disciplina voluntaria dos cidadãos», e mais adiante: «A verdadeira sancção das leis é o assentimento do grande numero, o qual não sómente previne as infracções, como estimula o Estado a reprimir os infractores» (pags. 223 e 235.)

Felix Le Dantec, na obra não menos suggestiva *L'Egoisme base de toute société*, (1912), assim completa o enunciado:

«Para que as leis sejam acceitas é mister que quadrem facilmente com a sentimentalidade de todos; que não choquem o direito subjectivo de cada um; tal resultado é quasi impossivel, quando uma lei nova é promulgada; *fatalmente ella lesa os direitos adquiridos por habito.*»

Em seguida explica:

«Os que estão habituados a aproveitar da lei antiga invocam *seus direitos sagrados*, o que quer apenas dizer que o habito fez nascer nelles noções metaphysicas, nas quaes, de boa fé, divulgam uma realidade. (Obr. cit., pags. 199-200.)

Ora, os interesses economicos de uma grande parte dos habitantes do Brasil, nacionaes e estrangeiros, estavam ligados á mantença do trafico afri-

cano. A «sentimentalidade» da maioria dos *recen-*  
*tes* cidadãos brasileiros, sob pressão desses interesses, ainda não fôra alterada quanto ao trafico, tendo sido indifferentes ao odioso da instituição os mais esforçados e adiantados fautores da nossa independencia.

Não ha, pois, nada a admirar nas resistencias —umas declaradas, outrassorrateiras e manhosas— que se oppuzeram ao cumprimento da lei, traduzindo-se pela desobediencia aos seus mandamentos. Começou o insistente contrabando de escravos, menoscabando da lei e dos seus executores.

Exemplos actuaes ahi se nos offerecem de identica reacção de certas classes, cujos interesses pecuniarios são offendidos, contra o humanitarismo dos governos bem intencionados e da opinião esclarecida da *élite* social: as leis protectoras do operariado ou não são, em regra, absolutamente cumpridas ou são constantemente violadas e sophismadas, ao ponto de algumas se terem mudado em prejudiciaes ao proprio operariado.

E isso se verifica nos paizes onde é abundante a legislação operaria (França, Allemanha, Inglaterra, Estados Unidos da America do Norte, Australia, Nova Zelandia.)

Não pomos em duvida que certas antoridades subalternas, subordinadas por interesse pecuniario ou dominadas por ligações politicas e familiares, se portassem com frouxidão e indolencia, no cumprimento dos seus deveres, favorecendo, directa ou indirectamente, os contrabandistas negreiros.

Em nossos dias, é de observação commum o que se passa, entre nós, nas Alfandegas, no que diz respeito ao descaminho de direitos.

Sem embargo da dureza das nossas leis, a introducção clandestina de mercadorias é enorme. Identicas são, em todos os paizes as infracções á

sua legislação fiscal, com ou sem cumplicidade dos agentes do Poder Publico.

Quando á legislação contra o trafico, convém tornar saliente que não foi sómente no Brasil que se revelou a insufficiencia ou a impotencia das medidas prohibitivas e repressivas. Se não, vejâmos :

A Inglaterra havia abolido o trafico por lei de 6 de Fevereiro de 1807, posta em execução a 1 de Janeiro do anno seguinte, e expedido severa lei penal a 4 de Maio de 1811. Pois bem : não evitou essa legislação que o trafico continuasse a ser feito, mais ou menos clandestinamente, nas suas colonias ; e tanto assim que, em 1821, foram elevadas as penas applicaveis aos contrabandistas da mercadoria humana, e, em 1824, foi considerado tal commercio pirataria e estabelecida a pena de morte para sua repressão.

Quem dá testemunho do trafico, na Ilha Mauricio, ainda em 1817, é Fowley Buxton, na sua obra *On Slave Trade*. Em 1824, em pleno parlamento inglez, se duvidava da verdadeira extincção do trafico.

Posteriormente, em documentos impressos em Londres, se provou que, nos portos de Londres e Liverpool, *depois da lei de 1807*, se armavam *por conta de subditos britannicos*, navios, sob bandeira estrangeira, para trafico de escravos. O proprio Lord Castiereagh, discursando no Parlamento a 9 de Fevereiro de 1818, não negava o facto . . .

A 28 de Abril de 1838, o Sr. Gordon, Ministro interino da Inglaterra no Brasil, escrevia ao Visconde Palmerston, dizendo ser *provavel* que muitos capitaes de subditos britannicos estivessem empregados no infame commercio.

• • • Todos estes factos e muitos outros identicos foram fartamente documentados em uma serie de

importantes artigos a que José Justiniano da Rocha deu publicidade, no seu jornal *Brasil*, quando combateu o tristemente celebre «Bill Aberdeen», de que nos occuparemos em breve. (V. *Inglaterra e Brasil—Trafico de escravos, por um deputado*, Rio de Janeiro, 1845, pags. 6, 152, e 153.)

Mais ainda: — a despeito das severas instruções transmittidas aos commandantes dos navios de guerra inglezes; a despeito da existencia de um tribunal maritimo em Serra Leôa; a despeito da visinhança de numerosas colonias britannicas na Costa d'África, era impossivel á Inglaterra evitar que o trafico augmentasse, ficando acima de qualquer contestação que seus nacionaes, residentes naquellas colonias africanas, tiravam grandes lucros do mesmo trafico. A fiscalisação, em uma enormidade de léguas, na Costa d'África, na costa da America e no itinerario dos navios negreiros, exigia, para ser efficaç, quantidade colossal de navios de guerra e vigilancia muito superior a que era exercida. Com identicas difficuldades materiaes e moraes se debatiam Portugal e Brasil, não sendo, pois, imputavel aos respectivos governos a expansão do trafico.

A França, por lei de 25 de Abril de 1825, decretou penas de multa, prisão e deportação contra os francezes que traficassem em escravos. (V. *Cochin*, obr. cit., vol. II, pag. 294). Certo é, entretanto, que, dezenove annos depois, nos mercados de Argel, Oran e Bona, eram vendidos negros escravos, *com consentimento das autoridades francezas*—e disto dão testemunho o Deputado francez Desjobert e o official militar Carette, em opusculos citados no livro que acabámos de aproveitar, (pag. 224).

O mesmo aconteceu nos Estados Unidos: a lei foi violada abertamente. (V: *C. Fannet. Les*

*États-Unis Contemporains*, 4.<sup>a</sup> ed. 1889, pags. 75-76.)

As causas da relativa inefficacia da nossa lei de 1831 foram sabiamente explicadas por Euzebio de Queiroz, no historico discurso que pronunciou a 16 de Junho de 1852, na Camara dos Deputados :

«Sabe a Camara que nós haviamos contratado com a Grã-Bretanha, em 1826, que em 1830 seria o trafico extincto entre nós. Desde logo, os homens que se entregavam ao trafico, então licito, mandaram vir grande abundancia de escravos para abastecer todos os mercados do Brasil, e assim provida a agricultura de braços super-abundantes, por algum tempo a supressão do trafico não encontrou inconveniente algum. Fez-se a lei de 7 de novembro de 1831, lei muito mal concebida, incapaz de fazer effectiva a repressão do trafico, mas que, entretanto, revela o sentimento sincero da parte de seus autores de o reprimir.

Segue-se o decreto de 12 de Abril de 1832, tão incompleto ou defeituoso como a lei; porém, revelando o mesmo espirito. Mas, por ventura, essa lei ou esse decreto tiveram algum resultado pratico?

Em um paiz tão fertil como o nosso, é sabido que o numero de braços necessarios para o plantio exige um numero sempre maior para a colheita; daqui resulta que qualquer que seja o numero de braços de que disponha o fazendeiro para plantar, a sua colheita sempre exige maior numero de braços. Aconteceu, pois, que, dentro de pouco tempo, esse grande abastecimento de braços, que nos ultimos annos, tinham sido introduzidos, já era insufficiente para as necessidades da colheita; então, o trafico, na falta de braços livres, achou grande incentivo; os nossos lavradores procuravam, com avidéz, a compra de escravos, e, por

consequencia, os especuladores eram levados, pelo desejo de grandes lucros, para o commercio illicito».

Eis como, pelo testemunho de um observador contemporaneo dos factos, se comprova a predominancia absoluta das necessidades economicas, de fundo meramente egoistico, sobre as aspirações civilizadoras e humanitarias...

A Inglaterra, porém, não supportava, no *extrangeiro*, aquillo que nos seus dominios se verificara, tambem:—o fracasso da lei, sem culpa effectiva dos altos poderes publicos. Entendia que, para supprir os desfallecimentos das nossas autoridades, era licito ao cruzeiro britannico abusar do seu poder, policiando miudamente as nossas costas até ao extremo de penetrar nas nossas bahias e enseadas, subindo os nossos rios, falsamente se baseando no tratado — por nós acceto — de 1817.

Custa crêr no que, de 1830 a 1844, foi bem averiguado neste sentido. Nas instrucções que acompanharam o tratado de 28 de Julho de 1817, se lia (art 2º) que «não poderia ser visitado ou detido, debaixo de qualquer pretexto ou motivo, navio algum mercante ou empregado no commercio de negros, emquanto estivesse dentro de um porto ou enseada pertencente a uma das duas altas partes contratantes, ou ao alcance de tiro de peças das baterias de terra, mas, dado o caso de que fossem encontrados nesta situação navios suspeitos poder-se-hiam fazer representações convenientes ás autoridades do paiz, para que tomassem medidas efficazes».

Alludindo a esta instrucção, dizia, com verdade, em nota de 11 de Janeiro de 1844, o nosso ministro Paulino José Soares de Souza: «A intenção clara e evidente desse artigo é certamente que a policia e a repressão do trafego no interior, nas

costas e nos mares territoriaes do Brazil, sejam feitas pelas suas autoridades ».

A realidade era mui differente.

Os membros inglezes da commissão mixta do Rio de Janeiro tiveram, por vezes, de condemnar o procedimento do cruzeiro do seu paiz, abordando, registrando, dando busca e capturando navios brasileiros dentro dos nossos portos, deante das nossas fortalezas, ao alcance das nossas peças !

Os relatorios do nosso Ministerio dos Negocios Extrangeiros, dos annos de 1841 a 1844, contém casos espantosos desta especie, e de muitos dá noticia resumida o autor do valioso livro editado por J. Justiniano da Rocha (págs. 81 e 91).

Chegou a existir uma prisão ingleza dentro dos nossos dominios maritimos, tendo sido a ella recolhidos brasileiros, alguns dos quaes foram, depois, removidos, para o Cabo da Boa Esperança, onde tinha séde permanente um tribunal do almirantado inglez. De certa época em diante todos que compunham as tripulações dos navios apreçados, em aguas nossas, tinham igual destino (idem, pag. 89).

Um caso, entre dezenas : na bahia do Rio de Janeiro, foi alvejado e morto a tiros, disparados do brigue de guerra inglez *Ganges*, João Soares de Bulhões, o qual, em Abril de 1839, vinha com sua familia de Paquetá, a bordo da barca a vapor *Especuladora*. E isto a pretexto da repressão do trafico ! Como este, muitos outros factos foram apurados, demonstrativos da violencia da repressão, já não assente nas clausulas, de si mesmas vexatorias, do tratado de 1817, mas, no puro arbitrio dos commandantes inglezes, raramente castigados por tamanhas faltas.

Não cabe nos limites de um simples ensaio a narrativa do que se passava com os navios aborda-

dos, visitados e capturados em alto mar. Quanto á sorte que, em geral, aguardava os negros encontrados a bordo, era equivalente a nova ou mal dissimulada escravidão, si tivermos de dar credito ao que foi dito e escripto, em varias épocas, por parlamentares, juizes e escriptores inglezes.

Escapavam da escravidão de direito no Brazil e iam cahir sob a escravidão de facto em colonias inglezas. (V: o citado livro do Conselheiro Tito Franco, pags. 147 a 166; os artigos publicados no *Brazil* e reunidos no livro *Inglaterra e Brazil* (pags. 74 e 75, 333 a 336).

Em 1837, reconhecendo-se no Brazil a insufficiencia da legislação, projectou-se reformal-a, mas um artigo (13) do projecto não pareceu aos anti-escravagistas digno de approvação, porque imprudentemente revogava a lei de 1831. Por outro lado, os traficantes ainda dispunham de grande força, dentro e fóra das Camaras, e, tendo-se alarmado com os primeiros artigos do projecto, os quaes tornavam extremamente perigoso o trafico no *alto mar*, reuniram seus elementos aos dos que o combatiam por aquelle motivo e conseguiram embaraçar a sua passagem.

Continuam as vexações por parte da Inglaterra. — Tratamento igual: Portugal e Brazil ameaçados. — O Bill Parlmers-ton, de 1839. — O preparo da opinião contra nós, feito pelo "Times". — Resposta patriótica do "Jornal do Commercio". — O bill Aberdeen. — Sua significação deprimente. — Levantamento do patriotismo brasileiro. — Nosso vigoroso protesto.

Tal era nossa situação em 1844: fraqueza na repressão interna do tráfico, vexames de toda ordem na sua repressão pelo estrangeiro, que francamente abusava da propria força. Vamos vêr como subio de ponto essa *intervenção coactiva*.

De accôrdo com a interpretação sempre dada pelo Brazil e pela Inglaterra ao tratado de 1826, o *direito de visita e busca* em nossos navios pelos navios britannicos deveria terminar em 1845, a 13 de Março.

Na vespera deste dia, o nosso Ministro dos Negocios Estrangeiros notificou ao governo inglez a cessação do alludido direito.

Desde muito se procurava coagir o Brazil a renovar o vexatorio compromisso internacional, continuando a tolerar a diminuição da sua soberania, em contrario aos exemplos de patriótica resistencia que, á mesma época, offereciam a França e os Estados Unidos da America do Norte. (1).

(1) V: — *Cochin*, obra cit, II, pags. 308-309; *Wheaton*, HISTOIRE DES PROGRÉS DU DROIT DES GENS, 3.<sup>a</sup> ed. 1853, T. II. pags. 299 e seguintes; *Desjardins*, obra cit, pags. 62 a 67.

Tinham-se projectado varias convenções, sem conseguir accôrdo.

No anno anterior (1844) fôra pelo gabinete inglez adoptada uma habil medida compressiva, com endereço visivel ao Brazil : — consistira em estabelecer direitos exorbitantes para a entrada dos assucares produzidos em paizes ou regiões onde houvesse trabalho escravo.

Seis annos antes, a Inglaterra quizera, tambem, compellir Portugal a transigir com sua soberania, acceitando, em tratado, condicções ainda menos favoraveis do que as que tinham sido estipuladas em 1817. As negociações tinham sido feitas, de uma parte por Lord Howard, de outra pelo Visconde de Sá da Bandeira. Houve no pequeno Reino lusitano grande relutancia em se acceitarem certas exigencias.

Como meio compulsorio, a 18 de Maio de 1838, Lord Howard apresentou ao governo portuguez cópia de um despacho de Lord Parlmers-ton, Ministro dos Extranjeiros da Inglaterra, em o qual se lia, entre outras phrases duras, a seguinte: «Se Portugal, por mais tempo se demorasse em concluir o tratado proposto pelo Governo britannico, este, sem mais dilação, passaria a buscar, por seus proprios meios, attingir o fim para o qual tivesse deixado de obter a cooperação de Portugal.»

Da data desta intimação á do cumprimento da ameaça medearam, apenas, quinze mezes, pois, a 24 de Agosto de 1839, era decretado o *bill* que autorizava os navios de guerra britannicos a aprezar os navios negreiros portuguezes, submettendo os tripulantes á jurisdicção do Vice Almirantado Inglez. O abolicionista extremado Cochin, (que admite a legitimidade do direito de visita em tempo de paz, *quando convencionalmente estatuido*), assim commenta o *bill*-Parlmerston : «c'était punir

une violation du droit de gens par une autre violation». (*L'abolition de l'esclavage*, vol. II, pag. 293).

Para honra do bom nome britannico (que nunca deixa de se afirmar pela palavra de algum dos grandes portadores da verdade imparcial, que, em todas as épocas, illuminam a Inglaterra), Lord Wellington, por occasião de ser discutido o projecto de que sahio o *bill* contra Portugal, disse : que nelle ia uma invasão injusta e imprudente dos direitos de Portugal, o qual deveria resistir a tal medida, porque, se se submettesse, deixaria de ser nação independente : que semelhante medida era completa novidade, que causaria enorme sensação em todo mundo. (Discurso na Camara dos Lords, a 11 de Agosto de 1839.)

De nada valeram a Portugal palavras tão imparciaes quanto elevadas, nem o apoio desinteressado dos internacionalistas, nem o protesto immediato da sua imprensa, nem os clamores geraes que o *bill*-Parlmerston provocou (1).

Tres annos depois accedia à força e assignava o tratado desde muito exigido.

Isto exposto, facilmente se adivinha o que se teria passado com o Brasil, herdeiro, internacionalmente fallando, das dependencias de Portugal para com a Inglaterra. Mal recebeu o gabinete inglez noticia da notificação brasileira a respeito da terminação dos effeitos do tratado de 1826, deu-se pressa em agir exactamente como fizera com Portugal, ameaçando.

Em nota dirigida por Aberdeen ao Ministro inglez no Rio, Hamilton, elle, insinuava que a Inglaterra nada faria, caso o Brasil se propuzesse, de prompto, a assignar novo tratado e apontava, precizamente, os exemplos *portuguez* e hespanhol...

(1) V.: *O trafico da escravatura e o bill de Lord Parlmerston*, pelo Visconde de Sá da Bandeira, Lisboa 1840.

Para preparo da opinião publica, e afim de produzir effeito no Brasil, o circumspecto *Times* publicou um artigo, de evidente inspiração official, em que, embora reconhecendo haverem caducado as estipulações de 1817, endossadas pelo Brasil em 1826, sustentava ser licito á Inglaterra proceder contra os navios negreiros *como contra navios de piratas*, uma vez que assim os considerava a lei brasileira de 1831. Dizia textualmente o ponderado orgão londrino: « Os cruzadores de S. M. Britannica terão, sem duvida, ordem para considerar os subditos de S. M. Imperial que fizerem o trafico de escravos *como piratas* e como taes sem direito a protecção do seu proprio governo, expostos ao maior rigor da lei maritima das nações ».

O *Jornal do Commercio*, do dia 20 de Julho de 1845, publicando uma traducção litteral do artigo do *Times*, fez, em resposta, considerações cheias de bom senso e de patriotismo, que, ainda hoje, são merecedoras de attenciosa leitura. Observa o *Jornal*, desde logo, que o artigo do *Times* continha verdadeira ameaça tendente a obter do Brasil renovação da convenção que *felizmente* havia terminado. Argumenta contra a phrase final do artigo inglez com o proprio texto do tratado de 1817.

« Um crime de pirataria, creado convencionalmente, não póde estar sujeito á lei geral das nações; semelhante pirataria só póde ser julgada pelas regras estabelecidas nas convenções que a crearam, e essas regras são as que se contém nos artigos 2º, 3º e 4º do tratado de 1817, são as que sujeitaram os navios empregados no trafico a visita e a busca e ao julgamento pelas commissões mixtas, mas sómente durante os 15 annos marcados no artigo separado ».

Conclue, aconselhando o Governo a resistir á ameaça, por ser a opinião nacional contra a con-

venção de 1817 e serem ainda mais absurdas as novas pretensões.

Emquanto aqui, na imprensa, se discutia o projecto, ia elle seguindo seu caminho nas Camaras inglezas.

Não falhou a manifestação do criterio britannico pela voz de um dos mais conspicuos parlamentares, o Deputado Gibson, que, a 24 de Julho, assim se expressou sensatamente :

« Estou em que a politica do gabinete nunca conseguirá o anniquilamento do trafico, emquanto a força da opinião publica no exterior não contribuir para isto ».

Na mesma occasião este representante do povo inglez teve a precisa coragem para enunciar estas gravissimas considerações :

« Quando os navios são tomados na costa do Brasil o governo manda os negros para as nossas colonias. Por que? Porque precisamos de braços nas nossas colonias ; servimo-nos deste meio para abastecel-as de negros ». (*Jornal do Commercio*, de 5 de Outubro de 1845). (1)

Venceu a teimosia do gabinete. Passou o projecto, dando em resultado o *bill*, cujo epigraphe é (litteralmente traduzida) : « *lei para emendar uma lei intitlada « lei para pôr em execução uma convenção entre S. M. o Imperador do Brasil para a regularização e a final abolição do trafico africano de escravos »* Foi decretado a 8 de Agosto de 1845.

O *Jornal do Commercio* publicou uma traducção completa do, desde então, chamado *Bill-Aberdeen*, na sua edição de 13 de Setembro seguinte.

---

(1) Roberto Southey, escrevendo sua HISTORIA DO BRASIL no primeiro quartel do seculo 19.º, insinúa, imparcialmente, que, áquelle tempo, os escravos eram tratados nas colonias inglezas mais deshumanamente do que no Brasil. (Obra cit., trad. portugueza de Oliveira Castro, vol. 4.º, pag. 445).

A 12 de Outubro o mesmo *Jornal* dava a traducção de um artigo do *Times*, em o qual o grande orgão inglez reconhecia que o *bill, acto de extraordinario rigor*, se approximava de um *gesto de belligerancia*. Não é preciso accrescentar que — tal como fizera antes — o *Jornal* oppoz sizuda resposta, registrando e commentando a confissão audaciosa ou desastrada do *Times*.

Naquelle momento, como em outras situações, o *Jornal* reflectia, ao mesmo tempo, o pensar das classes conservadoras do paiz e os sentimentos patrioticos de todo o povo brasileiro, vibrando de legitima indignação.

Mas, afinal, em que consistia esta lei ingleza que teve a virtude de inflamar o nosso patriotismo? Haveria razão para tamanha grita?

Vejámos. O *bill* de 8 de Agosto de 1845 consagrava, *por deliberação unilateral*, o direito de visita e busca, e — o que é mais — submettia os navios brasileiros, sua carga e sua tripulação á jurisdicção do Vice-almirantado britannico, a pretexto de reprimir o trafico de escravos . . .

Ora, se o proprio *direito de visita convencional*, isto é, concedido reciprocamente por meio de tratados, é tido por alguns internacionalistas como pouco accetavel, implicando desnecessaria delegação da soberania nacional (Fiore, obr. cit., t. II, pags. 489 a 498); se esses mesmos internacionalistas, ao cogitar do exercicio de tal direito *em tempo de paz*, exactamente alludiam á hypothese de lhe servir de pretexto a abolição do trafico, e, não obstante o reconhecimento do que este tinha de attentatorio á civilização, não aconselhavam ás nações concessão ou transigencia tão perigosa, quão maior deveria ser o espanto de todos os homens independentes e imparciaes, ao verem que uma potencia, para chegar a obter um tratado no sentido das suas idéas, adoptara, *por si só, em uma*

*lei sua*, o alvitre de submeter a propriedade e os individuos de outra potencia á sua jurisdicção, restringindo para taes individuos, o uso e o gozo da liberdade dos mares !

Foram, por isto mesmo, muito a ponto, lembradas as opiniões dos mais autorizados juristas e politicos inglezes, em contrario ao proceder aviltante do gabinete britannico, inspirado, naquelle lance, por Lord Aberdeen.

Argumentou-se igualmente com os ajustes e convenções feitos pela propria Inglaterra, nos quaes ella, implicitamente, confessava que não lhe cabia, embora nas melhores intenções, *policar os mares*, caçando, sem delegação expressa, navios de outras nações, para os arrastar, com carga e tripulação, á barra dos seus suspeitissimos tribunaes maritimos . . .

Quanto a opiniões de notabilidades inglezas, sobressahiam algumas que não podemos deixar de transcrever. A de Lord Palmerston, proferida em Janeiro de 1840, em nota diplomatica que dirigio ao governo de Haiti, o qual expedira uma lei igual ás inglezas.

Dizia, então, o autor da lei contra Portugal, *decretada um anno antes* :

«Em tempo de paz nenhum barco pertencente a um Estado tem o direito de registrar e dar busca, e deter navios que façam sua róta debaixo do pavilhão ou pertencentes a outra potencia, sem permissão dada em tratado.»

No elevado tribunal inglez que se denomina *Côrte do Banco do Rei*, no anno de 1820, se decidio que as leis britannicas contra o trafico de escravos eram unicamente applicaveis aos subditos da Grã-Bretanha, e que o parlamento inglez não podia legislar para subditos de outras nações. (V. citado livro — *Inglaterra e Brasil*, 1845, pags. 189-191.

Memoravel e, por mais de um titulo, aproveitavel é a sentença do juiz inglez Sir William Scott, Lord Stowell, a proposito da apprehensão do navio francez *Louis*. Data de 15 de Dezembro de 1817. Nella, o illustre membro da Côrte do Almirantado, depois de historiar o facto do apresamento, passando a discutir a these juridica, mostra como era impossivel, áquella época, enxergar no trafico uma infracção ao direito das gentes, quando a escravidão ainda existia em muitos paizes civilizados. Entende que os sentimentos moraes contra o trafico devem ser inculcados pela maneira ordinaria da persuasão, visto como, por mais honroso que seja o *fim*, não justifica o emprego de *meios* indignos. Referindo-se, precisamente, ao supposto *direito de visita sem convenção prévia* nega-o terminantemente, como contrario á liberdade dos mares e firma sua distincção com o direito de visita *em estado de guerra*. (Em virtude desta sentença o navio francez foi restituído com toda sua carga).

Finalmente, para fechar com chave de ouro, que opinião mais expressiva poderia ser citada do que a do proprio Aberdeen? Foi elle, effectivamente, quem, em uma nota dirigida, a 13 de Outubro de 1841, a Mister Stevenson, Ministro dos Estados Unidos, escreveu:

«O uso do direito de busca em tempo de paz, quando não concedidos por tratados, é uma infracção do direito das gentes e um attentado contra a dignidade e a independencia nacional».

Fundado, pois, em principios doutrinaarios de valor incontroverso e nos termos das convenções feitas pela Inglaterra com muitas nações, inclusive Portugal e Brazil, o nosso governo dirigio ao governo britannico energico protesto, por meio da nota diplomatica de 22 de Outubro de 1845, assignada pelo Ministro dos Negocios Extranjeiros Antonio Paulino Limpo de Abreu. E' um

documento historico digno da consideração de todos os brasileiros, pois, ao lado de argumentação cerrada e convincente, se encontram, nelle, rasgos de altivez e de patriotismo que quizeramos deparar sempre em circumstancias identicas (1).

Entre outros topicos, igualmente fortes, se destacam estes :

« Absurdo fôra reconhecer no Governo britannico o direito de punir subditos brasileiros, nas suas pessoas ou na sua propriedade, por crimes commettidos no territorio do Imperio, sem muita expressa, clara e positiva delegação deste direito, feita pelo soberano do Brazil ao da Grã-Bretanha».

.....  
« Não é concebivel como possa o trafico ser considerado hoje pirataria, *segundo o direito das gentes*, quando, não ha muitos annos, ainda a mesma Inglaterra não se reputava infamada em negociar em escravos africanos, e quando outras nações cultas a ainda ha bem pouco tempo prosperaram esse trafico ».

Certo, terão notado os leitores que este argumento é reproducção exacta de um dos considerandos da sentença de lord Stowell, Juiz do Almirantado inglez, a respeito da captura do navio *Louis*.

A essa sentença allude a nota diplomatica, para demonstrar a contradicção do pensamento que inspirara o *bill-Aberdeen* com os principios estabelecidos pela magistratura ingleza.

Termina a nota, manifestando a boa vontade, que tinha o Governo Imperial, de pôr termo ao trafico, não só se utilizando de medidas internas, como de algum razoavel accôrdo, em que a Inglaterra quizesse, afinal, reconhecer a nossa soberania.

---

(1) Foi publicado na integra por Wheaton, na sua *Histoire des progrès du Droit des Gens*, 1853, 3ª ed., t. II, pags. 331 a 343.

No final das contas, como commentario da attitude da Inglaterra diante de Portugal e do Brasil, a pretexto do os levar á abolição do trafico, nunca poderíamos, por mais que rebuscassemos, encontrar melhores palavras do que as de lord Castlereagh, o valente porta-voz das pretenções britannicas nos Congressos de 1815 a 1822.

Eil-as:

«Fundada esperanza tenho de que nunca pedir-se-ha ao Governo britannico que empregue sua energia e poder de modo incompativel com a independencia das outras nações. Tenho para mim que o Parlamento e o povo inglez estão convencidos de que é um absurdo pretender, com a espada na mão, pregar moral, e estou intimamente persuadido de que as demais nações não devam ser coagidas pela força a seguir nossas maximas philanthropicas e moraes».

Por ahi se vê, mais um vez, que a ninguem é facultado ser propheta em sua terrá: os factos desmentiram, infelizmente, a previsão do lord Castlereagh (1).

---

(1) Acerca da absurdez contida no *bill-Aberdeen*, podem ainda ser vistos: *Prelecções de Direito Internacional*, por Menezes de Drummond, Recife, 1867, pags. 177 e seguintes; Thomaz Alves, *Anotações ao Codigo Criminal*, T. II, pag. 167.

## VI

Inefficacia comprovada do bill-Aberdeen. — Modificação da opinião dos politicos e dos fazendeiros no Brazil. — Projecto de nova lei repressiva do trafico. — Papel proeminente de Euzebio de Queiroz e Paulino de Souza (o velho). — Lei de 1850. — Sua execução fiel e rigorosa. — Extincção do trafico. — Homenagem aos contemporaneos da reforma humanitaria.

---

Teria a execução do acintoso *bill* resolvido o difficil problema, ou, pelo menos, attenuado os effeitos do trafico?

Segundo dados seguros, fornecidos pela estatistica, a resposta negativa se impõe. O *bill* naufragou de encontro á pertinacia interesseira dos traficantes, que se arriscavam a todos os perigos para auferir os grandissimos lucros que lhes advinham do seu repulsivo commercio.

Demais, não é desproposito conceber tal ou qual espirito de resistencia patriotica e de aventura guerreira, manifestado por Portuguezes e por Brazileiros, que viam as respectivas nacionalidades sob o dominio da força, limitadas em sua soberania. Não seria a primeira vez em que o interesse mercantil se casasse com um estimulo patriotico ou uma paixão de natureza altruistica.

Indubitavel é que, não obstante a execução vigorosa e, por vezes, exagerada, do *bill-Aberdeen*, o trafico *recredesceu*.

Em cada um dos annos anteriores á decretação do famoso *bill*, a importação era de 20.000

a 30.000 negros africanos. Pois bem, no anno de 1846 subio a 50.000, no seguinte a 56.000, e em 1848 a 60.000. Em 1849 baixou, apenas, um pouco; entraram, todavia, 54.000 escravos por contrabando, zombando do cruzeiro inglez e de todo apparelho repressivo que o *bill* instituiria...

Era, pois, imprescindivel, a bem da nossa dignidade nacional, cuidarmos de resolver o problema *por nós mesmos*. Foi a esta grande obra que se dedicou o Gabinete presidido pelo Senador José da Costa Carvalho, sendo o Ministro da Justiça, Euzebio de Queiroz, o verdadeiro orientador do movimento.

Um contemporaneo nos mostra de quanta habilidade deu provas este notavel estadista. (1). Elle mesmo, em discurso proferido dous annos depois da lei, já aqui citado, apresenta os factores da momentosa reforma. Segundo Euzebio de Queiroz, a excessiva importação de Africanos, nos annos que se seguiram ao vexatorio *bill Aberdeen*, começou a causar apprehensões no espirito dos homens mais esclarecidos da nossa politica, que notavam, dia a dia, mais accentuado o disequilibrio entre as duas classes — a livre e a escrava — empregadas na lavoura, e previam serios perigos para a ordem publica. Por outra parte, os fazendeiros, que haviam realizado grandes compras de escravos e para este fim hypothecado suas propriedades e assumido outras obrigações, viam-se frequentemente desilludidos com a perda de muitos africanos, que, logo nos primeiros tempos da introdução nas fazendas, morriam, em razão dos máos tratos da viagem, das differenças de clima e alimentação, dos novos habitos de trabalho. Dahi resultava «a nossa propriedade territorial ir passando das mãos dos agricultores para as dos espe-

(1) Pereira da Silva, *Memorias do meu tempo*, vol. I, pag. 217-220.

culadores e traficantes», portadores dos titulos de divida representativos das compras inconsideradas de escravos.

Tinha, portanto, em cinco annos, esmorecido a resistencia opposta á abolição do trafico, creando-se uma atmospheria mais favoravel ás idéas civilisadoras : — o interesse, ainda uma vez vinha ao encontro do humanitarismo ; o egoismo fazia causa commum com o altruismo...

Para aproveitar a momentanea desillusão dos proprietarios ruraes, os quaes dominavam, até certo ponto, as varias correntes da opinião politica no Brazil (1), era necessario dar um golpe prompto, satisfazendo a aspiração da *élite* nacional. Lançou Euzebio de Queiroz mão do malogrado projecto de 1837 — a que, de relance, alludimos. Dormia elle na Camara dos Desputados, desde 1848. Antes, tinha sido retomado, submettido a exame do Conselho de Estado, emendado. Euzebio apresentou novas emendas, corrigindo as falhas da lei de 1831 e tendo o bom senso de tirar do Tribunal do Jury a competencia para julgar as infracções á nova lei.

Os pensamentos que guiaram o celebrado homem politico e abalizado administrador foram estes: atacar, com vigor, as novas introduccões de africanos, esquecendo e amnistiando as anteriores á lei ; dirigir a repressão contra o trafico no mar, ou no momento do desembarque, enquanto os africanos estivessem ainda em mão dos introductores.

A lei de 1831 era aproveitada quanto á penalidade, e seus effeitos civis e criminaes mantidos em beneficio dos africanos.

---

(1) «Os senhores de escravos e fazendeiros dominavam o Brazil : elles faziam os eleitores ; estes os deputados e senadores ; dos deputados e senadores tirava o Imperador os ministros».

(Ferreira Vianna Filho, artigo na revista OS ANNAES, anno II, n. 21, pag. 137.)

Afinal, a 4 de Setembro de 1850, foi decretada a lei n. 584, que estabeleceu novas medidas para a repressão de trafico de africanos no Brasil.

A competencia para o processo e julgamento dos importadores de escravos e seus cúmplices foi conferida a auditores de Marinha, creando o governo as auditorias convenientes e provendo nellas juizes de direito que exercessem a judicatura em comarcas do littoral.

Para de uma vez dissipar o velho equivoco relativo á confusão do «crime de introduccção de escravos» com o de *pirataria*, o Ministro dos Negocios Extranjeros, Paulino José Soares de Souza, (um dos maiores propulsores da abolição do trafico) propoz que se firmasse bem o principio de ser como tal considerado o crime *no territorio do Imperio*.

Nesta conformidade se redigio o art. 4.º da lei, em contrario ao criterio britannico, pois ficou claro que, na especie, não se verificava o *crime de pirataria* SEGUNDO O DIREITO DAS GENTES, dando lugar as visitas dos nossos navios pelos vasos de guerra estrangeiros. Não; para nós, sómente para nós, em face do *nosso* direito nacional, a pratica do trafico era tida por *pirataria*, sujeita á acção repressiva dos *nossos* tribunaes.

Os effeitos da lei de 4 de Setembro foram, evidentemente, salutaes. A acção inflexivel das autoridades muito contribuiu para essa boa resultancia (1). Antes da sua decretação, na vigencia da lei de 1831, o governo determinara á policia desta cidade que procedesse contra os donos de depositos clandestinos de escravos, destinados ás

---

(1) O celebrado traductor da DIVINA COMEDIA, J. P. Xavier Pinheiro, no seu muito aproveitavel EPITOME DE HISTORIA DO BRASIL, testemunha que a lei fôra executada «com a maior consciencia e austeridade, poderosamente auxiliada pela opinião geral do paiz, que prorompeu contra aquelle commercio barba».

fazendas do interior. Apprehendidos os pobres africanos, eram declarados livres, sem consideração para com certos politiquieiros que, já áquella época, se arvoravam em protectores de todos os negocios illicitos e immoraes.

Para fiel execução da lei, foram expedidos os regulamentos n. 708, de 14 de Outubro e 731, de 14 de Novembro de 1850, explicados pelo Aviso de 9 de Janeiro de 1851. Como a extensão da costa do Brasil tornasse mui difficil a severa fiscalização maritima — que constituia uma das bases do novo systema prohibitivo e repressivo — a lei n. 656, de 18 de Agosto de 1852, autorizou a despeza até réis 800:000\$000, com aquisição de vapores especialmente destinados áquelle serviço.

Diga quanto aos effectos da execução da lei, um dos maiores amigos da raça escravizada, o jurisconsulto Dr. Agostinho Marques Perdigão Malheiros, presidente, por alguns annos, do nosso Instituto dos Advogados:

«O certo é que o trafico soffreu, logo, em 1850, um golpe profundo.

O numero de africanos importados nesse anno desceu a 23.000, quasi a dous terços menos do que fôra annualmente importado desde 1846 a 1848; em 1851, sómente 3.287; em 1852, apenas 700».

(A ESCRAVIDÃO NO BRASIL, parte 3<sup>a</sup>, 1867, pag. 56.)

Repetiram-se, como é natural, as manobras para introducção clandestina e impune de escravos, e é de crêr tivessem algumas logrado exito.

Mas, em outros casos, a acção firme e resoluta das autoridades desanimou os mais affeitos e gananciosos, dando exemplos que ficaram celebres. Haja vista a tentativa de introducção operado em Serinhaem, que motivou procedimento assás energico do Conselheiro Paiva Teixeira, então Chefe de Policia da provincia de Pernambuco

(1856). Convém lembrar que, dous annos antes, a lei n. 731 tinha sabiamente ampliado a competencia dos auditores de Marinha, creados pela lei de 1850, para processar e julgar os traficantes *ainda quando a perseguição delles e dos escravos não se realisasse no acto do desembarque e, sim, fosse feita posteriormente, logo que a autoridade publica tivesse conhecimento do facto, qualquer que fosse a distancia da costa em que elles se achassem.*

No mesmo anno de 1856, quando se deu a derradeira tentativa, de Serinhaem, Lord Parmerston, em plena Camara dos Communs, dizia que, no seu entender, estava extincto o trafico no Brasil, no que não foi contestado (pondera Perdigão Malheiro)—por Aberdeen, que tinha assento na Camara dos Lords.

Em 1862, Christie, Ministro inglez no Rio de Janeiro, opinava officialmente perante seu governo, declarando parecer-lhe impossivel a restauração do trafico.

Só em 1866, porém, o Conselheiro José Thomaz Nabuco de Araujo, Ministro da Justiça, proclamou, de uma vez, extincto o trafico, visto como, durante nove annos, nenhuma nova tentativa de introdução de escravos se havia verificado.

As peripecias, os incidentes, as difficuldades, as amarguras, que assignalaram, na historia da nossa civilização, a porfiosa campanha da extincção do trafico, contém mais de uma proveitosa licção a legisladores e a administradores publicos. Quando não tivessemos, afinal, o consolo de haver resolvido, *em tempo opportuno*, fiados apenas em nós mesmos, o problema que servira de pretexto para tantas e tamanhas investidas contra a nossa soberania, deveriamos nos contentar com as repetidas provas do prudente patriotismo dessa geração de

políticos, á qual pertenceram (entre outros vultos de identica estatura moral e intellectual): Honorio Hermeto, Paulino de Souza, José da Costa Carvalho, Theophilo Ottoni, Limpo de Abreu, Canção de Sinimbú, Tavares Bastos, Montezuma, Silveira da Motta, Zacarias de Góes e Vasconcellos, Euzebio de Queiroz e Nabuco de Araujo.

Nem todos trabalharam em prol da idéa vencedora da extincção do trafico; alguns lhe foram, *até certo ponto*, adversos (1) mas todos, por constantes manifestações de amor ao bem publico, illustraram a sua época e deram aos debates politico-administrativos um realce que elles nunca mais tiveram, entre nós.

Grandes tempos, grandes homens!

---

(1) Não são de espantar as manifestações de alguns dentre os nossos grandes políticos contrarios á abolição do trafico, por consideral-a *inopportuna*. Galdstone, depois chamado *the great old man*, tambem, em certa época, votou contra as leis protectoras do trabalho das mulheres e das crianças nas fabricas e não se mostrou favoravel a abolição da escravidão na India

---



