

UNIVERSIDADE SALGADO DE OLIVEIRA – UNIVERSO
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
CURSO DE MESTRADO

JOSANE RODRIGUES BOECHAT

O TRÁFICO ILÍCITO NA REGIÃO DE MACAÉ: ESTRATÉGIAS, EMBARCAÇÕES
E TRAFICANTES

NITERÓI
2010

JOSANE RODRIGUES BOECHAT

O TRÁFICO ILÍCITO NA REGIÃO DE MACAÉ: ESTRATÉGIAS,
EMBARCAÇÕES E TRAFICANTES

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Salgado de Oliveira – UNIVERSO – Niterói, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Jorge Prata de Sousa

NITERÓI
2010

FOLHA DE APROVAÇÃO

JOSANE RODRIGUES BOECHAT

O TRÁFICO ILÍCITO NA REGIÃO DE MACAÉ: ESTRATÉGIAS, EMBARCAÇÕES E TRAFICANTES

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Salgado de Oliveira, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em História, aprovada no dia ___/___/___ pela banca examinadora, composta pelos professores:

Prof. Dr. Jorge Prata de Sousa (Orientador)
Professor Adjunto do Programa de Pós-Graduação em História da UNIVERSO

Prof.^a Dr.^a Cláudia Rodrigues
Professora do Programa de Pós-Graduação em História da UNIRIO

Prof.^a Dr.^a Marcia Amantino
Professora Adjunta do Programa de Pós-Graduação em História da UNIVERSO

Dedico aos meus familiares e amigos, que me toleraram e me incentivaram em uma fase de vida que muito me desgastou.

AGRADECIMENTOS

Neste período conturbado, atarefado, voltado quase que exclusivamente para a pesquisa, não posso deixar de considerar o fato de somente poder tê-la concluído levando-se em conta o apoio e a compreensão de todos que conviveram comigo nesta minha etapa da vida.

Agradeço principalmente a minha eterna amiga, minha mãe, Josemar, sempre ao meu lado, muitas vezes em silêncio, porém presente, capaz de tornar este momento possível, com apoio e incentivo e pela confiança que sempre me demonstrou; e ao meu pai (*in memoriam*), que, continuamente, esperou por minhas atitudes inovadoras e sempre me apoiou.

Gostaria de agradecer ao meu orientador, Professor Jorge Prata, sempre muito exigente na conclusão deste trabalho.

Agradeço ao Corpo Docente da Universidade Salgado de Oliveira, de que fazem parte elementos eficazes na composição de meu trabalho, quando do cumprimento dos créditos das disciplinas, auxiliando positivamente a minha proposta.

Agradeço aos meus lindos filhos, Bárbara, Leandro e Raphael, que, com sua infinita paciência, dedicaram momentos de seu tempo lendo e repassando o texto comigo, indicando com sua perspicácia meus erros ao colaborarem comigo, de maneira singela e atenciosa, na construção deste trabalho.

Aos meus amigos, sempre presentes, que me apoiaram de maneira sugestiva, nunca deixaram de me ouvir e divulgar minhas ideias e pesquisas durante o período de construção desta dissertação deixo aqui meu agradecimento.

Ao meu amigo, Professor Doutor Acildo Silva, a quem muito sou grata e que foi meu mestre e incentivador e imperativo na consecução de um fim determinado, proporcionando bases para suportar os azares durante o período de composição da dissertação, meu especial agradecimento.

A minha amiga Guilhermina, que sempre esteve presente durante a elaboração deste trabalho, com seu apoio e incentivo, ajudando a superar os obstáculos com palavras calorosas.

Quero agradecer ao Paulo Roberto, pelo tempo que suportou ficar sozinho para eu poder fazer o mestrado.

Sem deixar de mencionar, nos agradecimentos, as pessoas do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, sempre tão solícitas em ajudar e poder contribuir com o meu trabalho, entre eles a Joyce, a Rosane, o Sátiro, o Cláudio – todos muito competentes em seus setores – ajudaram de modo agradável.

Sem esquecer-me do Seu João, do IHGB, do setor de consultas da biblioteca e de tantos outros, que passaram por minha vida deixando marcas indeléveis.

Agradeço às pessoas que encontrei durante o período em que trabalhava na dissertação, entre elas as funcionárias do Arquivo do Ministério das Relações Exteriores (Itamaraty), no Rio de Janeiro, e ao Doutor Newman di Carlo Caldeira por suas apreciáveis recomendações para conseguir mais documentações na complementação de minhas hipóteses.

Agradeço à Professora Márcia Amantino, que foi uma das primeiras pessoas que iluminaram o caminho, e ao incentivo para eu enveredar nesta pesquisa e trabalho; aos amigos e colegas de Macaé, que sempre confiaram no meu propósito de contar uma parte da história da cidade, contribuindo para desvelar suas passagens pelo tempo;

Aos meus colegas de trabalho, professores, coordenadores e diretoras, principalmente aos meus alunos, enfim, que sustentaram minhas idas e vindas a Niterói e confiaram em meu sucesso no trabalho de dissertação.

Sem deixar de mencionar a caríssima Nancy Faria, a pessoa que permitiu este meu trabalho, na revisão/formatatação final que sem ela não aconteceria.

Por fim, agradeço a todos que estiveram ao meu lado – meu muito obrigada!

*Bom mesmo é ir à luta com determinação,
abraçar a vida e viver com paixão,
perder com classe e viver com ousadia.
Pois o triunfo pertence a quem se atreve
e a vida é muito bela para ser insignificante.*
Charles Chaplin

RESUMO

PALAVRAS-CHAVE: Contrabando. Tráfico. Traficantes.

O TRÁFICO ILÍCITO NA REGIÃO DE MACAÉ: ESTRATÉGIAS, EMBARCAÇÕES E TRAFICANTES

A proposta da dissertação, relacionada à Linha de Pesquisa Sociedade, Trabalho e Cultura do Programa de Mestrado em História Social e Política do Brasil, tem a finalidade de investigar o tráfico ilegal e suas implicações na primeira metade do século XIX, no município de Macaé. Chama a atenção para os navios que atuavam nessa atividade ilegal, autuados no tráfico de contrabando de africanos negros boçais, vindos da África. Muitos deles apareceram apenas como suspeitos de tráfico, como também os traficantes, sua tripulação, isenta de quaisquer crimes ou contravenções. Os próprios traficantes, ou mesmo os donos dos navios negreiros são apenas suspeitos de tráfico e contrabando. É importante ressaltar que denúncias de suspeitas podem ser de difícil comprovação e confirmação. Assim, a pesquisa propõe averiguar a prática do tráfico ilegal da cidade de Macaé, analisando a rota do contrabando e da pirataria de africanos, as apreensões feitas na costa do município, seja por navios da polícia da Marinha Brasileira ou Inglesa, como, quantos navios e quais dos traficantes foram apreendidos como suspeitos por contrabando e pirataria.

Interessa, também, neste estudo, dar conta dos sujeitos envolvidos nessa prática ilegal, evidenciando os traficantes de Macaé, como Victorio Emmanuel Paretto (italiano), José Bernardino de Sá (português), Joaquim Ferramenta, José Severino de Avellar, Francisco Domingues de Araújo. Vários foram os barcos suspeitos de tráfico, contrabando e pirataria nas imediações da cidade e de apreensões, por exemplo, o navio brigue/escuna *Tentativa* e o iate *Rolha* e tantos outros, que foram apresados e removidos em depósito para a Casa de Correção da Corte para inquérito e para responder ao processo crime de tráfico, contrabando e pirataria.

ABSTRACT

KEY WORDS: Contraband. Traffic. Dealers.

THE ILLICIT TRAFFIC IN THE MACAÉ REGION: STRATEGIES, BOATS AND DEALERS

The proposal of the dissertation is related to the Research Line Company, Work and Culture in the Masters Program in Social and Political History of Brazil, has proposed to investigate the illegal trafficking and its implications in the first half of the nineteenth century, the city of Macaé. Draws attention to the vessels that operated in this illegal activity, filed in the trafficking of contraband stupid black Africans from Africa. Many of them appeared only as a suspicion of trafficking, as well as traffickers, his crew, free of any crimes or misdemeanors. The traffickers themselves or even the owners of slave ships are only suspected of trafficking and smuggling. Importantly, reports of suspected may be difficult proofs and confirmations. Thus, the research proposes to investigate the practice of trafficking in the city of Macaé analyzing the route of smuggling and piracy in Africa, the arrests made on the coast of the municipality, whether by police navy ships Brazilian or English, like, how many ships and who traffickers were seized as suspects for smuggling and piracy. Interested also in this study to account for the individuals involved in this illegal practice, showing how the traffickers in Macaé, Victorio Emmanuel Paretti (Italian), Jose Bernardino de Sá (Portuguese), Joaquim Tool, José Severino de Avellar, Francisco Domingues de Araujo. Several boats were suspected of trafficking, smuggling and piracy in the vicinity of the city of Macae and seizures, for example, the ship and brig schooner yacht Attempt stoppers and many others were captured and removed from storage for the House of Correction Court for investigation and respond to criminal proceedings for trafficking, smuggling and piracy.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: MUNICÍPIO DE MACAÉ	23
FIGURA 2: MAPADA ÁREA DE ESTUDO DO PARQUE DE JURUBATIBA.....	24
FIGURA 3: MUNICÍPIO DE QUISSAMÃ	26
FIGURA 4: MUNICÍPIO DE CARAPEBUS	27
FIGURA 5: MUNICÍPIO MDE CONCEIÇÃO DE MACABU	30
FIGURA 6: MUNICÍPIO DE MACAÉ (IMPÉRIO).....	34
FIGURA 7: MAPA DO MUNICÍPIO DE MACAÉ (DESMEMBRADO)	33
FIGURA 8: FORTE SANTO ANTONIO DE MONTE FRIO	37
FIGURA 9: FORTE MARECHAL HERMES	37
FIGURA 10: FAROL DE IMBETIBA	39
FIGURA 11: ILHA DE SANT'ANA DE MACAÉ	43
FIGURA 12: BAÍA DE SÃO SEBASTIÃO (SÃO JOÃO) DE MACAÉ.....	47

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: FONTE: DOCUMENTAÇÃO DO ANRJ DAS EMBARCAÇÕES E
ESCRAVOS APREENDIDOS NAS IMEDIAÇÕES DE MACAÉ.....58

GRÁFICO 2: FONTE: ESTIMATIVAS DO NORTE FLUMINENSE DE ENTRADAS
POR DESEMBARQUES DE AFRICANOS ILEGALMENTE.....73

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: FONTE: AHI, PROCESSOS DA COMISSÃO MISTA ANGLO-BRASILEIRA.....	71
---	----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1 – MACAÉ E O TRÁFICO ILÍCITO NOS PORTOS E NAS PRAIAS....	22
1.1. Macaé: a Princesinha do Atlântico, um lugar à beira-mar.....	22
1.2. O tráfico suspeito.....	48
CAPÍTULO 2 – LEGISLAÇÃO, TRAFICANTES E APREENSÕES.....	62
2.1. Legislação e Comissão Mista.....	62
2.2. Os traficantes e seus interesses.....	79
2.3. As apreensões de embarcações negreiras.....	87
CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DOS NAVIOS APRESADOS EM MACAÉ: IATE <i>ROLHA</i> E GAROUPEIRA <i>SANTO ANTÔNIO BRILHANTE</i>	91
3.1. A entrada do iate <i>Rolha</i> no Porto de Macaé.....	91
3.2. A apreensão do palhabote/iate <i>Rolha</i>	103
3.3. As estruturas dos processos do iate <i>Rolha</i> e da garoupeira <i>Santo Antônio Brilhante</i> na Auditoria Geral da Marinha.....	113
3.3.1. O processo crime de tráfico do iate <i>Rolha</i>	121
CONCLUSÃO.....	129
FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	135

INTRODUÇÃO

A pesquisa é fruto de um estudo acerca do tráfico ilegal e de suas implicações na primeira metade do século XIX, no município de Macaé.

O cenário, em teoria, era um terreno favorável aos envolvidos no comércio ilegal de africanos, em que se afirmaram conquistas importantes, como o acesso à justiça e a conversão em um instrumento de asserção de direitos, por via judicial, um componente fundamental na luta contra a escravidão, principalmente, com o fim do tráfico e do contrabando, portanto, um instrumento político de domínio público.

A temática do tráfico ilegal é significativamente recorrente nos estudos historiográficos, como, por exemplo, a abordagem estabelecida por Jaime Rodrigues, no livro "O Infame Comércio"¹, que trata o assunto do contrabando e pirataria no Brasil, no primeiro meado do século XIX, mostrando, de forma abrangente, como essa prática perpassou todo o litoral do território brasileiro. Por outro lado, instiga e abre leques investigativos para novos aprofundamentos e estudos a seu respeito.

O objetivo deste trabalho é enfatizar o aspecto político dos processos contra o tráfico, o contrabando e a pirataria de africanos pelas iniciativas governamentais, da sociedade civil e de políticos abolicionistas para acelerar o fim da escravidão em contradição àqueles que se recusavam a aceitar o fim da escravidão e do tráfico de escravos.

Nos séculos XVI, XVII e XVIII, o tráfico para o Império Português era fundamental, pois o comércio na região o garantia, arcando com os custos da empresa e gozando dos lucros proporcionados, já que havia dependência para o progresso da Colônia portuguesa na América.

¹ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/CECULT/Coleção Várias Histórias.

O panorama do mercado humano de africanos muda a partir de meados do século XIX, tanto para a Coroa Portuguesa quanto para o Brasil, após sua Independência. Na África, as negociações passam a ser furtivas e com novos métodos, para fugirem ao controle e ao combate feito pela Coroa Britânica, principalmente.

O mesmo acontece no território brasileiro, assumindo uma postura clandestina, cautelosa e discreta, razão de descarregarem as mercadorias humanas, os africanos novos, em litoral ermo. A proibição de contrabando de negros africanos perdurou em média por 26 anos no Brasil, a partir da Independência em 1822, e 52 anos em média que transcorreu o tempo de duração do processo de ilegalidade do tráfico transatlântico. O Rio de Janeiro era o maior distribuidor de escravos para o Brasil; nem a proibição do comércio negreiro modificou a conjuntura, apenas a adaptou.

A abordagem é instigante e chama a atenção para os navios que atuavam nessa atividade ilegal, para os que foram apenas suspeitos e para os autuados no tráfico de contrabando de africanos negros boçais, vindos da África. Muitas embarcações apareceram apenas como suspeitas de tráfico, como também sua tripulação, isenta de quaisquer crimes ou contravenções. Grande número dos próprios traficantes, ou mesmo dos donos dos navios negreiros, é apenas suspeito de tráfico e contrabando. É importante ressaltar que muitas dessas denúncias de suspeitas são de difíceis comprovações e confirmações.

É importante destacar que todas as ações que envolveram o contrabando de africanos estavam subordinadas às minúcias e aos detalhes que o regulavam, sob a forma imperativa do “Código Criminal do Império do Brasil”.²

Existia um comércio abrangente, composto por pessoas da sociedade, políticos e comerciantes, formando uma rede interligada, mostrando-se forte, apresentando-se como uma via de favorecimento a esse comércio ilegal, capaz de permanecer quase ileso a essas tomadas de decisões pelas autoridades competentes.

Processava-se, nessa emaranhada rede, uma complexidade jurídica, por estar presente em todo o litoral brasileiro, o que implicava numa sociedade conivente, num

² http://www.ciespi.org.br/base_legis/legislacao/COD11a.html

país agro exportador, expressamente representado por uma demanda de mão-de-obra escravista. A tudo isso se somava o comércio e o contrabando de africanos. A partir do fim do tráfico legal, pelas Leis de 1831³ e 1850⁴, foi impedida sua negociação livre, dificultando seu trânsito e implicando num comércio criminoso.

O nascente país que despontava o Brasil, mantido por uma economia escravista dependente, passa a sofrer sanções por parte das autoridades locais e também pela política inglesa, que se interpõe de modo abrangente, e dificultando o comércio transatlântico de africanos.

O Brasil torna-se grande no contrabando de africanos, que são embarcados na e trazidos da Costa d'África, “despejados” muito deles nas praias desertas e afastadas, ao longo da costa brasileira, em cidades de seu litoral, implicadas na manutenção do tráfico e no abastecimento, não só do próprio local, mas no intercâmbio do comércio interno do país.

Os navios negreiros que faziam o tráfico com a África, levando, na ida para o continente negro, produtos brasileiros como cachaça, fumo, cacau, e tantos outros artigos. Na sua volta ao continente brasileiro, eram abastecidos com um carregamento de almas.

As embarcações negreira, com o bloqueio ao tráfico de africanos, sofreram transformações, tendo seus cascos e velas impulsionados por novos modelos, como meio de torná-los mais velozes, ocasionando uma diminuição no tempo de travessia.

A Independência do Brasil implicou em desfavorecimento para os senhores de escravos e os comerciantes de africanos, pois, aproveitando-se da situação vigente e da necessidade de se reafirmar seu estado independente, o país passa a usar manobra e condução para o fim do tráfico, pelas ações antitráfico do imperialismo inglês. Pela

³ Antônio Feijó, padre liberal, responsável pela aprovação do Projeto de Barbacena (com algumas emendas), tornando-o lei em 7 de novembro de 1831. Feita em obediência a um compromisso do Brasil com a Inglaterra, a fim de extinguir o tráfico de escravos; libertava os africanos chegados ao Brasil após sua assinatura.

⁴ “Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850 (Lei Eusébio de Queirós). Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império.” Em 4 de setembro de 1850 foi sancionada a lei que, depois de uma sucessão de medidas inócuas, determinou o fim do tráfico de escravos no Brasil. A lei tomou o nome de seu proponente, o então Ministro da Justiça Eusébio de Queirós.

necessidade do Brasil se afirmar sua autonomia perante aos outros países, inclusive Portugal.

A essa dificuldade somam-se acordos Brasil/Inglaterra, regidos por decretos, artigos de leis e Tratados, embasando os ingleses e os brasileiros a levarem a cabo o fim do comércio transatlântico de africanos, feito a partir dos apresamentos de navios que comercializavam com a Costa d'África.

Essa conflitante demanda faz com que, não mais como antes, o comércio transatlântico agora se torna proibida abaixo da linha do Equador. Essa condição é acompanhada de perseguições, repreensões, represálias e apreensões de embarcações, buscando firmar o fim do tráfico e da escravidão, enquanto o novo país vivia sob a perdurável pendência da escravidão como mão-de-obra característica.

Mesmo em uma época do Brasil marcada por períodos difíceis de revoltas, revoluções, rebeliões e levantes reacionários; a Marinha de Guerra Imperial Brasileira se propôs a tarefa e, para isso, colocando-se na supressão ao tráfico em águas brasileiras ou internacionais, atenta a suspeitas vindas de terra ou mesmo por mar, alertando sobre os possíveis navios que estariam ligados ao tráfico e ao contrabando de africanos.

Nessa abordagem de tráfico e contrabando de africanos negros, de suspeitas e apreensões de navios pelas auditorias instaladas pela Marinha Imperial Brasileira, surge o processo-crime de apresamento do navio iate Rolha, no porto de Macaé, pelo navio a vapor Urânia, detendo e mantendo em prisão os 209 africanos negros boçais, juntamente com 4 homens africanos adultos, da garoupeira Santo Antônio Brilhante, no mesmo dia e porto.

A amostragem nos relatórios e rol dos africanos apreendidos dessas embarcações detidas em Macaé mostra que compunham de diversas nações, vindos de vários pontos da África, fato esse também descrito por Jaime Rodrigues em sua tese de doutorado. O tráfico para o Brasil fazia uso de navios diferentes, não havia exatidão no tipo, na forma modelar do tamanho ou especificidade qualquer. Quanto à rota dessa atividade, o autor aponta que houve mudança em relação às embarcações, como também à carga, no caso de africanos.

Assim, a pesquisa se propôs a averiguar a prática do tráfico ilegal de contrabando e pirataria de africanos na cidade de Macaé e na costa do município, combatida por navios da polícia da Marinha Brasileira ou da Inglesa, uma rota do tráfico influente na economia do comércio negreiro, com a incidência do desembarque de contrabando de negros africanos para o município e para os traficantes residentes na província.

Interessa, também, neste estudo, dar conta dos sujeitos envolvidos nessa prática ilegal, bem como de onde partiam da costa africana, do destino final considerado dos negros apreendidos.

Destacaram-se os traficantes Victorio Emmanuel Paretto (italiano), José Bernardino de Sá (português), Joaquim Ferramenta, José de Souza Velho e Francisco Domingues de Araújo, entre outros. Assim enriqueciam, aumentando abusivamente o preço da venda, justificando-a com as dificuldades encontradas para transportar os africanos, um dos maiores negócios da época.

A pesquisa se estabeleceu a partir do processo-crime averiguado, relacionando o modo pelo qual foi conduzido e suas implicações no diálogo com o município de Macaé, chegando-se ao resultado do estudo com ênfase no argumento de esclarecer e preencher lacunas da história regional, o que se elaborou com base no caráter de fomentar a otimização na área bloqueada para o favorecimento de diversas outras questões, ainda por saber.

Distribuídos assim, no primeiro momento, no Capítulo 1, será definida a localização do município de Macaé, sua significação no país, do seu passado ao presente, e referendadas a sua economia e a sua sociedade, da participação direta no contrabando de africanos.

Apresentarei um histórico da cidade, destacando suas raízes, aclarando o caminho trilhado, ilustrando, de modo claro e evidente, a identificação de seus costumes e sua cultura, constituídos pela relação de poder emanada do seio da sociedade.

No segundo capítulo, farei uma retrospectiva do que foram à escravidão, o tráfico e o crime de contrabando. Destacarei as representações do poder público em

fazer crer nas possibilidades de elaborar meios de retardar o processo do fim da escravidão, em acreditar nas novas metas e diretrizes elaboradas, na intenção de manter o respeito à dimensão alcançada pela lei, pelos seus artigos e pelos decretos, como também discutir a possibilidade de intromissão da Inglaterra em nosso território, em águas até mesmo internacionais [Houve ação inglesa em todos os sentidos e em todos os mares ocidentais], contando com o esforço conjunto com que foram conduzidas, nos tribunais, as comissões mistas e a Auditoria Geral da Marinha. Um número relativamente favorável de comerciantes de escravos esteve estabelecido na região⁵, considerando a participação de conexão com outras regiões, com os mesmos padrões, proporcionando a idéia do tráfico inter-regional. Macaé era tida como um celeiro de escravos disponíveis ao abastecimento de outras regiões.

Quanto ao terceiro capítulo, demonstrarei, com base fundamentada no processo-crime, a suspeita de comércio ilícito de africanos negros boçais, contra o iate Rolha e a garoupeira Santo Antônio Brilhante, apresados no porto e nas imediações do município de Macaé, no dia 4 de outubro de 1850, pelo navio de guerra a vapor Urânia, da Marinha de Guerra Imperial Brasileira. Corroboram-se os fatos a partir da instauração do processo-crime na Corte do Rio de Janeiro, em consignação tutelar pelo Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e pelo Fundo de Auditoria Geral da Marinha (documentos microfilmados em 1991 e passados por revisão em 2001).

A conclusão se posicionará de modo a representar o confronto de interesses, ou seja, como o Brasil necessitava da manutenção da escravidão, por depender diretamente da mão-de-obra africana escravizada, utilizada para atender ao aspecto socioeconômico-político. E Macaé não era diferente do restante do Brasil, também fazia comumente uso de escravos, mão-de-obra empregada na maioria das lavouras, no meio urbano, no meio rural, nos serviços particulares e em obras públicas.

A conclusão se posicionará de modo a representar o confronto de interesses, ou seja, como o Brasil necessitava da manutenção da escravidão, por depender diretamente da mão-de-obra africana escravizada, utilizada para atender ao aspecto sócio-econômico-político. E Macaé não era diferente do restante do Brasil, também fazia

⁵ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 472. Relação de pessoas suspeitas de tráfico.

comumente uso de escravos, meneio empregado na maioria das lavouras, no meio urbano, no meio rural, nos serviços particulares e em obras públicas.

Um exemplo de como as terras ao norte da Corte do Rio de Janeiro se despontava e era sugerida nos relatórios e cartas oficiais em torno do lucrativo comércio de escravos, enfim, evidencia como se fazia a riqueza em terras brasileiras. Essa prática, já em 1846, chamava a atenção do Ministro norte-americano na Corte, Henry A. Wise, escrevendo ao Secretário de Estado James Buchaman, que

(...) havia somente três maneiras de enriquecer no Brasil: o tráfico negreiro, a usura e o negócio dos comissários do café. Os negociantes estrangeiros só se ocupavam do último, mas para um brasileiro ser “homem de importância” todos tem que participar mais ou menos, direta ou indiretamente, dos dois primeiros. E todos que são de importância participam de ambos. Aqui se deve rico para aproveitar da usura e, para ser rico, ocupar-se do tráfico negreiro. Os traficantes são, então, ou homens no Poder, ou aqueles que emprestam aos homens que estão no Poder e os que seguram pelos cordões da bolsa. Consequentemente, o próprio Governo é de fato um Governo escravagista contra suas próprias leis e Tratados.⁶

Por essa e outras razões tentarei fazer entender a situação que se encontrava a cidade de Macaé e já vinha sendo citada nos relatórios interprovinciais e interministeriais por acolher e perpetuar a comercialização de africanos, fazendo o tráfico de escravos, por encontrar-se em situação favorecida, dada a sua localização de estar conectada e interligada diretamente, por meio marítimo e terrestre, à Corte do Rio de Janeiro.⁷

Macaé recebia os barcos mais pesados e de maior calado, pois suas águas eram mais profundas, diferença acentuada da costa do norte fluminense. Por isso, a representação do tráfico no município, fazendo corroborar o contrabando de africanos novos para as regiões adjacentes, por sua localização privilegiada em relação à Corte do Rio de Janeiro, pela repercussão⁸ de outrora e da notabilização no panorama nacional, em que se descrevia: “A escravidão em Macaé foi considerada um grande mal

⁶ Itamaraty. Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros, RJ, 1846.

⁷ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 472. Relação dos traficantes elaborada pela Polícia Provincial do Império

⁸ Ibidem. Relação de pessoas suspeitas de tráfico.

necessitado de um remédio heróico, mas um remédio que não viesse perturbar a vida do país, como aconteceu”.⁹

Em síntese, delinearei um momento, uma época, em que o município se apresentava iluminado pelos holofotes do deleite da prosperidade, apesar da circunstância [a escravidão], porém a situação se modifica, invertendo todo o seu glamour, em lembranças do passado, de saudades dos tempos áureos que vivera.

Até uma lenda tomou rumos de uma sombra que impedia a cidade de Macaé de se reerguer diante do quadro nacional. Os membros da população admitiam inúmeros estigmas de estar Macaé sofrendo de uma maldição, estagnando-se pelo período de cem anos, o que foi mencionado pelo último homem inocente, Manuel Motta Coqueiro, “a fera de Macabu”, condenado à pena de morte por enforcamento em Conceição de Macabu, um erro judiciário e por uma conspiração armada pelos seus adversários, já que era inocente quanto ao crime de homicídio de que fora acusado. Apagados seus holofotes, Macaé permaneceu obscurecida durante anos. Somente após a vinda da PETROBRAS, houve a exploração do petróleo e o reaquecimento da economia da cidade, ressurgindo seguida por modificações que começam a se erigir, acompanhadas da modernidade. Reascende ao mesmo patamar saudosista de uma época que nunca foi esquecida pelos macaenses, o apogeu, a glória.

⁹ TINOCO, Godofredo. *Macaé – História*. Rio de Janeiro: Instituto Fluminense do Livro, 1962. Arquivos da Loja Maçônica Perseverança II. Londres, 12 de agosto de 1822. Negociar o reconhecimento das distintas autoridades de D. Pedro e Canning, que garantiram não ter liberdade de negociar sem antes consultar os reinos de Portugal e da Grã-Bretanha; BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, op. cit.

CAPÍTULO 1

MACAÉ E O TRÁFICO ILÍCITO NOS PORTOS E NAS PRAIAS

1.1 Macaé: a Princesinha do Atlântico, um lugar à beira-mar

Macaé, situada ao norte do Estado do Rio de Janeiro, com uma área total de 1.216.000 Km², correspondente a 12,5% da Região Norte Fluminense, se apresenta naturalmente como uma região portuária, por possuir um estuário marinho e uma bacia hidrográfica, o que facilita o fundeio e a atracação de embarcações. Em seu estuário, situa-se a desembocadura do rio Macaé, com sua nascente na região serrana, limítrofe com Lumiar (Nova Friburgo), conhecido como “Macaé de Cima”, possuindo grande parte de suas águas navegáveis, desaguando no Oceano Atlântico, o que favorece o suprimento da demanda mercantil marítima da região.

Macaé apresenta um canal, Campo – Macaé, também chamado canal do “cula”¹⁰, este já não serve para navegação - converteu-se em canal de drenagem. Construído manualmente por trabalhadores escravos, em maioria, ou negros livres, suas obras iniciou dos trabalhos de escavação a 1 de outubro de 1844 durou 27 anos para o término de sua construção. O canal tinha a finalidade de escoar a produção agrícola de Campos através de exportação pelo porto de Macaé. Segundo Lamego, o canal foi idealizado em 1837 pelo inglês John Henrique Freese e autorizado por lei da Assembléia Provincial¹¹, de 15 de outubro do mesmo ano. Finalmente o canal foi inaugurado em 1861, interligando as bacias do Paraíba do Sul, da lagoa Feia e do Macaé¹². Com um gasto na sua construção em torno de quase dois mil contos de réis que não houve retorno esperado, pois com a chegada da linha férrea modificou todo o

¹⁰ PENHA, Ana Lúcia Nunes. Nas águas do canal: Política e Poder em torno da construção do canal Campos - Macaé. Artigo Publicado no XII Encontro Regional de História. Usos do Passado. Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro – APERJ (Mestre em História pela UFF). Tese de Doutorado.

¹¹ Trata-se do Decreto n.º5, de 19 de outubro, como se pode constatar na coleção da legislação provincial do Rio de Janeiro. (Luiz Honório Vieira Souto. *Legislação Provincial do Rio de Janeiro de 1835 a 1850*, parte I) *Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro*. Livro 1835-1837. Biblioteca Nacional

¹² SOFFIATI NETO, Aristides Arthur. *Os canais de navegação do século XIX no Norte Fluminense: canal Campos - Macaé*. 2000

panorama do local passando a ser obsoleto e sua utilidade foi de 4 anos. Considerado até os dias de hoje como o segundo maior canal artificial do mundo (depois do Suez); a época era viabilizada nos países mais avançados e industrializados como áreas de comunicação entre produção com a zona portuária garantindo a integração de áreas produtoras, antes restritas a pequenas distâncias, o que garantia a entrada e permanência ao circuito das relações do comércio internacional.¹³

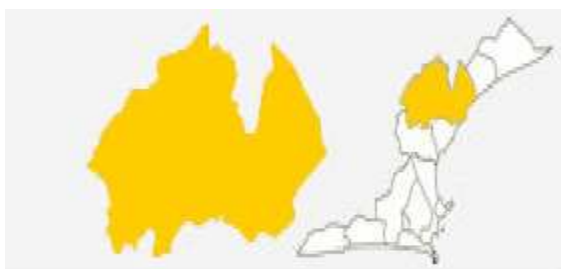


Figura 1 – Município de Macaé

Localizada a uma latitude de $-22^{\circ}37'08''$ e a uma longitude de $-41^{\circ}79'69''$, o município se divide em distritos. A lei 3.386 constitui a Comarca de Macaé de um só termo, o município de Macaé, composto pelos distritos de Macaé, Barra de Macaé, Carapebus, Quissamã, Córrego do Ouro, Cachoeiro de Macaé, Glicério e Sana. Mais tarde seriam incorporados os distritos de Vila Paraíso, Frade, Parque Aeroporto e Imboassica.

Em divisão territorial datada de 15-VII-1997, o município é constituído de 5 distritos: Macaé, Barra de Macaé, Cachoeiros de Macaé ex-Cachoeiro, Córrego do Ouro, Glicério e Sana. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2007. Alteração toponímica municipal São João de Macaé para Macaé teve sua denominação simplificada, por força da lei provincial nº 64, de 15-04-1846. Gentílico: macaense.¹⁴

Quanto à origem de seu nome, uns dizem que significa “macaba doce”, um tipo de coco doce, produzido pela palmeira macaíba, encontrado em abundância no

¹³ LAMEGO, Alberto Ribeiro, 1945. *O homem e o brejo*. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, XXXII + 204 p. + pranchas s. numer. (fotos), il.

¹⁴ Fonte: Biblioteca IBGE

município e, hoje, estampada na sua bandeira. Outro significado pode ser atribuído ao rio Macaé, que os nativos da região consideravam o “rio dos bagres”.

Assim como o município de Macaé, que possui 1% de sua área, Quissamã e Carapebus também abrigam o Parque Nacional e de preservação de Jurubatiba (PARNA de Jurubatiba), que fora transformado em 29 de abril de 1998, uma área de restinga de 14 mil hectares formada por 31 quilômetros de braço de areia, descrito

existem orquídeas e bromélias raras e em extinção, assim como várias espécies de animais, como jacarés, tatus, tamanduás-mirins, capivaras, lontras, peixes e aves. A área é um dos trechos do litoral brasileiro de maior diversidade de recursos naturais. A vegetação de restinga tem frutas como pitanga, araçá, guriri e cambuí, e plantas como bromélias, trepadeiras e até mesmo orquídeas sem contar o vasto elenco de plantas medicinais. Ela reúne animais em extinção como jacaré de papo amarelo, e espécies diversas como tatus, tamanduás, lontras, jacarés, jaguatiricas, capivaras, papagaios e outros. Para completar, a área de preservação possui 12 lagoas costeiras e inúmeros brejos temporários e permanentes¹⁵.

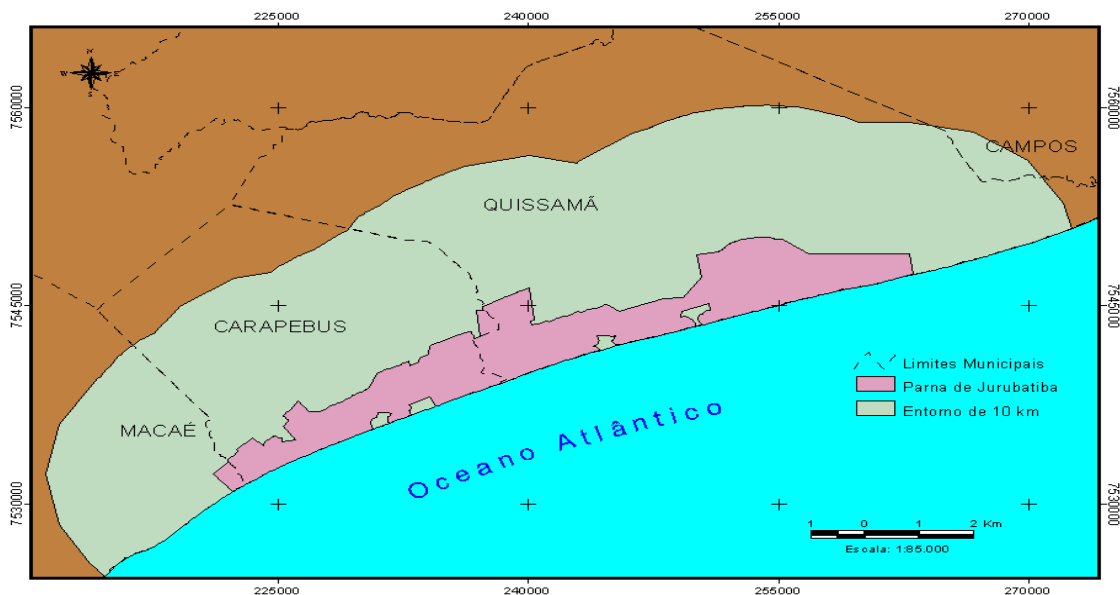


Figura 2: Mapa de toda área de estudo – O PARNA de Jurubatiba e seu entorno

¹⁵ CRUZ, Carla Bernadete Madureira. FREITAS, Simone Rodrigues de. SEABRA, Vinicius da Silva. BARROS, Rafael Silva de. MEDEIROS, Alexandre F. F. de. Dinamismo Ambiental do Parque Nacional de Jurubatiba e seu entorno – Rio de Janeiro. Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ - Depto. Geografia – IGEO. http://www.cartografia.org.br/xxi_cbc/257-SR30.pdf. - Diretório de Grupos de Pesquisa no Brasil (Censo 2004) - 9'. Encontro de Geógrafos de América latina

localiza-se no nordeste do Estado do Rio de Janeiro, abrangendo os municípios de Macaé, Carapebus e Quissamã.¹⁶

Seu entorno, definido na Resolução nº. 13 do CONAMA, de 6 de dezembro de 1990, como a área circundante em um raio de 10 km das Unidades de Conservação, abrange ainda, parte do município de Campos.¹⁷

A restinga foi reconhecida em 1992, pela UNESCO, como reserva da biosfera, num estudo que teve a chancela de 196 cientistas, que consumiram dois milhões de dólares por ano. Os 126 cientistas que estudam a área Jurubatiba um dos principais parques nacionais de todo o mundo.

Anteriormente, entre as décadas de 80 e 90 vários lugares se emancipou, Macaé era um município que abrangia diversas localidades dentre eles que faziam parte estava Quissamã, Carapebus, Conceição das Neves, Conceição de Macabu.

Contam que o nome do município surgiu de uma exploração, em 1632, quando chegaram a Aldeia Nova, do local em que se encontrava a comitiva dos Sete Capitães¹⁸ avistaram um negro entre um grupo indígena, estranharam a situação e perguntaram de onde o negro viera? Respondendo: — disse ser forro e ter vindo da nação de Quissamã, na África. A estranheza foi tanta que sustentou a denominação ao nome do povoado, hoje município. O significado de Quissamã, uma palavra de origem angolana que significa “fruto da terra que está entre o rio e o mar” e dá nome a cidade que fica a 80 km de Luanda, na foz do Rio Kwanza. A Freguesia criada com a denominação de Quissamã, por alvará de 12-01-1755 e decretos nº 1, de 08-05-1892 e nº 1-A, de 03-06-1892, subordinado ao município de Macaé. A freguesia do Furado foi o núcleo de população mais antigo de Macaé, seguindo-se-lhe o de Quissamã. Sua instalação foi

¹⁶CRUZ, Carla Bernadete Madureira. FREITAS, Simone Rodrigues de. SEABRA, Vinicius da Silva. BARROS, Rafael Silva de. MEDEIROS, Alexandre F. F. de. Dinamismo Ambiental do Parque Nacional de Jurubatiba e seu entorno – Rio de Janeiro. Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ - Depto. Geografia – IGEO. http://www.cartografia.org.br/xxi_cbc/257-SR30.pdf. - Diretório de Grupos de Pesquisa no Brasil. (Censo 2004) - 9'. Encontro de Geógrafos de América latina

¹⁷ SOFFIATI, Arthur. Os canais de navegação do século XIX no Norte Fluminense: canal Campos – Macaé. Representação ao Ministério Público.

¹⁸ ABREU, Capistrano de. *Capítulos de história colonial e os caminhos do povoamento do Brasil*. Brasília: UnB, 1982.

destinada aos currais, na criação de gado na localidade que hoje é a Barra do Furado. Isso tudo muito antes da instalação da plantação de cana-de-açúcar e da construção dos grandes engenhos de melado de açúcar. O primeiro engenho de açúcar de Quissamã foi erguido em 1798, junto à antiga sede da Fazenda Machadinha. Quissamã recebeu em 6 de novembro de 1875, do Governo Imperial a autorização e o funcionamento da Cia. Engenho Central de Quissamã. Engenho Central, o primeiro da América do Sul, foi inaugurado dois anos depois. Caracterizando a desativação dos pequenos engenhos da região, com todos os produtores passando a entregar sua produção na estrutura Central.

O início da instalação dos primeiros colonizadores, o controle administrativo de Quissamã era exercido pelas autoridades da Vila de São Salvador dos Campos dos Goitacazes, em 1802, a Freguesia de Quissamã se tornou Cabeça de comarca, ficando subordinada a esta, a Freguesia de N^a. S^a. das Neves. Perdurou até 1812, quando a Cabeça de comarca foi transferida para a Freguesia de Macaé. Data daí a transferência da subordinação administrativa de Quissamã, de Campos para Macaé.

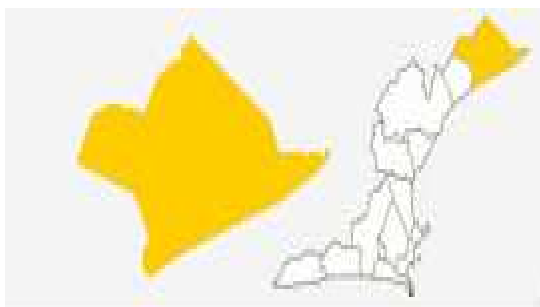


Figura 3 – Município de Quissamã

O município de Quissamã abriga parte do parque de Jurubatiba, este abrange 14.860 hectares de restinga, com 44 quilômetros de costa e contém ainda lagoas costeiras paralelas ou perpendiculares ao mar e rica biodiversidade um grande atrativo para pesquisadores.¹⁹

Quissamã reúne uma área territorial: 724,2 Km², servida pelos rios: Macabu, do Meio, Iguçu, Carrapato, dos canais Campos - Macaé e das Flechas, pelas lagoas: Feia,

¹⁹ PARANHOS, Paulo. O AÇÚCAR NO NORTE FLUMINENSE O presente artigo, com algumas modificações, é um dos capítulos da dissertação de mestrado do autor, em 2000, intitulada. *São João da Barra, apogeu e crise do porto do açúcar do norte fluminense*.

Ribeira, Paulista e Preta. Ao longo do litoral as pequenas lagoas: Piripiri, Maria Menina, Robalo, Visgueiro, Pires, Casa Velha e Carrilho. Aproximadamente 45 km de extensão de costa litorânea, pelas praias de João Francisco, Visgueiro, Flecheiras, Barrinha e Barra do Furado. Faz limite com Campos dos Goitacazes, Carapebus e Conceição de Macabu. Com uma população estimada em 2009 pelo IBGE de 19.878 habitantes.

Carapebus seguindo o mesmo destino de Quissamã emancipou-se em 13 de 1994, oficializando-se como município em 13 de março de 1995, com uma população cerca de 8.666 habitantes distribuídos em 20,67% de habitantes que vivem na zona rural e 79,33% que vivem na área urbana e o município está localizado em uma área de 310,6 Km². Tem como atividade principal a agricultura e turismo.

A região teve seu processo de povoamento na origem de sua exploração a mesma das cidades circunvizinhas de suas terras serem cedidas pela Coroa portuguesa a pessoas que intencionavam habitá-la ou fazê-la produtiva, juntamente como a de Macaé.

Já na segunda metade do século XVIII, 20% das terras de Carapebus pertenciam, através de sesmarias, ao capitão Francisco José que explorava as culturas de feijão e mandioca e gado vacum, além de arrendar a maior parte das terras.



Figura 4 – Município de Carapebus

Nas últimas décadas do século XVIII o Capitão Francisco José vende parte de suas terras à família Rocha, a maior parte, no entanto constituindo-se na Fazenda de São Domingos, então propriedade do campista Caetano Peres, que nesta mesma época manda construir a primeira Igreja do local consagrada a N. S. da Conceição às margens da Igreja de Carapebus.

Desde o século XVIII, crescia vertiginosamente a cultura de cana-de-açúcar na região sendo a Fazenda São Domingos uma das mais prósperas do Norte Fluminense já no início do séc. XIX. Outras importantes atividades econômicas da região foram à agropecuária e a pesca que ainda hoje sustentam diversas famílias no município.

Carapebus foi distrito de Macaé desde que este município foi elevado a Vila de São João de Macaé em 1831.

Carapebus, assim como Macaé e Quissamã abrigam o Parque Nacional e de preservação de Jurubatiba, fora transformado em 29 de abril de 1998, umas áreas de restinga de 14.860 hectares de área e 44 km de extensão ao longo da praia com cerca de 2 km de largura na extremidade oeste ao lado da lagoa de Cabiúnas e 4,8 Km de largura na extremidade leste para o canal de Ubatuba com um perímetro de 123 km. O município de Quissamã tem representação do Parque Nacional de Jurubatiba em 62,38%. A maior área destas florestas localiza-se entre a Lagoa Comprida e a Lagoa de Carapebus.

É formada por 31 quilômetros de braço de areia existem orquídeas e bromélias raras e em extinção, assim como várias espécies de animais, como jacarés, tatus, tamanduás-mirins, capivaras, lontras, peixes e aves. A área²⁰ é um dos trechos do litoral brasileiro de maior diversidade de recursos naturais. A vegetação de restinga tem fruas como pitanga, araçá, guriri e cambuí, e plantas como bromélias, trepadeiras e até mesmo orquídeas sem contar o vasto elenco de plantas medicinais. Ela reúne animais em extinção como jacaré de papo amarelo, e espécies diversas como tatus, tamanduás, lontras, jacarés, jaguatiricas, capivaras, papagaios e outros. Para completar, a área de preservação possui 12 lagoas costeiras e inúmeros brejos temporários e permanentes. A restinga foi reconhecida em 1992, pela UNESCO, como reserva da biosfera, num estudo que teve a chancela de 196 cientistas²¹, que consumiram dois milhões de dólares por ano. Os 126 cientistas que estudam a área Jurubatiba, um dos principais parques

²⁰http://www.quissama.org/downloads/Levantamento_do_meio_biotico.htm; Levantamento do meio biótico.

²¹ AYRES, José Márcio; FONSECA, Gustavo A.B.; RYLANDS, Anthony B.; QUEIROZ, Helder L.; PINTO, Luiz Paulo; MASTERSON, Donald; CAVALCANTI, Roberto B. Os corredores Ecológicos das Florestas Tropicais do Brasil. 2005. P. 36

nacionais de todo o mundo²². É administrada pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

O historiador Elbe Tavares de Almeida²³ analisou a suposta etimologia do nome Carapebus. Segundo ele, a denominação teria origem na passagem dos sete Capitães quando em suas viagens de exploração, no século XVII. Durante a expedição pernoitaram à margem da Lagoa e comeram peixe que fora pescado na lagoa, este peixe de sabor muito gostoso, conhecido nas imediações de carapeba da lagoa, assim deu origem ao nome do lugar passando a chamá-lo de Carapebus, que foi acrescentada a desinência “us”, um qualitativo da língua usada pelos indígenas goitacazes, com o significado de expressar “boa” ou “bom”. Seria uma forma de dizer “lugar de peixe bom”

Pois, desde muito já estava sendo estudada nacionalmente e internacionalmente por mais de 15 anos. Tanto que em 1808, o naturalista francês disse

Auguste de Saint-Hilaire informou que os campos dos goitacás consistem numa “imensa planície que se estende do mar às montanhas entre o Paraíba e o Rio Macaé ou mesmo o Rio São João”, argumento mais do que suficiente para que o Parque Nacional se denominasse dos Goitacazes ou, como seria mais correto, dos Goitacás, não fossem os cantonalismos municipais (SAINT-HILAIRE, 1974).

O município de Conceição de Macabu, segundo, o historiador Joaquim Norberto de Souza e Silva (Aldeias de Índios do Rio de Janeiro - 1854), originalmente os habitantes da região foi grupos humanos de caçadores e de coletores, de vários grupos nômades antes da chegada dos europeus exploradores que os chamaram pela primeira vez de Sacurus, Sarucus ou Sucurus e deviam pertencer ao grupo dos Guarus, habitantes do vale do rio macabu, no vizinho vale do rio macaé.

²² Atualmente, o Museu Nacional tem um projeto de levantamento de toda a flora existente no parque, enquanto outras instituições do Rio de Janeiro, como a Universidade Federal Fluminense, dedicam-se ao estudo de diversos outros aspectos da vida vegetal e animal do local.

²³ Repórter e correspondente do jornal “O Rebate”. *Carapebus e sua história* eram coordenadas e assinadas por Elbe Tavares de Almeida que relatava fatos recentes e fazia renascer a história e os acontecimentos da história do então segundo distrito de Macaé. Também escrevia na “Revista Tal”



Figura 5 – Município de Conceição de Macabu

A área de Conceição de Macabu seguiu a mesma conquista dos exploradores das terras de Campos, Quissamã, Carapebus e Macaé. Foi na segunda metade do século XVIII, porém, que se tem notícias de colonização da área de Conceição de Macabu, quando sesmarias foram concedidas na área do município. Pertencia ao município a Vila de Campos dos Goitacáz da Freguesia de Nossa Senhora das Neves e Santa Rita.

Com a chegada dos jesuítas, em meados do século XVII, em Nossa Senhora das Neves, os nativos indígenas da área os Sacurus foram aldeados permanecendo assim até depois da expulsão dos jesuítas em 1759. A saída dos indígenas, agora, da freguesia de Nossa Senhora das Neves aconteceu em 1814. Em 1813, com a fundação da Vila de Macaé, foi incorporada a vila recém-criada e deixou de pertencer sua anexação a Vila de Campos de Goytacáz. A época a região era habitada por indígenas catequizados. Mesmo tendo os indígenas sido catequizados pelo Padre Antonio Vaz Pereira, porém sem terem a proteção dos jesuítas que foram expulsos pelo Marques de Pombal, os conflitos não puderam ser sanados o que provocou a volta dos nativos a sua região de origem fundando os povoados de Macabuzinho (Paciência), São João, Santa Catarina e Macabu e desenvolveram-se pela cultura e expansão cafeeira e canavieira. A região de Macabu composta por serras cobertas de florestas foi rica no favorecimento ao local de refúgio

de escravos fugitivos que formaram o Quilombo da Cruz Sena²⁴ e Quilombo do Carucango²⁵, o maior que existiu na região.

O povoamento da região e o desenvolvimento estão atrelados a expansão da cultura do café e da cana-de-açúcar. O início das plantações permitiu e favoreceu a importação de grande quantidade de escravos africanos. O centro urbano desenvolveu-se as margens do rio Macabu estimulando a ocupação em áreas residenciais pelo terreno de vales e um relevo montanhoso a volta do núcleo formado.

A nomenclatura original era Nossa Senhora da Conceição do Rio Macabu surgiu oficialmente em 6 de outubro de 1855, quando foi elevada a categoria de freguesia passando a Nossa Senhora da Conceição de Macabu.

No século XIX, o povoamento recebeu a contribuição por parte fluvial, terrestre, pela estrada Macaé-Cantagalo e ferroviário, pelo ramal oriundo de Conde de Araruama, em Quissamã, facilitando seu acesso e o desenvolvimento econômico e político favorecendo a freguesia em ser a primeira a se emancipar em 1891-1892.

Foi nessa época, a história ocorrida do conhecido caso da Fera de Macabu, Manuel Motta Coqueiro, acabou por ser condenado a pena de morte por enforcamento de um crime mais tarde deixou margens de dúvidas de ter erros judiciários. A esse fato associa-se o início de por fim a pena de morte no Brasil, caso ocorrido somente na década entre 70 a 80 na história do Império do Brasil.

O dono da fazenda onde se formou o quilombo da Cruz Sena, o Sr. Manuel da Cruz Sena não era membro tradicional da aristocracia fluminense, era um emergente, alguém que fizera fortuna com o comércio, e, vinha, há alguns anos, aplicando parte de seus ganhos em fazendas negociadas por bons preços, como a Santo Antônio e, a da Conceição, localizada em Capivari, que foi sua primeira aquisição, e, bem menor que a de Macabu.²⁶

²⁴ Quilombo localizado na Serra do Santo Antônio e fazenda do mesmo nome, no atual município de Conceição de Macabu, Estado do Rio de Janeiro, quando este era freguesia do município de Macaé. Sua formação se deu entre 1869 e 1870, sua extinção ocorreu em 1875, de forma pacífica.

²⁵ Foi provavelmente o maior quilombo que existiu no estado do Rio de Janeiro. O nome do quilombo refere-se ao seu líder chamado de *Carucango*, *Curukango* ou *Querucango* (Moçambique, fins do século XVII - Conceição de Macabu, 28 de abril de 1831).

²⁶ <http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/companhia-de-jesus/fazenda-de-santa-cruz.php>

Enquanto era jovem o comerciante Manuel da Cruz Sena enriqueceu com o tráfico transatlântico de escravos, depois de 1850 passou a envolver seus negócios na compra e venda dos escravizados cativos, além de comercializar café e outros gêneros agrícolas.

Foi em fins de 1869 adquiriu a fazenda com um plantel com 50 escravos, dentre eles um quinto era jovem demais e o restante muito velhos para trabalhos, na sua maioria moravam em famílias possuidores de pequenas glebas e comercializavam seus produtos. Para recuperar o investimento e lucros, Cruz Sena foi severo nas suas atitudes, pois era homem de negócios. A sua situação de escravocrata não gostava de afinidades familiar entre os escravos da senzala. Determinou novas normas e regras rigorosas e novas formas de trabalho ampliando as horas e dias mudando o cotidiano nas suas fazendas recém adquiridas. Também renovou parte dos escravos entre suas propriedades desfazendo famílias. Foi o início que originou o quilombo na Serra de Santo Antônio, o quilombo de *Cruz Serra*.²⁷ O fim deste quilombo foi resolvido passivamente sem sangue e sem conflitos.

No caso do quilombo de *Carucango*, *Curukango* ou *Querucango*²⁸, possivelmente foi o maior localizado no Estado do Rio de Janeiro localizado no cume das montanhas da Serra do Deitado²⁹, perto da nascente do rio Deitado, afluente do rio São Pedro construindo em um platô um abrigo coletivo ocultado a entrada da caverna.

O quilombo³⁰ atribui-se muitos conflitos incluindo a morte do irmão de Francisco Pinto, grande mercador de africanos, e de seus familiares. Os vários episódios conflitantes entre os brancos e os fugitivos deram margem ao seu fim. As autoridades de Macaé e de Cabo Frio não conseguiam acabar com os quilombolas. Foi então que os recursos excedentes vieram por parte do Coronel Antônio Coelho Antão de Vasconcellos, chefe do Distrito Militar da Capitania do Espírito Santo e mais

²⁷ GOMES, Marcelo Abreu. Macabu - a história até 1900. Conceição de Macabu. Gráfica Macuco, 1997.

²⁸ No início do século XIX chegou ao porto de Macaé um escravo moçambicano, baixo, corcunda, manco da perna esquerda, conhecido como Carucango. O escravo ficara conhecido no tumbeiro como líder espiritual ou nos dizeres da época: feiticeiro. Carucango foi vendido ao fazendeiro Francisco Pinto, cuja família era muito numerosa e poderosa na região. As suas fazendas ficavam na Freguesia de Nossa Senhora das Neves e Santa Rita, atualmente parte do município de Macaé, que na época pertencia à cidade de Cabo Frio.

²⁹ Região habitada na época por índios e fugitivos que pertence hoje a Macaé e Conceição de Macabu.

³⁰ GOMES, Flávio dos Santos. Uma tradição Rebelde: Notas sobre os Quilombos na Capitania do Rio de Janeiro (1624 p- 1818). p. 20

voluntarios todos unidos com a finalidade de extinguir o quilombo através das lutas e confrontos ocorridos no alto das montanhas e dentro da floresta. Quando chegaram ao platô na localidade do quilombo viram

o cenário impressionou a todos: diversas plantações cobriam a terra tendo ao centro uma enorme casa de pau-a-pique com telhado de palha. Cerca de duas centenas de quilombolas, seminus, de todos os sexos e idades estavam armados de foices, alfanjes, lanças e umas poucas armas de fogo, prontos para defender sua liberdade.³¹

No século XX, Conceição de Macabu chama atenção por ter sido em 1907 sediado a primeira colônia de japoneses do Brasil sob a liderança de Saburo Kumabe, ocorrida um ano antes da data oficial da imigração japonesa com a chegada dos imigrantes no navio Kasato Maru. Depois de 5 anos, infelizmente a colônia fracassou por diversos motivos.

Em 1913 a chegada da fundação da Usina de Victor Sence, engenheiro francês, com o nome de Usina Conceição e da Fazenda Modelo Venceslau Bello (Rego Barros) trouxe grande progresso a cidade. Foi a maior indústria do município e uma das maiores do ramo sucro-alcooleiro do Norte Fluminense, até fechar suas portas em 1993. A única produtora de Acetato de Butila, Butanol e Acetona, a partir de cana-de-açúcar, durante toda sua existência em toda a América Latina. O reflexo desse progresso politicamente fez com que o 10º Distrito de Macaé, Macabuzinho, origina-se um novo município, em

³¹ A narração dos fatos seguintes encontra-se no “Livro de Registro de Óbitos da Freguesia de Nossa Senhora das Neves e Santa Rita 1808-1847” escrito pelo Vigário João Bernardo da Costa Resende, conforme levantamento da Secretaria de Meio Ambiente e Patrimônio Histórico - SEMAPH - de Macaé. Segundo este documento, o “quilombo do pé do rio Macabú” foi atacado no dia 1º de Abril de 1831, uma Sexta-feira Santa. O capitão do quilombo (Carucango) negociou a rendição dizendo que se entregaria caso se promettesse que ele e a sua gente não seriam mortos, caso contrário ele iria morrer defendendo os seus. O comandante deu a sua palavra e todos se entregarem. Entretanto, o soldado José Nunes do Barreto deu um tiro no capitão do quilombo, e quando este tombou de joelhos, um outro soldado lhe atirou por trás. Então foram degolados todos os guerreiros que haviam se entregado. Encerrados os combates, as milícias atearam fogo às casas e plantações, e atiraram os corpos dos mortos e feridos nos penhascos e na caverna sob a casa principal.

Para que seu exemplo não fosse esquecido, o corpo de Carucango foi retalhado, seus membros e tronco exibido nas fazendas e na Freguesia de Nossa Senhora das Neves. A cabeça, espetada numa lança, foi colocada na estrada de maior movimento da região, a do Farumbongo, onde permaneceu até decompor-se por completo.

15 de março de 1952, a Conceição de Macabu. O processo de emancipação, o primeiro do Brasil por via de plebiscito popular, o único e unânime até hoje.

Conceição de Macabu foi durante uma semana, capital do Rio de Janeiro. O escolhido para governar o Estado do Rio de Janeiro foi Geremias Fontes, por exclusão, por não restar mais nenhum que houve apoio e lançado ao governo. Era presidente da Arena, nas épocas das eleições indiretas, em 1966, indicado e com apoio de Paulo Torres, foi indicado pelo regime militar para ocupar o cargo de governador fluminense, que exerceu de 31 de janeiro de 1967 a 31 de março de 1971. Geremias ganhou a eleição em 1966, assumindo em 1967, logo o Brasil é tomado pela turbulência do Governo de Costa e Silva, em 1968. Geremias³² fez o que é chamado de Governo Branco, um governo de manutenção. Foi ameaçado de cassação diversas vezes. Durante os 2 a 3 anos de seu governo foi praticamente um prisioneiro desse processo turbulento.³³



Figura 6: Município de Macaé

Fonte: Atlas geográfico escolar; Patrocínio da Prefeitura de Macaé. Secretaria de Educação e Fundação Macaé de Cultura. Realização: Ananã Engenharia Cultural – Rio de Janeiro, 2004, 56 p. Mapas. 20,8 x 28 cm.

³² Internet: 20/11/2008 - 12:30 - <http://www.macabunews.com.br/index.php> - colunas: Rio de Janeiro, junho de 1967, capital: Conceição de Macabu.

³³ COELHO NETO, Rogério. *Rogério Coelho Neto (depoimento, 1998)*. Rio de Janeiro, CPDOC/ALERJ, 1998. Esta entrevista encontra-se publicada no livro "Crônica política do Rio de Janeiro", coordenado por Marieta de Moraes Ferreira. Rio de Janeiro, Ed. Fundação Getulio Vargas, 1998. Entrevista realizada pelo Núcleo de Memória Política Carioca e Fluminense, criado pelo convênio entre a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj) e o CPDOC-FGV, em 1997.

Hoje, o município de Macaé faz limite com Casimiro de Abreu e Rio das Ostras, ao sul; Carapebus, Conceição de Macabu e Quissamã, ao norte; Nova Friburgo e Trajano de Moraes, a oeste, e o Oceano Atlântico, a leste. Do ponto de vista demográfico, sua população é de 194.413 habitantes,³⁴ equivalente à média da densidade demográfica³⁵ de 139,41 hab./Km². Economicamente, Macaé é um dos principais municípios do Estado do Rio de Janeiro por se ter tornado a sede administrativa da exploração do petróleo na Bacia de Campos, concentrando-se lá várias empresas nacionais e internacionais de serviços de apoio à extração do produto. Hoje, tem um litoral de aproximadamente de 25.650 km, mas, no passado, a região costeira contabilizava aproximadamente 75 km, quando regiões como Quissamã e Carapebus faziam parte do município, sustentando, então, a prática de comércio ilegal de africanos, devido às suas praias desertas e de fácil ancoradouro.



Figura 7: Mapa do Município de Macaé
Fonte: Atlas geográfico escolar

Antigamente, sobretudo no século XIX, o porto de Macaé era um sítio privilegiado para a entrada e o escoamento de mercadorias na região, chegando a ser um ponto estratégico para o desembarque do tráfico negreiro, sobretudo após a Lei Antônio Feijó, de 7 de novembro de 1831, que definiu o comércio de negros africanos como sendo ilegal.

³⁴ Censo de 2007 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (doravante IBGE). Média de 139.576 habitantes por Km².

³⁵ Estimativas da população para 1º de julho de 2008. IBGE, 29 de agosto de 2008.

Segundo Amantino,³⁶ Macaé nasceu das tentativas de colonização diretamente ligadas às formas encontradas pela metrópole portuguesa para controlar o contrabando de pau-brasil, inicialmente, produto que mobilizava os interesses econômicos do donatário, Pero de Góes, e, mais tarde, de seu filho, Gil de Góes, no século XVI. No século XVII, deu-se o início do povoamento ao sul da foz do rio Macaé, entre a praia de Imbetiba e a praia das Conchas, tendo como marco a Fortaleza de Santo Antônio de Monte Frio conhecida pela população local por Forte Payssandu.

O povoamento de Macaé surge então, da iminência de pirataria por parte dos países concorrentes, na intenção de exploração do pau-brasil e a possibilidade de criação de colônias por esses estrangeiros invasores. Nasce o anseio por edificar a fundação por uma fortificação³⁷ nas imediações. A providência surge em estabelecer a ordem para fundação de uma aldeia ao governador-geral do Brasil, Gaspar de Souza auxiliado por Araribóia.

A necessidade de povoar a região fez edificar a instalação do Forte³⁸ Santo Antonio de Monte Frio, firmando apoio ao grupo formado a colonizar a localidade, eixo fundamental na consolidação dos limites do território brasileiro, portanto, na defesa do ancoradouro, base de constituição do núcleo de povoamento de Macaé. A construção do forte garantia o litoral e seus arredores.³⁹

O Forte trouxe a base constitucional de fundação de um núcleo de povoamento em Macaé. A construção de uma muralha foi a primeira edificação e seu objetivo era a

³⁶ Ver AMANTINO, Márcia Sueli. “Macaé nos séculos XVII e XVIII: ocupação e povoamento”. I Encontro de Fontes Primárias de Macaé, 2007.

³⁷ Os fortes ou fortalezas representavam um exercício muito mais de caráter e de função política e administrativa na demarcação e assegurar a posse do território do que resguardar o território de invasores, do desembarque de estrangeiros uma função característica militar, portanto era utilizado no território do Brasil como demarcador de fronteira, delimitando suas possessões.

³⁸ As fortalezas, fortes, fortins, baterias e outras obras da arquitetura militar erguidas no Brasil entre os séculos, XVI e XX, foram mais de 450 fortificações construídas. Hoje, são 43 que se encontram tombadas como Patrimônio Histórico Nacional. Suas construções, instalados sobre promontórios rochosos, cabos e junto à foz dos rios, em locais geograficamente privilegiados, revelando o inteligente ajuste dos conceitos de fortificações desenvolvidos, sobretudo, na Itália e na França às condições topográficas do Novo Mundo. As primeiras fortificações construídas pelos portugueses na costa brasileira foram às feitorias. Anexo: Lista de fortificações do Brasil.

³⁹ Com a deliberação de Constantino Menelau, capitão-mor e governador da Capitania do Rio de Janeiro (1615-1617)

contenção de invasão de estrangeiros, só mais tarde, então, ergueu-se a Fortaleza, além do muro de pedras.



Figura 8: Fonte Acervo INEPAC: Muralhas em cantaria de pedra da antiga fortaleza de Santo Antônio do Morro Frio. (atual Forte Marechal Hermes) Macaé

O Forte de Santo Antonio de Monte Frio passou por dois reparos reconpondo sua artilharia colocando-o com poder de fogo e de defesa, o aparelhando com uma potência maior. Assim, mais tarde, por volta de 1699-1702, depois de feitos reparos (GARRIDO, 1940:101) reforçando a aparelhagem da fortificação, pelo governador Francisco de Castro Morais disponibilizando a artilharia em mais cinco peças de diferentes calibres (SOUZA, 1885:111).



Figura 9: Fortaleza de Santo Antônio de Monte Frio/Forte Marechal Hermes
Fonte: <http://www.fotolog.com.br/grazimarco>

A localização da edificação do forte foi estruturada para que possuísse uma boa visibilidade marítima, e terrestre. A escolha recaiu na ponta de terra entre a praia de Imbetiba e a praia das Conchas ao sul da foz do rio Macaé. Sua inauguração consta da

data de 16 de março de 1613 recebendo a nomenclatura de Forte de Santo Antonio de Monte Frio, além desse nome recebido os macaenses o apelidaram de forte Payssandú e também o chamavam de forte de Sanyo Antônio de Monte Feio.

A instalação do forte⁴⁰ passou durante todo esse período colonial, por várias fases, dois reparos na recomposição de sua artilharia, no aparelhamento colocando seu poder de fogo e defesa com uma maior potência⁴¹. A próxima reforma para otimizar foi por volta de 1763 – 1767, o governo do Vice-Rei D. Antonio Álvares da Cunha, segundo Monsenhor Pizarro atribuiu-lhe a construção e reparos de sua artilharia.

Já no período Imperial, em 1841 um relatório, notificando o estado em que se encontrava a fortaleza, dizendo estar em ruínas. Segundo o Tenente-general graduado Antonio Elzeário de Miranda e Brito, coloca o Forte em posição de incapacidade de prover ou desempenhar qualquer reação de defesa ou ataque, permanecendo apenas como espectador dos fatos. Entretanto, foi em 1850, em outubro, que o mesmo forte, mesmo considerado em estado precário e em ruínas, ainda assim, com suas atividades restritas foi ativo o suficiente e palco das ações executadas pelo então, o comandante do forte a época, no apresamento do iate *Rolha*, ao tentar desembarcar africanos em Macaé, pelo porto de Imbetiba. Este foi um fato apenas citado, mas houve outras ocasiões que o forte se manifestou demonstrando que seu não tão danificado quanto diziam estar.

Oficialmente foi desativado em 19 de novembro de 1859, por ordem do Coronel Sebastião do Rego Barros, Ministro de Guerra. Desarmado pelo Aviso do Ministério da Guerra⁴². O recolhimento de todo o material transportável de artilharia, munições e demais apetrechos deixando a instalação entregue e confiada a Guarda do Governo da Província do Rio de Janeiro, mais tarde as ilhas situadas de través a Macaé recebe ali a colocação de um Farol. No Governo do Presidente da república Marechal Floriano Peixoto voltou a ativar a fortaleza na intenção de proteger o porto de Macaé vizinha a

⁴⁰ A primeira reforma de reforço foi eficiente entre 1699-1702(GARRIDO, 1940:101), por sua aceitação e consensual do Governador Francisco de Castro Morais disponibilizando em mais cinco peças de artilharia de diferentes calibres (SOUZA, 1885:111)

⁴¹ Anteriormente das modificações feitas a potencia e calibres de artilharia eram de sete peças e com 16 libras de calibres. Para saber maiores informações sobre calibres e potencias e tipos de artilharias usadas na fortaleza lerem em GARRIDO, 1940 e SOUZA, 1885.

⁴² SOUZA, 1885:111, p. 5 – 140.

Capital da Nação, mais tarde em 15 de abril de 1910 é rebatizada como Forte Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca.

Em 1880, foi construído o farol para atender as necessidades do porto de Imbetiba, por ser um ancoradouro que funcionava como escoadouro da produção agrícola local de Macaé e da baixada Campista. Foi restaurada em 1999 e aberto a visitação.



Figura 10: O Farol de Imbetiba
Fonte: Macaé, Memória em Foco, 1988.

Macaé em 1759 passou por um período de estagnação, após a expulsão dos jesuítas do Brasil, mas a migração de colonos de outras regiões em busca de terras foi incentivada pela divisão das terras dos inacianos que estavam sendo redistribuídas, surgindo novas fazendas, engenhos e povoados. A medida que crescia a região deu início a formação de uma burguesia ligada ao tráfico negreiro e à exportação de madeira e açúcar. O maior desenvolvimento da localidade, porém, aconteceu no início do século XIX, dada à intensa atividade do porto de Imbetiba.

Na capitania do Paraíba do Sul, o século, a partir de seus meados, marcou o início do ciclo do açúcar, envolvendo as terras dos atuais municípios de Campos, Macaé, Quissamã e São João da Barra, principalmente entre o rio Paraíba do Sul e a Lagoa Feia.

A cultura do café iniciou-se no século XVIII e perdurou até o XX, por volta de 1929, quando ocorreu a quebra da bolsa de valores de New York e, em seguida, a produção se viu diminuída, em função da política de Getúlio Vargas, quando ordenou a queima de milhões de sacas de café, diminuindo, assim, seu preço no mercado interno e internacional. Por essa época, Macaé perdeu mais de dois terços de seus cafezais, terminando, assim, o importante ciclo do café.

A região de Macaé, além de seu feitio próprio para escoar produtos pelos seus portos e ancoradouros, também produzia cana-de-açúcar e café e dispunha de outras atividades econômicas, como a agropecuária e a pesca. Mantinha uma lavoura destinada ao abastecimento do mercado interno. Sobre a cultura do café, Saint-Hilaire, quando, em 1802, em visita ao Brasil e à região⁴³, assim se referiu: “(...) em Macaé, se cultivava o café por dar menos trabalhos que a cana-de-açúcar e exigir menos escravos”.⁴⁴

Entre os séculos XVIII e XX, manteve o cultivo de cana-de-açúcar como pilar de sua economia. Pode-se, inclusive, compreender seu crescimento demográfico significativo em função da natureza da produção açucareira, com a exigência de elevado número de mão de obra. Privilégio concedido quando o marquês de Lavradio, em 1650 reivindica a Coroa a incorporação da economia da região do cultivo de cana-de-açúcar, a receber os mesmos privilégios daqueles do Rio de Janeiro.⁴⁵

A partir de então, o porto de Macaé reúne suas atividades como centro de escoamento da produção regional, em relação às províncias de Campos, Cabo Frio, São Fidélis, Cantagalo e outros municípios circunvizinhos, além da sua. Pois, o porto de Barra de São João estava saturado com a grande demanda por parte das boas safras da região.

⁴³ A cultura do café em Macaé iniciou-se no século XVIII e perdurou até o século XX. por volta de 1929, quando ocorre a quebra da bolsa de valores de New York. O presidente Getúlio Vargas ordena a queima de milhões de sacas de café e, com isso, Macaé perde mais de dois terços de seus cafezais, concluindo o término do ciclo do café no município.

⁴⁴ SAINT-HILAIRE, Augustin François César Prouvençal de (Botânico, naturalista e viajante francês). Publica os livros *Histoire des plantes les plus remarquables du Brésil et du Paraguay* (1824) e *Plantes usuelles des Brésiliens* (sic) (1824-1828).

⁴⁵ LAMEGO, Alberto. Terra Goitacá, à luz de documentos inéditos. Niterói. Diário Oficial. 1942.

Podemos apresentá-la, utilizando duas descrições sobre a região, feitas por ilustres viajantes: Ribeyrolles e Saint-Hilaire. O primeiro, entusiasta, esboçou um programa para o desenvolvimento da região:

Os sertões de Macaé, as culturas de S. Fidélis, o áspero distrito de Itabapoana e todas as serras que fecham o horizonte estão cobertos de florestas magníficas onde se encontram todas as matérias. Por que não regular essa exploração que favorece os estaleiros, a marcenaria, a tinturaria, a medicina? [...] Vasta pastagem ao longo dos cursos d'água, brejos, lagunas à flor da relva, tão fáceis de secar por meio de valas de esgoto, tudo se oferece ao trabalho hábil, e aí se acham as melhores condições de terreno para nele fundarem-se as maiores empresas pastoris. [...] Também seria conveniente não esquecer que antes do café, do açúcar e dos doces, é preciso à farinha, é loucura depender do comércio estrangeiro, quando se tem à mão uma terra fecunda, que produz mesmo nas areias [...] Essa variedade de culturas, essa energia do trabalho agrícola, isso a que chamamos desenvolvimento universal sucederia tanto melhor quanto se sabe que ao redor de Campos as saídas são francas e os transportes relativamente fáceis [...] A barra [do Rio Paraíba do Sul] é arenosa, cortada de correntes, semeada de ilhotas e recifes, inacessível às embarcações a não ser nas marés cheias, com bom vento. A seção das oito léguas entre S. João da Barra e Campos é toda ela uma continuação de areias flutuantes, grandes ervas, olhos d'água; e dragar o fundo do rio, conservar as barrancas, dominar e regular a barra a fim de ser possível uma entrada livre e segura é empresa que custaria muito caro. Contudo, seria bom pensar nisso. É um dos grandes trabalhos reservados a Campos [...] O outro se relaciona com a cachoeira do Paraíba. A embocadura e as quedas d'água, eis os dois obstáculos, os dois escolhos. Suprimidos ou desviados, o rio dá cem léguas pelo interior e Campos, fica com as chaves do Paraíba e do mar [...] Sonhamos para Campos, num futuro próximo, uma terra salubre, de culturas variadas, mais opulentas do que a terra lombarda, onde tão bem se sabe secar as lagoas [...] Enfim, o povo é laborioso e a terra se presta a tudo [...] Um pouco de energia, campistas, e justificareis a verdade dos índios. Vossa terra se chamará com propriedade – o campo das delícias (1980).

A posse da primeira Câmara Municipal da Vila de São João de Macaé, em 1814, pelo desembargador ouvidor Geral da Corte do Rio de Janeiro. Macaé chega a categoria de Cidade no auge da produção de cana-de-açúcar, em 1846. Para tanto, a necessidade de investir no melhoramento da Cidade, requisito básico na época, como a área urbana, em que suas ruas houvesse praças, ruas demarcadas. Para isso foi chamado o engenheiro Henrique Luiz de Niemeyer Belegarde para planejá-la.

Macaé responde a esse crescimento, mantendo seu porto com a função de porta de entrada e saída de mercadorias da região, chegando a ser considerada o “celeiro” do norte fluminense, a partir do crescimento dos engenhos da localidade e das regiões circunvizinhas, na época áurea do cultivo da cana-de-açúcar. Ora como porta de entrada de novos contingentes populacionais, ora como saída de mercadorias para o mercado

nacional e internacional, o porto de Macaé e a região foram, durante os séculos XVIII e XIX, um sugador de mão de obra escrava. O porto de Imbetiba foi também o predileto no desembarque de escravos africanos para o norte da região e para Minas Gerais.

A época de grandes negócios e riquezas no norte fluminense com o cultivo de cana-de-açúcar, também favoreceu a muitos traficantes a estabelecer-se na região conduzindo a dinamização do tráfico de cativos em seus portos. Estes traficantes enriqueceram muito com o comércio de escravos, adquirindo fazendas e grande prestígio local. Podemos citar como exemplo André Gonçalves da Graça, dono de extensa fazenda, em Manguinhos, e de imponente sobrado senhorial, onde hoje está situado o Fórum de São João da Barra.

O município desempenhou o papel de porta de entrada e saída, visto encontrar-se como sendo o celeiro do Norte Fluminense, com o crescimento da produção dos engenhos de açúcar de Campos e cercanias, também pela produção de café e sal refinado e de todos os produtos macaenses. O governo imperial percebe de a necessidade de auxiliar o escoamento. No momento, em que o Porto de São João da Barra tem sua capacidade de autonomia ultrapassada, inicia-se então, em 1872, a construção do canal Macaé - Campos (LAMEGO: 1946), possibilitando a cidade uma nova realidade, em que há descobertas de novos mercados, agora via o rio Paraíba.

Com a proibição do tráfico, em 1831, a demanda por novos africanos intensificou-se. Essa sanção ao comércio de escravos incentivou a transferência dos desembarques ilícitos dos navios para as praias próximas à Corte do Rio de Janeiro, ação que se tornou prática comum no litoral brasileiro, principalmente a incidência dos desembarques de negros africanos no litoral sudeste e sul e, mais raramente, no litoral norte e nordeste. Essa estratégia acabou por escolher o porto de Macaé como o sítio mais bem aparelhado para abastecer as regiões do norte da província, tanto os municípios serra acima como os do litoral.

Macaé era citada nos ofícios e nas cartas interministeriais e interprovinciais como o porto preferido dos traficantes de escravos, como aconteceu na notificação do relato de suspeita de tráfico de africanos, ocorrido em 18 de setembro de 1856. Em carta, o Presidente da Província do Rio de Janeiro solicitava às autoridades de Macaé

que tomassem providências na repressão ao tráfico ilegal naquela localidade e pedia que se verificasse até onde era verdadeira a denúncia de um desembarque na praia de Bom Sucesso ou em suas imediações.⁴⁶

Os desembarques no litoral norte da cidade do Rio de Janeiro eram as opções preferidas, por ser ponto de referência para o tráfico inter-regional. Agiam de maneira a interligar as regiões com suas ações, a partir de picadas pelas matas e pela navegação nos rios da região, com botes e canoas. Com isso, distribuía os africanos desembarcados nas praias do litoral macaense por dois ou mais caminhos.

Para dispersá-los, havia os caminhos alternativos como destinos pré-determinados, sendo eles encaminhados aos proprietários e aos fazendeiros da região, que sustentavam a demanda por negros africanos. Mantinham sempre à disposição botes e canoas e outros objetos necessários para que as tarefas de desembarque fossem realizadas com a destreza de pessoas capazes e preparadas para trabalhar com o comércio ilegal de africanos.



Figura 11: Ilhas de Santa Anna – Macaé
Fonte: Paul Harro-Herring. Coleção Unibanco, Conjunto de 24 aguadas da série Esboços tropicais do Brasil (Tropical Sketches from Brazil)⁴⁷ (s/d).

⁴⁶ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 472. Tráfico de africanos.

⁴⁷ Ibidem.

Algumas das praias macaenses eram privilegiadas pela localização do arquipélago das Ilhas de Sant'ana, do Ilhote do Sul e do Francês, a 8 km em relação ao estuário, restringindo, assim, a sua visibilidade para aqueles que passassem navegando ao seu largo, facilitando, desse modo, o desembarque de africanos ilegais, muito próximo dessas praias. Nas ilhas, em suas praias, também era possível o desembarque e transferidos para as praias do litoral, tão bem retratadas nas pinturas do viajante Paul Harro-Herring, em 1840,⁴⁸ quando esteve no Brasil e na região macaense, podendo-se perceber a situação geográfica favorável.⁴⁹

Os desenhos do dinamarquês Paul Harro-Herring condizem de terem acompanhado a vida errante e inquieta do autor, em suas andanças pelo mundo. Um homem que era revolucionário, defensor extremado da causa da liberdade, foi pintor, poeta e romancista. Entre maio e agosto de 1840 esteve no Rio de Janeiro, onde produziu as 24 aguadas da série *Esboços Tropicais do Brasil (Tropical Sketches from Brazil)*⁵⁰, inclusive com passagem por Macaé projetada em tela e aquarela a representação presenciada do desembarque de africanos novos no arquipélago de Sant'ana.

Nasce em 24 de agosto de 1798, Paul Harro-Herring, em Ibensdorf, no Schleswig, então território dinamarquês (hoje uma cidade alemã) e morre na ilha inglesa de Jersey, em 25 de maio de 1870. Estudou pintura na Academia de Belas Artes de Dresden e Viena⁵¹ para onde mudou. Foi escritor deixando muitas obras no gênero político, romance e escreveu peças de teatro.

As imagens que deixou falam por si, nada dissimulando, há intenção de denúncia. Ele representa não as pessoas, mas os papéis sociais. Pelos seus pincéis desfilam em cores acinzentadas traduzindo a melancolia da cena, com jeito caricaturesco na premissa em penetrar de nos fatos grotescos revelando a verdadeira face da escravidão. A sua vinda para o Brasil, mesmo que apenas descoberto

⁴⁸ Ver ilustração de Paul Harro-Herring, na figura 6 da página 29.

⁴⁹ Dinamarquês, revolucionário, defensor extremado da causa da liberdade, foi pintor, poeta e romancista. Entre maio e agosto de 1840, esteve no Rio de Janeiro, onde produziu as 24 aguadas da série “*Esboços Tropicais do Brasil*” (*Tropical Sketches from Brazil*).

⁵⁰ Adquirido, em 1965, pelo embaixador Walther Moreira Salles (1912-2000), ex-presidente de honra do Unibanco, que os adquiriu na França e doou-os, em 1998, ao Instituto Moreira Salles, e está exposto no museu em São Paulo.

⁵¹ Em 1820 onde ele fez campanha para as aspirações nacionais de liberdade, que abalou toda a Europa.

tardiamente pelo povo brasileiro não foi em vão, pois mesmo hoje ele consegue através de suas telas, expressar o sentimento marcado pelo realismo social ou pessoal. Por ser um pintor nada singular oriundo de uma sociedade e de um pensamento revolucionário consegue em sua passagem rápida pelo nosso território traduzir, um momento da vida daqueles que por aqui viviam registrando a fase crucial, opressiva escravocrata de uma sociedade.

Várias expedições vieram ao Brasil retratar o tropicalismo excêntrico existente de nossa terra, aos olhos europeizados. Quanto a Paul Harro-Herring a partir de suas aquarelas e litografias, representava integralmente, a pujança da experiência vivenciada transpondo nas telas pinturas demonstrando todo o seu sentimento antiescravista e revolucionário, aos horrores da escravidão. Era o contraste aos outros pintores que deixavam uma suavidade por detrás dos traços de tintas usando preferencialmente as cores em tons azul, preto e branco. Harro-Herring colocava em evidências o negro nas suas condições a que foi reduzido; demonstrando através das telas a teoria da superioridade branca, reforçando-a com suas aquarelas diante das cenas por ele assistidas.

Nas interpretações de suas telas, descreve em tintas e cores a pinceladas a escravidão realista do silogismo de um Brasil patriarcal em que no contexto de uma truculência paterna passa a ser argumento comum como muitos dizem em detrimento, deturpando a uma defesa, quando buscam reduzir os açoites a um escravo ponderando o fato de que na época todos apanhavam podendo ser o filho, neto, agregado ou escravos, no entanto omitem dizer que os filhos e os netos quando crescem e viram homens não apanham mais, enquanto que os escravos continuam apanhando até a idade adulta e/ou idosa. Ou mesmo, quando uma negra é surrada na frente de crianças e do padre fica evidente na retratação de suas telas, o modo pelo qual são sujeitados e humilhados diante de uma sociedade que não os considera igual.

Durante o tempo em que aqui esteve em 1840, entre maio a agosto, pode produzir cerca de 24 aguadas⁵² pode-se afirmar que a época no Rio de Janeiro transbordava em africanidade. No momento, em que o Rio de Janeiro contava com a

⁵² Da série Esboços Tropicais do Brasil (Tropical Sketches from Brazil).

maior população negra urbana registrada desde então. Naquela época um terço dos negros que aqui habitavam havia nascido em África.⁵³

No caso das pinturas de Paul Harro-Herring, durante o período da expedição na direção rumo ao norte fluminense, a caminho de Campos de Goitacazes, pode constatar ao passar por Macaé, a oportunidade de presenciar um desembarque de negros africanos no arquipélago de Santana. Com a mesma disposição de transmitir uma realidade sem as manchas ou as pinceladas tênues ao contraste dos diferentes artistas, como Jean-Baptiste Debret (1768-1848), o alemão Johann Moritz Rugendas (1802-1858) e o literato Émeric Essex Vidal, vindos em missão especial para documentar os aspectos da terra e das pessoas. Já a aquarela descolorida propositalmente talvez, ou de pouco tom, dispõe o máximo de detalhes riquíssimos de uma realidade que por Paul Harro-Herring deixou retratada, exatamente o oposto. Pintou denunciando a brutalidade da escravidão com o mesmo desprendimento e com o mesmo esforço das lutas políticas na Europa, das revoluções que participou.

Podemos descrever sintetizando seu trabalho como sendo sem autoridade ou financiador ao mesmo tempo, também conseguiu o pintor dinamarquês Paul Harro-Harring (1798-1870) aqui, um revolucionário que foi, então, ganhar com seus relatórios ilustrados para o Inglês Abolitions zeitschrift "*O colonizador Africano*"⁵⁴. Só que agora vem através da escrita da história e do trabalho crítico de Harro Harring ao ignorar a luz.

Podemos dizer que Paul Harro-Herring não foi somente um pintor, escritor e romancista foi também, um revolucionário inquieto com as atitudes dos homens em defesa da virtude. Assim, após Viena ingressou na Legião philhellene na luta contra os turcos, que então ocupava a Grécia. Mais tarde, em 1828, anunciou Harro Harring como voluntário para o exército russo, onde atuou como tenente. Em seguida, ele retornou à Alemanha, onde escreveu uma série de escritos revolucionários. Em 1839 ele foi para Londres. Lá, ele foi contratado para viajar ao Brasil para pintar os escravos e para

⁵³ ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org). A História da vida privada no Brasil, Vol. II. Cia das Letras, 2004.

⁵⁴ Tablóide inglês

escrever sobre eles. De volta à Europa, ele continuou sua agitação revolucionária. No final de sua vida, ele estava sozinho e deprimido e se suicidou em 1870.



Figura 12: Pintura da Baia de St. Jean - Macaé
Fonte: Paul Harro-Herring. Coleção Unibanco. Conjunto de 24 aguadas da série Esboços tropicais do Brasil, (Tropical Sketches from Brazil) ⁵⁵ s/d.

O porto de Macaé distinguia-se por elencar quatro ancoradouros bem localizados: o píer do Porto do Limão era de exploração particular, uma propriedade que pertencia aos domínios da Fazenda Bertioga, do Barão de Póvoa de Várzim, o Sr. Manuel Fernandes da Silva Campos; o píer do ancoradouro das Conchas, localizado na enseada do mesmo nome, de domínio público, girava sua movimentação em torno da demanda de mercadoria e da produção de açúcar e de café do município de Macaé e das províncias vizinhas; o porto de Macaé, de domínio público, onde se localizava a alfândega de atracação de navios cargueiros e de passageiros que transitavam, fazendo conexão com a Corte do Rio, que estava na entrada do estuário e movimentava o escoamento da produção da região. Havia ainda, na praia de Imbetiba, outro ancoradouro, de domínio público, com píer localizado entre a ponta do Trem e o Forte, passando, mais tarde, para o domínio privado, sob a responsabilidade do Barão de Póvoa de Várzim, que ali construiu sua doca e, depois, uma extensão da linha férrea.

⁵⁵ Doado ao Instituto Moreira Salles (doravante IMS) no início da década de 1990.

Não apenas embarcações nacionais chegavam a esse porto, mas também navios de bandeiras internacionais. Com um movimento intenso, exportava café, açúcar, pipas de aguardente, milho, farinha, feijão, latas com doces, madeiras de diferentes tipos, algodão, polvilho e couro. Esse cenário de excelentes ancoradouros colaborou com o desenvolvimento do tráfico ilícito naquela região.

A prática do desembarque clandestino de africanos, nas ermas praias do litoral, se incluiu em uma rede de tráfico estabelecida por toda a costa brasileira, cuja extensão nos remete à África, apoiada por códigos e pela cumplicidade dos vários indivíduos das camadas da sociedade. Os avisos para evitar o desembarque de africanos e de apreensão de navios de contrabando na costa brasileira, assim como as denúncias, partiam, em sua maioria, geralmente, do Vice-Cônsul britânico, alertando em cartas e relatórios dirigidos ao Ministério dos Negócios da Marinha no Rio de Janeiro e ao Presidente da Província.⁵⁶

1.2 – O tráfico suspeito

Apesar de as autoridades serem alertadas sobre os desembarques na costa brasileira, muitos elementos da polícia provincial discordavam dessas alegações, dizendo ser impossível ocorrerem tais acontecimentos por haver policiamento e salvaguarda de pessoas de confiança no patrulhamento; assim, as advertências inglesas, que ecoavam na Presidência da Província, eram contestadas pelas autoridades ministeriais. Não obstante estarem relutantes em seguir as ordens delegadas, as autoridades interioranas ainda se mostravam solícitas no caso de ocorrer a suspeita e de fazer o apresamento, cumprindo, assim, as deliberações legais.

Por sua vez, os navios negreiros desembarcavam preferencialmente a carga humana de seu comércio em lugares distantes dos centros mais populosos, não muito

⁵⁶ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 522. Africanos e pessoas suspeitas, culpados e processos (1841-1865).

frequentados, e, com isso, a escolha recaía em praias afastadas, onde houvesse um mínimo de tranquilidade para que os africanos descessem, sem que fossem interrompidos por aqueles que pudessem impedir o comércio ilegal de escravos, no caso, a guarda da polícia provincial.

As providências do delegado e da polícia provincial, em relação ao comércio de africanos, não eram eficientes na ação de coibir o tráfico ilegal. As autoridades provinciais alegavam falta de recursos e, em ofícios, requisitavam o aumento da ajuda de custo, uma vez que o valor disponível para as despesas com a repressão do tráfico era de 1 (hum) conto de réis. Assim, as lacunas no combate ao tráfico eram justificadas com argumentos pecuniários, na tentativa de reconsiderar a acusação ou a suspeita de conivência ou parcimônia nas atuações contra ele.

As suspeitas de cumplicidade da polícia da província, da Guarda Nacional, dos juízes locais e dos habitantes da comunidade, na manutenção do conluio com os traficantes da região, vinham embasadas nas manifestações que chegavam à Corte e dela partiam. As cartas, os ofícios e os relatórios de natureza oficial, geralmente, chegavam acompanhados do “nada consta”, contradizendo as acusações e as suspeitas levantadas pela Chancelaria Inglesa. Por trás do “nada consta”, estavam os personagens interessados na carga humana: os fazendeiros locais, os oficiais da Comarca, os comerciantes e o indivíduo da comunidade, suspeitos de crime de contrabando de africanos.⁵⁷

As suposições de conluio das autoridades locais com os traficantes eram no sentido, em muitos casos, de fazerem “vista grossa” aos acontecimentos, fato esse exemplificado no caso do ofício confidencial dirigido ao Secretario do Estado e Negócios da Justiça, em 2 de fevereiro de 1853, em que se pediam informações sobre Joaquim Augusto de Holanda Costa Freire, atuante Juiz Municipal de Macaé, ligado aos interesses do tráfico negreiro de africanos.⁵⁸

Outro fato ocorrido em Macaé foi a demissão e a prisão do comandante da fortaleza da cidade, por suspeita de conivência com comerciantes de africanos,

⁵⁷ Ibidem, 521. Denúncias de desembarque nas praias do Rio de Janeiro. Tráfico de africanos.

⁵⁸ Ibidem, 472. Justiça.

exemplificando a cumplicidade das autoridades lotadas na região.⁵⁹ Em alguns casos, a não correspondência do cumprimento das determinações de combate ao tráfico de africanos novos acabava por colocar o cargo sob desconfiança. As denúncias dos implicados no contrabando na costa marítima do Rio de Janeiro, com desembarques no norte fluminense, eram fatos frequentes, constantes de cartas e ofícios aos chefes de polícia, alertados por pessoas com interesses em acabar com o comércio ilegal de africanos, principalmente ingleses, em trânsito pelo Brasil, que denunciavam esse exercício inabalável do comércio ilegal de negros.

Notificada, a Polícia da Corte emitia ofícios, conforme a resolução da observação do indivíduo suspeito e na ocorrência de haver a comprovação da culpabilidade, expedindo ordem de prisão, cabendo, na ocasião, vir a ser um flagrante ou não. Em caso de desembarque de africanos, quando apreendidos, eram encaminhados, então, para ficarem à disposição da polícia até a conclusão do inquérito criminal. Diligências, inquirições, averiguações e inquéritos se processavam em nível superficial, de modo a atender a expedientes burocráticos. As providências eram tomadas, porém o andamento dos inquéritos era processado em demanda lenta e sem muitas atitudes concretas, nas várias esferas da polícia e do judiciário.

As várias delações de suspeitas de tráfico⁶⁰ eram feitas através de cartas,⁶¹ provenientes das autoridades brasileiras, de oficiais, dos cônsules no Brasil, dos presidentes das províncias, dos chefes de polícia, de pessoas da sociedade brasileira⁶² e das correspondências da Chancelaria Inglesa, denunciando o comércio de africanos vindos de seu país, de lugares de embarque como Luanda, Bengala, Ambris.⁶³ Em 11 de fevereiro de 1854, o Juiz de Direito da Comarca de Cabo Frio comunicou ao Presidente da Província de Macaé o possível desembarque de africanos novos em terras do município. O Presidente da Província do Rio de Janeiro, José Ricardo de Sá Rego, em 17 de fevereiro daquele ano, depois de acusar o recebimento dos ofícios emitidos pelos

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ Mesmo após a Lei Eusébio de Queirós, em muitos ofícios e cartas ainda prosseguiram indicando haver a suspeita de tráfico de africanos na região, suspeitas que se estenderam por mais ou menos seis anos, até 1865.

⁶¹ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 522. Tráfico de africanos: pessoas suspeitas e culpadas (1841-1865).

⁶² Escritas por exigência de repressão ao tráfico, da suspeita de contrabando de 611 africanos, a bordo de palhaborde brasileiro ou de embarcações estrangeiras.

⁶³ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 522. Tráfico de africanos: pessoas suspeitas e culpadas (1841-1865).

delegados de Cabo Frio, Angra dos Reis e Macaé, comunicou o envio do vapor de guerra *Recife* ao litoral fluminense,⁶⁴ saindo da região da Província da Vila de São Sebastião, percorrendo as suas entrâncias e chegando até Paraty, e dos vapores *Urânia* e *Golfinho*, que patrulharam o norte do litoral fluminense até o de Itabapoana.

As diversas Cartas referentes às providências a serem instadas a deter o tráfico na época, entre 1853-1870, eram dirigidas às Províncias da Bahia, do Espírito Santo, de São Paulo, do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco, do Rio de Janeiro, de Alagoas, do Pará, do Maranhão, de Santa Catarina e do Paraná.⁶⁵

Porém, as sindicâncias se restringiram mais ao sul da província, devido à suspeita recair sobre o fazendeiro Joaquim José de Souza Breves, dono de ilha em Marambaia, onde organizava seus desembarques e logo encaminhava os africanos que chegavam para tomarem o rumo de serra acima, abastecendo municípios como Nova Friburgo, Rio Bonito e Conceição de Macabu. No sul da província, os vapores para lá designados concentraram-se em vigiar atentamente a Ilha Grande, Paraty e a ponta de Joatinga.

Leslie Bethell, ao mencionar o tráfico de africanos no norte fluminense, em 1833, assinala o seguinte: “(...) com a ajuda de um elaborado sistema de sinalização, instalado nas praias, desembarcavam seus carregamentos ilícitos de escravos em vários pontos da costa brasileira entre o Rio de Janeiro e Vitória”.⁶⁶

Todo esse sistema de sinalização estava amparado na convivência de fazendeiros, com suas propriedades particulares, que se estendiam até a orla marítima. Não pode deixar de mencionar os interesses desses senhores de engenhos, que muito contribuíram para manter o tráfico negreiro ilegal na região. Essa rede de comércio de africanos tornou notórios alguns traficantes moradores nos arredores de Macaé, os quais mantinham sob o seu comando os agentes do tráfico (pequenos comerciantes, aliciadores e meirinhos), que eram os elementos de ligação para o desembarque no litoral, escolhendo os melhores portos, praias e horários. Em Macaé, sobressaíram os comerciantes de africanos: o italiano Victorio Emmanuel Paretto, o português José

⁶⁴ *Ibidem*, 468. Africanos (1834-1864).

⁶⁵ *Ibidem*, 521. Escravos.

⁶⁶ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, op. cit., pp. 76-80.

Bernardino de Sá, Joaquim Ferramenta, Francisco José da Conceição, Joaquim Pinto da Fonseca, José de Souza Velho e Francisco Domingues de Araújo, pai do futuro Visconde de Araújo, entre outros de menor projeção.

Esse tráfico ilícito perdurou até 1854, quando, pelo Decreto nº 731,⁶⁷ as sindicâncias sobre os navios negreiros serão mais persistentes e definitivas e, em 1856, quando o tráfico começa a se exaurir por força das pressões inglesas e do Governo Imperial Brasileiro, representado pelo Ministro José Tomás Nabuco de Araújo.⁶⁸

Apesar das medidas repressivas, em 1856, o *Jornal do Commercio* de 9 de janeiro noticia o fato de traficantes ainda estarem atuando no norte fluminense, na região de Ubatuba, próximo à fazenda Lagoinha. Essa denúncia fora feita pelo comandante do vapor *D. Pedro*, a quem eram atribuídas as informações dadas ao jornal, que estampava clara acusação ao Comendador Bernardino Martins Ferreira. A denúncia envolvia 170 africanos boçais na praia de Ubatuba (na Província de Macaé),⁶⁹ e outros mais já na Província do Espírito Santo, entre Itabapoana e Guarapari.⁷⁰ Entretanto, o delegado de polícia de Itapemirim nega o acontecido, muito embora admita a estada na cidade do português Joaquim Ferreira de Oliveira, negociando com os fazendeiros da região a compra de pretos ladinos, que conduziu para o Rio de Janeiro. Para amenizar a denúncia e se fazer de leal servidor do Império, o delegado diz não se deixar iludir e que continuará com as averiguações para descobrir a verdade.

As suspeitas de tráfico com a ajuda e o conluio de pessoas com certa credibilidade na sociedade dão suporte ao comércio ilegal de africanos. Vejamos outro exemplo: em 1851, é denunciada a suspeita de desembarque de 270 africanos, que, segundo a denúncia, foram alojados na fazenda do Coronel João Neponuceno Gomes Bittencourt, ou na de José Tavares de Bruno e Silva, cunhado do Barão de Itapemirim.

⁶⁷ Coleção de Leis do Império do Brasil. Decreto de 5 de junho de 1854. “Declara desde quando deve ter lugar a competência dos Auditores de Marinha para processar e julgar os réus mencionados no artigo 3º da Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, e os casos em que devem ser impostas pelos mesmos Auditores as penas de tentativa de importação de escravos”.

⁶⁸ Ministro da Justiça do Império, de 1853 a 1857.

⁶⁹ O aviso de desembarque de africanos sem muitas informações precisas do lugar onde se daria, em 30 de janeiro de 1854, com sólidas suspeitas de ser na localidade de Ubatuba.

⁷⁰ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 468. Africanos (1834-1864).

Entretanto, apesar das denúncias,⁷¹ nos cálculos do Sir Hudson, mesmo após a Lei de 1831 ser sancionada e durante o período da ilegalidade do comércio de escravos africanos, o Brasil, nos últimos seis meses, recebeu em torno de 5.000 africanos, desembarcados na província e adjacências. Declarou que, nos últimos seis meses do ano de 1847, chegaram 24.000 africanos; nos últimos seis meses de 1848, foram trazidos 27.000; nos últimos seis meses de 1849, cerca de 23.000; nos últimos seis meses de 1850, 5.000; nos últimos seis meses dos anos anteriores de 1847, 1848 e 1849, houve, portanto, uma carga de 18.000 a 20.000 africanos.⁷² Em uma nota do Sir Hudson, em que faz menção a Macaé, ele diz:

[...] até hoje tem sido apreendidos pelas autoridades e cruzadores brasileiros na baía do Rio de Janeiro, em Santos, na Jurujuba, e em Cabo Frio. Em Macaé, e pelo vapor Urânia, mais de 1.200, e que em nenhuma época foram mais freqüentes e numerosas apreensões [...].⁷³

Vários foram os acontecimentos que levaram a Inglaterra a pensar que havia no Brasil uma tendência maior da população, que dependia diretamente do trabalho escravo na região e adjacências, em manter a sobrevivência da escravatura e, até mesmo, do tráfico.

Foram diversas as maneiras encontradas para aliviar a sentença criminal dos contrabandistas de africanos. Sempre encontravam brechas na lei para suprimir as sentenças ou aliviá-las, ou mesmo a expectativa de fuga, assim evitando que os culpados fossem autuados legalmente.

As rotas para a província de Macaé eram rotineiras, a cidade era um ponto estratégico no contexto geográfico, posicionada numa região açucareira e cafeeira, propiciando um caminho para o tráfico negreiro, na sustentabilidade da região.

Práticas diversas eram usadas na tentativa de evitar o apresamento, quando não podiam contar com um subsídio vindo de terra. Muitas vezes, as embarcações empregadas no comércio marítimo ilegal de africanos, quando ameaçadas pela perseguição da frota marítima imperial ou pelos brigues ingleses, usavam diferentes métodos para fugir do apresamento, chegando ao auge de incendiar o navio e fazê-lo ir a

⁷¹ Região pertencente à Província de Macaé.

⁷² Itamaraty: Ministério das Relações Exteriores, 1850, A-B-30 e 1850, A-B-31.

⁷³ Ibidem, 1850, A-B-31.

pique ou, então, o mais dramático, jogar a embarcação contra recifes para provocar o naufrágio.⁷⁴

Vejam os exemplos, o caso da embarcação *Sagaz*, em 4 de novembro de 1850, encontrada em Cabo Frio, no litoral norte fluminense, queimada e abandonada, demonstrando, a partir desse ato, seu comprometimento no tráfico negro.

Casos como este, não eram esporádicos, outros navios procederam do mesmo modo, procurando não serem autuados pelo comércio ilegal de africanos. Entre eles, podemos citar o *Trenton* (1850), o *Antipático* (1849) e a *Sociedade Feliz* (1852). Esse procedimento os ajudava a manter as atividades do tráfico, pois conseguiam preservar a carga.

Os proprietários de embarcações faziam reclamações das violentas e ilegítimas investidas dos cruzadores ingleses aos navios brasileiros, queimando-os ao entrarem em portos do Império, para, ao vistoriarem e apresarem as naus, vexarem a navegação de cabotagem.

Outro caso de incêndio, mas não o único, apareceu em mais de um episódio. Em outras oportunidades, o mesmo ato de atear fogo à embarcação ocorreu, não por parte da tripulação, e sim da própria armada inglesa, como o ocorrido na apreensão e no incêndio do brigue/barca *Santa Cruz*, saído, no dia 2 de janeiro de 1850, de São Sebastião com destino ao porto do Rio de Janeiro, pelo vapor de guerra inglês *Cormoran*.

Após os ingleses terem desembarcado em terra a tripulação, incendiaram o brigue com toda a carga e os papéis, à vista mesmo de terra.⁷⁵

Outra prática de que faziam uso para fugir ao apresamento era jogar a mercadoria ao mar, tornando as embarcações mais leves e ágeis, quando tentavam fugir, ligeiros, dos vasos britânicos ou dos vapores de guerra brasileiros, salvando o carregamento de escravos. Esses foram casos extremos, pois o mais comum era o

⁷⁴ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, op. cit., pp. 152-158.

⁷⁵ Itamaraty: Ministério das Relações Exteriores, 1849-2A, A-3. Apreensão e incêndio da barca *Santa Cruz*. Atos cometidos pelos navios de guerra de S. M. Britânica contra os barcos brasileiros, sob o fundamento de se empregarem no tráfico de africanos.

desembarque clandestino com a ajuda de uma rede de autoridades, comerciantes e fazendeiros, que se opunham à proibição do tráfico.

Em nota do Parecer n. 42⁷⁶ do Governo Imperial a S. M. Britânica, no dia 26 de abril de 1850, sobre as apreensões de navios e as queixas britânicas quanto à importação de africanos pelo império do Brasil, sem se importar com o Tratado de 1826 e com as Leis sancionadas para a repressão ao tráfico de escravos, mostraram-se infundáveis as alegações britânicas a respeito das atitudes dos súditos brasileiros. Em resposta, o Governo Imperial Britânico declara que são deveras reprováveis muitas atitudes brasileiras em não reprimir e suprimir o tráfico de africanos para o Império do Brasil.

Quanto à afirmação do governo britânico de que mais de 900 africanos foram apreendidos, de outubro de 1850[?] até o momento da missiva, por autoridades e cruzadores brasileiros na Baía do Rio de Janeiro, em Santos, em Jurujuba, em Cabo Frio e em Macaé, diz haver depósitos de aprestos para reparar navios para o tráfico.

Assim, o Governo Imperial do Brasil respondeu, dizendo reconhecer a liberdade dos africanos e sua condição de trabalhadores livres, uma vez que a Lei de 7 de setembro de 1831 assim dispunha.⁷⁷

O Governo Imperial continua a ser atacado veementemente, nos anos de 1851, pelos britânicos, em função da continuação do tráfico ilícito de escravos. Eram inúmeras as queixas e os relatos de navios estarem traficando nas baías, na costa, nas águas e nos portos brasileiros. Reclamam pela impropriedade das leis contra os traficantes de escravos, pelos favores ou pelas parcialidades. Os ingleses insistem em denunciar a existência de barracões, num total de 12, de haver ainda uma quantidade de 7 navios preparados ou preparando-se para a travessia atlântica no comércio de escravos.

De Campos, veio a notícia de que estava ocorrendo mais um desembarque, na região de Barra do Itabapoana, acima de Manginhos,⁷⁸ localizada nas proximidades daquele município, onde picadas na mata foram feitas para o interior,⁷⁹ perto das

⁷⁶ Ibidem, A-B-11.

⁷⁷ Ibidem, A-B-12.

⁷⁸ Cidade situada ao norte fluminense.

⁷⁹ Localidade entre a Província de Macaé e Itabapoana.

fazendas de José Thomás e de André Gonçalves da Graça, que haviam preparado duas lanchas para o desembarque clandestino.⁸⁰

Esse tipo de conduta dos traficantes não era uma prática própria da região, mas ocorria na maioria das localidades litorâneas em que havia os desembarques. O norte fluminense apresentava grande incidência deles, talvez por estar localizado em uma região de agricultura açucareira, em que havia necessidade de mão de obra escrava.

Dáí as denúncias anônimas, por se encontrarem na localidade pessoas ligadas ao tráfico de africanos e de importância na sociedade. Elas não pararam e, em 7 de julho de 1854, a Secretaria de Polícia da Corte recebia um comunicado de que um construtor de navios, empregado do Arsenal da Marinha, Domingos José da Costa, partira para Campos, a fim de cuidar de arranjos para um desembarque clandestino.

Os jornais⁴⁹ eram veículos de informação das suspeitas e de fatos que ocorreram ou poderiam vir a ocorrer, como, em 16 de setembro de 1859, no jornal *Correio Mercantil*, constava que havia desembarque, fazendo com que a atenção para o tráfico fosse vista sob um novo prisma. Que tráfico era esse que estava acontecendo? Mais ou menos significativo, no entanto, existia, fazendo-se através não mais de grandes desembarques, que chamassem tanta atenção, mas em pequenos lotes, sem muito alarde, acontecendo aqui e acolá, deixando sempre margem de dúvida de sua existência.

Portanto, nota-se que existiam dois tipos de tráfico de africanos, o adotado no período final do contrabando buscava africanos em pequenas quantidades, em embarcações de médio porte, e o outro, com grande quantidade de escravos, em embarcações de grande porte, dirigindo-se a um ponto “X” demarcado, e, dali, repassando-os em pequenas naus, tipo de navegação costeira de cabotagem, distribuídos para várias localidades, sem alarde. Passando quase que despercebido pelas autoridades, esse comércio continuava a existir ilegalmente no Brasil.

Além desses pontos de tentativas de desembarque, é possível ainda identificar estratégias diferenciadas para o tráfico ilícito.⁸¹ Havia o desembarque de africanos

⁸⁰ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 523 – AM – CODES.

⁸¹ O tráfico, por mais que tenha sido perseguido, ainda resistiu e persistiu até 1865. A evidência da sua continuidade até a década de sessenta é confirmada pelos relatórios e ofícios e pelas cartas de denúncias

vindos diretamente da África e a busca de pequena quantidade de escravos, em embarcações de médio porte, em um ponto equidistante do litoral, também chamado de barra do litoral. Essa última estratégia foi a mais utilizada após a proibição do tráfico. Com pequenas quantidades, os traficantes conseguiam suprir a necessidade de mão de obra e abasteciam um mercado ilícito, que provia o comércio de navegação costeira de cabotagem. Implica uma rede complexa e arraigada por todo o litoral brasileiro, passando quase que despercebido pelas autoridades esse comércio ilegal de africanos.⁸²

Ainda em 1865, havia correspondências interministeriais, interprovinciais e das polícias locais a respeito de suspeitas do tráfico de africanos novos, chegados ao Brasil pelas praias do litoral, de norte a sul.

O norte fluminense apresentava grande incidência de desembarques, talvez por estar localizado em uma região de agricultura açucareira, em que havia necessidade de mão de obra escrava. Daí as denúncias anônimas, por se encontrarem na localidade pessoas de importância na sociedade e ligadas ao tráfico de africanos.

Macaé foi palco de apreensões de várias de embarcações:

- o palhabote/iate *Rolha* (1850), com 208 africanos a bordo;
- a garoupeira *Santo Antônio Brilhante* (1850), no porto, com 4 africanos;
- a barca *Tentativa* (1851), com cerca de 480 africanos, na praia de Ubatuba⁵⁴;
- o brigue *Sereia* (1848), com 800 africanos;
- o iate *Jovem Maria*, em alto mar, com 290 africanos;
- o bergantim *Astro* (1850), com 600 escravos;
- o brigue/escuna *Nacional Polka* (1850), julgado, no tribunal de Londres, pela Comissão Mista Anglo-brasileira;⁸³

de suspeitas, provenientes de autoridades brasileiras e da correspondência da chancelaria inglesa. Ainda que o tráfico tenha sido em pequena escala, os registros comprovam a extensão e a persistência da rede de tráfico ilícito.

⁸² ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 522. Tráfico de africanos: pessoas suspeitas e culpadas (1841-1865).

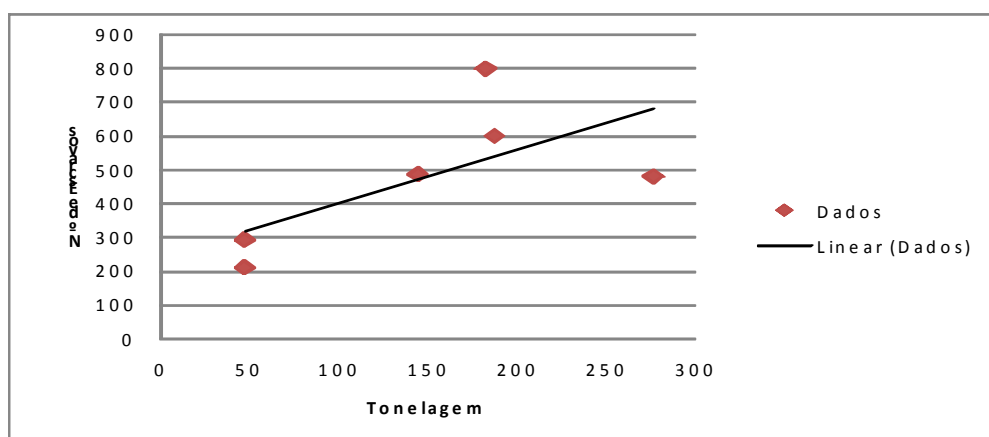
⁸³ “Quanto ao brigue nacional *Polka*, dito na sessão do dia 4 de junho deste anno (1852) da câmara dos Srs. Deputados, depois do magnífico discurso do Exm^o. Sr. Paulino José Soares de Souza, ministro dos negócios estrangeiros, dispunham de diversas informações dadas pelas autoridades de Macahé. O brigue foi com effeito tirado de dentro do porto de noite; a fortaleza fez-lhe alguns tiros, mas por causa da escuridão, e da força que fazia o vapor, não houve conflicto, não sei mesmo se acertarão os tiros. Quanto a este brigue, á vista de seus papéis, que tenho em meu poder, e das informações de pessoas fidedignas, tenho toda a razão para crer, ao menos por ora, que não se empregava no trafico; por isto o governo imperial fará a respeito delle todas as reclamações necessárias.” Rio de Janeiro, Typographia Imp. e Const. de J. Villeneuve e C., 1852.

- a barca *Somma*, em Quissamã;
- a escuna *Andorinha*, em Marambaia, ao norte da Província do Rio de Janeiro, isto é, ao norte de Quissamã, com 485 africanos;
- a sumaca/bergantim *Leopoldina*;
- a galeota *Alexandre*;⁸⁴
- o patacho *Paquete de Loand*;
- o brigue/escuna *Catão* (1852);
- o brigue/escuna *Aracaty*;
- o brigue *D. João de Castro*.

As apreensões das embarcações e dos escravos nas imediações de Macaé são demonstradas a partir de um gráfico estatístico de Regressão Linear, para cálculo aproximado do número de escravos. A amostra é do número de escravos apreendidos pela Marinha Imperial Brasileira, em 5 embarcações.

Gráfico 1

Embarcações e escravos apreendidos nas imediações de Macaé



Fonte: Documentação do ANRJ

Esses números foram calculados a partir dos apresamentos de embarcações no litoral macaense. As medidas das embarcações oscilam em suas tonelagens, com base na tabela descrita por Jaime Rodrigues.⁸⁵ Entretanto, a média apurada no gráfico demonstra a margem de números divergentes para cada nau, indistintamente, devido à dificuldade

⁸⁴ Ibidem, 472 e 522. Dados coletados nos documentos.

⁸⁵ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa*, op. cit., p. 172.

para calcular a tonelagem correta de cada embarcação, e também pelo número de africanos indiscriminadamente encontrados a bordo das naus ou desembarcados.

Também houve suspeita de tráfico, em Macaé, no barco/brigue *Itaparica*.⁸⁶ No entanto, ao final, as correspondências em resposta aos ofícios, em reservado, constataram que nada havia de conclusivo na província ou com os fazendeiros da região.

Houve grandes mudanças nos navios que, antes, chegavam a levar, muitas vezes, até oito meses entre o abastecimento e o carregamento de africanos, considerando a travessia do Atlântico até a costa do litoral brasileiro, passando por vários entrepostos, até completar seu limite de carga, alcançaram maior rapidez, uma das modificações que aconteceu no comércio do tráfico, que, embora não mais sendo livre, se fazia com um novo modelo, apresentado a seguir.⁸⁷

O tempo foi reduzido, passando a viagem África/Brasil, a ser realizada em 35 dias, em média, pois não se poderia perder tempo, indo de porto em porto, até que a nau estivesse com seu limite completo. O carregamento, geralmente, era feito em um único entreposto, onde já estariam, nas fortalezas, à espera da embarcação, os africanos novos, normalmente já encomendados ao consignatário por comerciantes/senhores de escravos aos homens do tráfico, mesmo antes de o navio zarpar dos portos do Brasil ou da África, com seu destino já programado.

A proibição também teve efeito sobre o custo do negro africano com uma variável de mercado, que, nesse período, muitas vezes chegou a custar 6 vezes o preço de uma vaca, como também poderia estar com seu valor bem abaixo. Tudo dependia e variava, girando em torno do tráfico transatlântico e das disposições legais debatidas no plenário da Câmara, pois foi uma época em que mais se discutiram a comercialização e a escravidão no Brasil.⁸⁸

Com a proibição do tráfico, em 1831, a demanda por novos africanos intensificou-se. Essa sanção ao comércio de escravos incentivou a transferência dos

⁸⁶ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 521. Escravos.

⁸⁷ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (doravante ANRJ) – Série Justiça – IJ⁶ 522 – Tráfico de africanos (1841-1865).

⁸⁸ Diário Oficial. Império do Brasil., nº 35. http://historiar.net/images/pdfs/186212_1a_quinzena_cor.pdf. De 02/12/1862

desembarques ilícitos dos navios para as praias próximas à Corte do Rio de Janeiro, ação que se tornou prática comum no litoral brasileiro, principalmente a incidência dos desembarques de negros africanos no litoral sudeste e sul e, mais raramente, no litoral norte e nordeste. Essa estratégia acabou por escolher o porto de Macaé como o sítio mais bem aparelhado para abastecer as regiões do norte da província, tanto os municípios serra acima como os do litoral.

Macaé era citada nos ofícios e nas cartas interministeriais e interprovinciais como o porto preferido dos traficantes de escravos, como aconteceu na notificação do relato de suspeita de tráfico de africanos, ocorrido em 18 de setembro de 1856. Em carta, o Presidente da Província do Rio de Janeiro solicitava às autoridades de Macaé que tomassem providências na repressão ao tráfico ilegal naquela localidade e pedia que se verificasse até onde era verdadeira a denúncia de um desembarque na praia de Bom Sucesso ou em suas imediações.⁸⁹

Os desembarques no litoral norte da cidade do Rio de Janeiro eram as opções preferidas, por ser ponto de referência para o tráfico inter-regional. Agiam de maneira a interligar as regiões com suas ações, a partir de picadas pelas matas e pela navegação nos rios da região, com botes e canoas. Com isso, distribuía os africanos desembarcados nas praias do litoral macaense por dois ou mais caminhos.

Para dispersá-los, havia os caminhos alternativos como destinos pré-determinados, sendo eles encaminhados aos proprietários e aos fazendeiros da região, que sustentavam a demanda por negros africanos. Mantinham sempre à disposição botes e canoas e outros objetos necessários para que as tarefas de desembarque fossem realizadas com a destreza de pessoas capazes e preparadas para trabalhar com o comércio ilegal de africanos.

Como manifestação de persuasão e de transmitir seus ideais, ao comando do Ministério Britânico, a Marinha Inglesa ultrapassava os limites territoriais marítimos brasileiros, invadindo as naus tanto em alto mar quanto as que se encontravam em águas nacionais e portos brasileiros. A própria África e outros países também mantinham patrulhas em águas internacionais de menor expressão na costa do continente africano, para a apreensão e vistorias nas embarcações que estivessem traficando escravos, com rotas direcionadas ao sul da linha do Equador.

⁸⁹ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 472. Tráfico de africanos.

Em atenção aos acontecimentos, o Brasil disponibilizou vários vapores de guerra da esquadra da Marinha de Guerra Imperial, em caráter especial, patrulhas de averiguações aos navios ditos suspeitos direcionados na sua maioria para o Brasil. Os navios mercantes que atendiam ao tráfico comercializando africanos usavam diversas bandeiras, brasileira, inglesa, americana, entre outras, como tática para engodar as patrulhas navais.

Mesmo em uma época do Brasil marcada por períodos difíceis de revoltas, revoluções, rebeliões e levantes reacionários; a Marinha de Guerra Imperial Brasileira se propôs a tarefa e, para isso, colocando-se na supressão ao tráfico em águas brasileiras ou internacionais, atenta a suspeitas vindas de terra ou mesmo por mar, alertando sobre os possíveis navios que estariam ligados ao tráfico e ao contrabando de africanos.

CAPÍTULO 2

LEGISLAÇÃO, TRAFICANTES E APREENSÕES

2.1 Legislação e Comissão Mista

A partir da proclamação da Independência do Brasil, por D. Pedro I, em 1822, anunciando a separação de Portugal, resultando no rompimento com a Metrópole, ocorreram profundas consequências no trato da ilegalidade do tráfico negreiro, pois, fora dos territórios portugueses, a prática de comércio de escravos passou a ser considerada ilegal.⁹⁰ D. Pedro I não pensou, naquele momento, em alterar o modo de vida da ex-colônia de Portugal, nem as instituições aqui já estabelecidas, como a escravidão.⁹¹ O Brasil era, na época, economicamente dependente da mão de obra escrava. Entretanto, o ato de D. Pedro I resultou em consequências inesperadas, vindas não da antiga Metrópole, mas dos britânicos. Aproveitando-se da situação, a Inglaterra impôs suas ideias humanitárias que, desde 1808, vinham sendo adotadas em Portugal, que havia assinado três Tratados que asseguravam o fim do tráfico negreiro, em 1810, 1815 e 1817. Assim, o Brasil, quando se tornou independente, já tinha conhecimento da proibição do tráfico de negros por navios de bandeira portuguesa abaixo da linha do Equador, pelos Tratados acordados entre Inglaterra e Portugal. No entanto, esses Tratados, a partir da Independência do Brasil, deveriam ser validados com a nação recém-independente.

Quando da Independência, em 1822, os acordos tornaram-se um eixo de ligação, para que, então, o Brasil Imperial Independente que despontava fosse reconhecido por

⁹⁰ Desde 1761, pelo artigo 4º do Tratado de 1815, quanto ao comprometimento feito por D. João em relação a que a bandeira portuguesa fosse usada, no tráfico apenas para suprir as necessidades de suas "possessões transatlânticas pertencentes à Coroa de Portugal", e pelo artigo 1º da Convenção Adicional de 1817, que definia como ilícito o tráfico exercido por navios portugueses para os portos fora dos seus domínios (Canning para Wilberforce, 19 de outubro, 24 de outubro – com instruções aos navios de guerra, relacionados aos negreiros sob a bandeira portuguesa).

⁹¹ Esse tráfico se tornaria totalmente ilegal para os súditos brasileiros quatro anos após a ratificação do Tratado (artigo 1º) e seria considerado pirataria (artigo 2º).

Portugal e pela Inglaterra,⁹² sendo retomadas as negociações. Os Tratados, antes firmados com Portugal, passam a ser instituídos em bases fundamentais para que houvesse um entendimento entre Brasil e Grã-Bretanha.

Os entendimentos que se estendem até 1825, garantindo ao Brasil seu reconhecimento de independência, firmada, sim, com o Tratado⁹³ de 18 de outubro de 1825, ratificado em 23 de novembro de 1826 – um apêndice ao reconhecimento. Quando proibido o tráfico, em 1831, torna-se ilícita a importação de africanos para o território brasileiro, sendo, então, considerados livres⁹⁴ todos aqueles apreendidos em navios negreiros.

O Brasil consegue o reconhecimento de sua independência por Portugal em 1825 e, por influência da Inglaterra, deveria assumir todos os Tratados referentes ao tráfico ilícito de escravos, anteriormente assinados entre Inglaterra e Portugal. A partir de então, o Tratado de 23 de novembro de 1826 regulamentou o tráfico de africanos, assinado também pelos representantes brasileiros.

Vejamos:

⁹² BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã- Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura/EDUSP, 1976.

⁹³ No Rio de Janeiro, entre 25 de julho e 27 de agosto, Stuart teve nada menos do que 13 encontros com o grupo de negociadores brasileiros, liderados pelo ministro das Relações Exteriores, Luiz José de Carvalho e Mello. Os dois acordos que Stuart negociava, foram rejeitados em janeiro de 1826 Canning, chegaram a um entendimento no dia 29 de agosto, e um tratado foi firmado, no qual dom João reconhecia dom Pedro como imperador do Brasil independente. Em compensação o Brasil selou um acordo econômico e concordava em pagar a Portugal o valor de 2 milhões de libras esterlinas: 1,4 milhão de libras correspondente às dívidas do governo português junto a bancos ingleses, mais um pagamento adicional de 600 mil libras. O compromisso de D. Pedro a respeitar a integridade territorial do restante do império português e nenhum fosse incorporada ao império brasileiro. Por parte, D. Pedro não renunciava formalmente ao trono português. O tratado foi ratificado por dom Pedro no dia 30 de agosto e comemorado no dia 7 de setembro, o terceiro aniversário da declaração de independência. Promovido a contra-almirante Graham Eden Hamond levando consigo o tratado negociado por Stuart entregou o tratado a D. João VI no palácio de Mafra, no dia 11 de novembro, dois dias após desembarcar em Lisboa, e o texto foi ratificado no dia 15 de novembro, confirmando assim o reconhecimento português da independência do Brasil. Morre D. João VI. Chegava ao Brasil no posto de Ministro-Britânico chegando ao Brasil em 13 de outubro de 1826 para renegociar os acordos antes feito por Stuart acaba por uma assinatura de Tratado em 23 de novembro pelo qual o tráfico de escravos brasileiro seria considerado ilegal quando decorrido o prazo de três anos após a ratificação do documento e com direito de busca da Marinha Real Britânica a todas as embarcações. Esse tratado foi ratificado no dia 13 de março de 1827. Foi firmado no dia 17 de agosto de 1827 e ratificado em Londres três meses depois. Em um processo que começou em 1807. *Texto de autoria do especialista em história e cultura latino-americana Leslie Bethell, foi publicado como introdução ao livro Charles Landseer: desenhos e aquarelas de Portugal e do Brasil – 1825-1826, publicado pelo IMS.*

⁹⁴ “Anexo nº 3: Regulamento para as Comissões Mistas que devem residir na Costa da África, no Brasil, e em Londres”, Coleção das Leis do Império do Brasil, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro: 1817. BN.

1º que após três anos da troca de ratificações seria considerada pirataria o comércio de escravos da costa d'África, por parte dos súditos do Império do Brasil;

2º que ficavam em vigor, palavra por palavra, os Tratados celebrados por Portugal sobre o mesmo assunto, em 22 de janeiro de 1815 e 28 de julho de 1817, com os artigos adicionais;

3º as instruções e regulações e formas de instrumentos serão as mesmas dos Tratados de 28 de julho de 1817, que serão aplicadas *mutatis mutandis*, as ditas partes contratantes e seus súditos;

4º que seriam nomeadas, desde logo, as comissões mistas para o julgamento das presas, na forma do Tratado de 1817;

5º esta será ratificada no prazo de quatro meses ou menos, em Londres.⁹⁵

Assim, o reconhecimento por Portugal do surgimento da nova nação foi marcado pelo Tratado de 18 de julho de 1825, em que os ingleses continuaram exigindo a abolição do tráfico. Em 18 de outubro de 1825, a bordo de um navio de guerra, ancorado no Rio de Janeiro, o Brasil e a Inglaterra assinaram um Tratado comercial referente ao tráfico ilícito de africanos, provocando, a partir de então, profundas rupturas no comércio de escravos.⁹⁶ Enfim, em 23 de novembro de 1826, é ratificado o Tratado já estabelecido entre os dois países, assinado por D. Pedro I, renovando o anterior,⁹⁷ que dizia:

[...] a obrigação de renovar, dos Tratados exigentes a confirmar e dar efeito às estipulações dos Tratados existentes entre as coroas da Grã-Bretanha e de Portugal para a regulamentação e a final abolição do tráfico de escravos africanos, desde que essas estipulações envolvessem o Brasil, [e desejavam] fixar e definir o prazo em que a total abolição do direito do tráfico, no que toca aos domínios e súditos do império brasileiro, deverá ter lugar.⁹⁸

A Inglaterra, ao estabelecer com o Brasil esse Tratado, demonstra o quanto os britânicos se impunham e influenciavam as decisões brasileiras, não concedendo

⁹⁵ O artigo 2º da Lei de 11 de setembro de 1826 permitia a execução por pena de morte, nos casos mais urgentes, por determinação do Poder Moderador.

⁹⁶ Esse tráfico se tornaria totalmente ilegal para os súditos brasileiros quatro anos após a ratificação do Tratado (artigo 1º) e seria considerada pirataria (artigo 2º).

⁹⁷ O artigo 1º dizia: “Ao fim de três anos, a contar de ratificações do presente Tratado [ratificado pela Grã-Bretanha a 13 de março de 1827], 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 o prazo, será julgado e Tratado como pirataria”. As implicações não foram discutidas no caso de Tratados que julgavam a pirataria. Incluía também a tarifa máxima de 15% sobre as mercadorias importadas da Inglaterra.

⁹⁸ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, op. cit., pp. 66-70.

margem ao Império de deliberar livremente sobre assuntos internos, como o tráfico de africanos.

Com a legitimação da Independência e após a assinatura do Tratado de 1826, a demanda por novos braços de trabalho aumentou, acarretando a desenfreada compra de escravos. Segundo Florentino,⁹⁹ o crescimento foi de cerca de 3,6%, entre 1826 a 1830, com a aportagem média de 94 navios negreiros por ano.

A essa dificuldade, a de negociar o fim da escravidão em prol do reconhecimento da liberdade do país somam-se acordos bilaterais Brasil/Inglaterra, regidos por decretos, artigos de leis e Tratados, embasando os ingleses e os brasileiros a levarem a cabo o fim do comércio transatlântico de africanos, feito a partir dos apresamentos de navios que comercializavam com a Costa d'África.

O ano de 1826, em nível interno e no âmbito da política, marca o início das discussões parlamentares, na tentativa de colocar em prática uma lei que atendesse aos interesses dos ingleses, mas que não prejudicasse totalmente os senhores de engenhos, os fazendeiros e os grandes negociantes, que manipulavam o comércio atlântico.

D. Pedro I, ao assumir o compromisso com a Inglaterra, não estava empenhado em efetivar esses acordos, mas seu interesse era aprovar a causa da Independência, pois bem sabia o que significava o tráfico de africanos para a economia da nascente nação. Havia a necessidade da assinatura de um acordo, um contrato que desse tempo ao Brasil para achar soluções para a manutenção da escravidão, essencial em sua economia, sabia que o acordo levaria o Brasil à bancarrota, caso obedecesse a todas as cláusulas do tratado, mesmo sendo a contragosto.

O Brasil, sendo o maior importador de escravos africanos, sustentava a sua estrutura econômica voltada para a agroexportação, e o poder político dos grandes latifúndios encontrava, nesses argumentos, os maiores empecilhos para honrar as medidas impostas pelos Tratados e Acordos anglo-brasileiros. Portanto, o que fora feito entre o Brasil e a Inglaterra, que estipulava o prazo de quatro anos para abolir

⁹⁹ 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, pp, 47-49.

totalmente o tráfico negreiro, resultava em grande problema para aqueles que dele se utilizavam, pois gerava um conflito de interesses.

Assim, a discussão sobre o fim do tráfico era realizada com debates nos ministérios e nos plenários, sem que houvesse interesse das camadas médias da sociedade em dela participar. Só mais tarde, alguns membros da sociedade começaram a sentir o peso do acordo bilateral entre Inglaterra e Brasil, cujos efeitos repercutiram na imprensa abolicionista,¹⁰⁰ nas lideranças políticas¹⁰¹ e nas fugas sistemáticas dos escravos.¹⁰²

Logo a seguir, em agosto de 1827, um Tratado,¹⁰³ cujas cláusulas comerciais reproduziam, essencialmente, as de 1810, estabelecia:

1° - que desde 1830 seria proibido o tráfico para o Brasil;

2° - que o império do Brasil estava obrigado a votar uma lei repressiva do tráfico; o governo, em ofício, ficando então decidido que a emenda foi aprovada, mas o Tratado de 1826 foi reprovado, mas, contudo sem poder invalidá-lo;

3° - que os navios brasileiros estavam sujeitos, daquele ano em diante, à visita dos navios ingleses e os contrabandistas à classificação de piratas, quando, no momento da visita, se encontrassem escravos a bordo.

D. Pedro I, em sua “Fala do Trono”, na abertura da 1ª sessão da 2ª legislatura, em 3 de maio de 1830, dizia: “O tráfico de escravos cessou (!!!) e o governo está decidido a empregar todas as medidas que a boa fé e a humanidade reclamam, para evitar a sua continuação (??), debaixo de qualquer forma ou pretexto que seja”.

¹⁰⁰ *Jornal A Gazeta de Notícias, o Jornal do Comércio, o Jornal A Reforma, Sentinela da Resistência* (1823 a 1835, publicado todas as quartas-feiras. Defendia a independência com mudanças radicais e era contra a escravatura, criticava o poder. Foi criado por Cipriano Barata, um dos pioneiros da liberdade de imprensa); *Os Pasquins - Vários e sem periodicidade. O Palhaço da Oposição, O Grito dos Oprimidos, O Burro Magro, O Brasil Aflito, O Caolho, O Torto da Artilharia, O Soldado Aflito e O Crioulinho* são apenas alguns nomes. Possuíam característica panfletária e linguagem violenta. Eram usados pelos partidos da época: Direita Conservadora, Direita Liberal e Esquerda Liberal. Entre 1832 e 1833, 14 periódicos sustentavam o governo e 21 faziam guerra aberta a ele.

¹⁰¹ ANRJ: IJ 6. Africanos e pessoas suspeitas, culpados e processos, 1841 – 1865. *O Jornal do Comércio*.

¹⁰² Artigo que é parte do trabalho apresentado para a conclusão do curso de graduação em História. REBELATTO, Martha. “Nem todos gostavam da escravidão: fugas de escravos em Desterro na década de 1850”. Monografia apresentada para a conclusão do curso de História na UFSC. Santa Catarina, 2004.

¹⁰³ No artigo 1º, ao fim de três anos, contados a partir da ratificação do documento pelo governo inglês, o comércio negreiro seria considerado ilegal para todos os súditos do imperador brasileiro.

Infelizmente, a “Fala do Trono” não exprimia a realidade dos fatos, pois nem o tráfico cessara e nem a sua proibição e a repressão poderiam ter início antes de 1830.

O que ocorreu, na realidade, foi uma grande quantidade de africanos entrarem no país antes da deliberação da nova lei. O medo da proibição fez com que se importassem africanos para suprir as necessidades que pudessem surgir. Posteriormente, esses fatores contribuíram para a diminuição da entrada de embarcações negreiras no país, isto é, foi a falta de encomendas que fez com que o tráfico diminuísse, já que o mercado estava superabastecido.

Incorporada à Lei de 1830,¹⁰⁴ é expedida uma Portaria, em 21 de maio de 1831, que dizia:

‘Constando ao governo de S. M. Imperial que alguns negociantes assim nacionais, como estrangeiros, especulam, com desonra da humanidade, o vergonhoso contrabando de introduzir escravos da costa d’África nos portos do Brasil [...] Manda a Regência [...] que a Câmara Municipal desta cidade faça expedir circular a todos os juízes de paz das freguesias de seu território, recomendando-lhes toda vigilância ao dito respeito’ devendo fazer-se seqüestro dos escravos assim introduzidos, para lhes ser restituída a liberdade e devendo os contrabandistas serem punidos com as penas do artigo 179 do novo Código Criminal obrigado a votar uma lei repressiva do tráfico; a aplicação ao tráfico através da pena do crime de ‘reduzir a pessoa livre à escravidão’, definido no Código Criminal.¹⁰⁵

Então, finalmente, em 7 de novembro de 1831, é sancionada a lei antitráfico, com a emenda aprovada que “Declara livres todos os escravos vindos de fora do Império e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos”.

A Lei de 1831 apresenta-se fortemente embasada no combate ao comércio ilegal de pretos africanos, ao aplicar pena através do Código Criminal, cujo artigo 731 condenava

¹⁰⁴ No período que se estende de 1826 até 1830, são discutidos inúmeros meios para colocar um ponto final no comércio ilegal de africanos novos. Assim, em 7 de novembro de 1831, a Lei proibitiva do comércio ilegal de africano é assinada e homenageia o projeto Barbacena, pelo Padre Diogo Antônio Feijó.

¹⁰⁵ MOURA, Clóvis e MOURA, Soraya Silva. *Dicionário da Escravidão negra no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004, p. 114. Portaria expedida em 21 de maio de 1831 pelo Ministro Manuel de Souza Franco.

[...] os crimes de contrabando, tráfico e com agravante de pirataria, a penas de cumprimento até por 9 anos de prisão. A lei apresentava, também, uma atribuição de multa de 200 mil réis para cada escravo apreendido dos concessionários, dos comandantes ou dos mestres de embarcações, ou, ainda, autorizava o pagamento à população pelo Tesouro Público, como recompensa, 30 mil réis por cada africano apreendido, ou também a quem fornecesse informações para a apreensão de africanos.

Sem deixar de mencionar: “A tripulação dos vapores de guerra da marinha imperial que apreendessem navios negreiros com mercadorias eram, também, premiados através de multa imposta aos importadores de africanos”.¹⁰⁶

A referida lei não foi aprovada por um ato espontâneo e sim por necessidade de fazer cumprir as normas estabelecidas no Tratado de 1826, entre Brasil e Inglaterra. Ainda assim, os ingleses, diante dos prognósticos das disposições da Lei Feijó, titubeavam perante os argumentos propostos com intenções humanitárias, que comprometiam a legislação e os acordos assinados entre o Brasil e a Inglaterra, propositalmente feitos para facilitar os interessados no comércio de africanos. O próprio Euzébio de Queiros dizia, em seu discurso de 16 de julho de 1852, que a Lei de 1831 fora mal concebida e incapaz de fazer a efetiva repressão do tráfico.

São muitas as divagações sobre a incapacidade do império para deter o tráfico, conforme o determinado na Lei de 1831. O seu fracasso era motivado pela frouxidão dos governos, da opinião pública contrária, da necessidade de mão de obra, dos lucros do comércio ilícito, do sentimento de nacionalidade ofendido pela imposição inglesa e por vários outros fatos que conduziram à falência a Lei de 1831.¹⁰⁷

Nem mesmo sua regulamentação, pelo Decreto de 12 de abril de 1832,¹⁰⁸ fez com que a fosse mais ostensiva e eficaz.¹⁰⁹ O tráfico continuava com altos e baixos, às vezes havendo uma entrada de africanos em maior número e outras, em menor.

¹⁰⁶ Coleção de Leis do Brasil, 1831.

¹⁰⁷ ALVES, João Luís. “A questão do elemento servil: a extinção do tráfico e a lei de repressão de 1850”. *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro* Tomo especial, vol.4, 1915, pp. 187-258. I Congresso de História Nacional.

¹⁰⁸ Pelas desconfianças dos ingleses diante do cumprimento da Lei Diogo Feijó, a legislatura brasileira resolve instituir a reafirmação dessa lei, por uma complementação através do Decreto de 12 de abril de 1832.

¹⁰⁹ Itamaraty. Relatório do Ministério dos Negócios do Império, Rio de Janeiro, 1834-1836, pp. 3-5.

A legislação determinava que as embarcações sofressem averiguações detalhadas nas entradas e nas saídas dos portos, e também em alto mar. Eram acusados de crime de contravenção os responsáveis pelo comércio de africanos, caso as suspeitas contra eles fossem confirmadas. Os comerciantes de africanos no Brasil, após a Lei de 1831, eram julgados por crime de pirataria, segundo o Código Criminal do Império (Anexo XI).

No caso de encontrarem africanos a bordo, esses seriam apreendidos, e a tripulação e os responsáveis pela embarcação, detidos e presos, para apuração de sua culpabilidade ou inocência. A lei concedia, ainda, à Marinha Imperial o direito de vasculhar cada embarcação negreira suspeita, que partia ou chegava.

Nessa empreitada de traficar os africanos para suprir a mão de obra brasileira, eram usadas as praias do litoral brasileiro para o desembarque, situação extensamente relatada, por se tratar de locais estratégicos.

A Lei de 1831, como já referido, foi aprovada, despertando opiniões controversas: de um lado, a estruturação do país não poderia abrir mão do fluxo contínuo de escravos; por outro lado, as pressões inglesas desafiavam a autonomia nacional e punham em cheque a elite política, composta por fazendeiros, comerciantes e interessados no tráfico atlântico. Esse era o quadro que se desenhava no parlamento à época da tramitação da lei antitráfico. Os escravos apreendidos em navios negreiros, depois dela, eram considerados libertos, e confiados tanto a senhores como ao serviço público, para prestação de trabalhos, durante um período, após o qual se tornavam livres, recebendo suas cartas de emancipação.

O complemento da lei concedia não somente à Marinha Imperial, mas à Polícia Imperial, seja a da Corte, a Provincial ou a da Guarda Nacional, o poder e o direito de vasculhar ou não cada embarcação negreira, que partia ou chegava.

Aos negros pegos pela lei, obrigava aos concessionários ou mesmo se o negro fosse livre era necessário que se depositasse a quantia ao seu valor para reexportação caso houvesse recusa eram as mercadorias apreendidas e submetidos os proprietários, à prisão, passando a serem perseguidos como criminosos (VERGER, 1987:323).

O Ministro da Justiça, Manuel José de Souza França, em 21 de maio de 1831, instruiu as autoridades municipais e o presidente da província para que evitassem as importações de escravos, pois eram ilegais, de acordo com o artigo 179, do novo Código Criminal,¹¹⁰ datado de 16 de setembro de 1830, que proibia escravizar pessoas livres, notificando-os de que o Ministério tinha poder e autoridade para libertar os escravos importados ilegalmente e processar criminalmente os escravistas, os traficantes e as pessoas ligadas a esse comércio.

Desse modo, a lei não se impôs plenamente, mas permitiu que se instaurassem vários inquéritos na Corte do Rio de Janeiro, através da Auditoria da Marinha de Guerra Imperial, devido ao apresamento de embarcações no litoral do norte fluminense, de que estamos tratando. O tráfico e o contrabando de africanos estavam presentes em toda a extensão costeira do território nacional. Os apresamentos se faziam em águas territoriais ou fora delas, e também em águas internacionais.

A Tabela 1 fornece um panorama das embarcações mais usadas no tráfico e sua capacidade de tonelagem. Desse modo, existe uma hipotética chance de se calcular ou de se ter umas médias de quantos africanos cabiam nas embarcações do tráfico.

¹¹⁰ O Código Criminal pelos quais eram julgados - Lei de 16 de dezembro de 1830. O artigo 14, § 6º, isenta de pena de castigo moderado os escravos e, a *contrariu sensu*, considera crime o castigo imoderado, preceito que a história social da escravidão verificara que, só excepcionalmente, teria sido observado. No artigo 60, substitui as penas em que incorressem os escravos, e que não fossem as de morte e de galés, pelas penas bárbaras de açoites e de golilha de ferro, cuja constitucionalidade os melhores espíritos, com o grande Nabuco de Araújo à frente (22), contestavam diante do artigo 179, § 19, da Constituição, que aboliu os açoites, a marca de ferro quente, a tortura e todas as demais penas cruéis. O artigo 113 define o crime de insurreição, pela reunião de 20 ou mais escravos, para haverem a liberdade por meio da força, e pune também, no artigo 115, o auxílio ou incitamento à insurreição. O artigo 179 pune o crime de “reduzir pessoa livre à escravidão”, o que foi estendido ao tráfico pela Lei de 7 de novembro de 1831, mas ficou letra morta até a cessação do comércio de importação de negros.

Tabela 1
Tonelagens de embarcações negreiras apreendidas entre 1812 e 1851

Tipo de embarcação	Quantidade de amostra	Tonelagem média
Barcas	1	276
Galeras	2	254
Bergantins	6	187
Brigues	8	182
Escunas	11	144
Patachos	9	127
Sumacas	2	114
lates	1	47

Fonte: AHI, Processos da Comissão Mista Anglo-Brasileira. As referências completas encontram-se no item Fontes.¹¹¹

Com as novas rotas, depois de 1834, segundo Rodrigues (2000), houve diminuição dos custos, mudança da técnica náutica, e os navios tornaram-se mais velozes para fugir das perseguições feitas pelas frotas brasileira e inglesa.

A partir de então, os ingleses se tornaram tão obcecados no combate ao tráfico de africanos, que passaram a operar visível e obsessivamente com os seus buques de guerra, ostensivamente não respeitando a soberania do Brasil, interceptando navios e embarcações comerciais, sem qualquer respeito, invadindo sem permissão e visitando sem escrúpulos até mesmo barcos pesqueiros.¹¹²

Isto ocorreu, porque o tráfico não estava sendo reprimido como deveria, de acordo com a Lei Feijó. Assim se manifestou o Imperador D. Pedro II:

Na ‘Falla do Throno, em 3 de maio de 1835’, a 2ª sessão da 3ª legislatura, a Regência, confessando que o estado do país não é satisfatório, diz que ‘algumas províncias têm sofrido comoções terríveis; a falta de repressão legal, o mau meio circulante, ‘o tráfico da escravatura continuam a ser o flagelo dos habitantes do Império’.

A partir desse episódio, as palavras marcantes do Marquês de Barbacena demonstraram o quanto o tráfico fazia parte da vida dos brasileiros, como uma praga:

¹¹¹ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa*, op. cit., p. 72.

¹¹² OSCAR, João. *Escravidão & Engenhos*: Campos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis. Rio de Janeiro: Editora Achiamé, 1998, p. 60.

[...] que os seis anos de experiência da lei de 1831 demonstram que ela foi ineficaz para extinguir o tráfico, parecendo, pelo contrário, que foi poderoso estímulo para dar energia e 'dexteridade' aos traficantes, dos dois primeiros anos, foi pequena a importação, porque eles não haviam descoberto ainda os meios de iludir os exames nas visitas de entrada e saída dos portos; não havia ainda os depósitos para receber os escravos e ensinar-lhes a língua portuguesa; não havia os corretores organizados em força, para levar os escravos a cada fazenda, etc. Logo, porém, que esta máquina foi montada, começou a crescer a importação, de modo a se poder afirmar, sem exagero, que ela tem sido maior, nestes três últimos anos, do que nos tempos do comércio franco e legal... O horroroso crime dos importadores de escravos achou apoio nos nossos lavradores que, seduzidos pelo alto preço dos produtos, sobretudo o café e, levados pelo irresistível desejo de lucros, não vacilaram em adquirir escravos 'ladinos ou novos'.¹¹³

Esse foi um período em que houve vários embates parlamentares, chegando ao ápice com a revogação da Lei de 1831, ocasionando uma ação de protesto contra os ingleses. A partir dessa atitude brasileira, os ingleses impuseram uma agressiva política, em 8 de agosto de 1845, com a Lei Aberdeen, aprovada pelo Parlamento Inglês, na qual as medidas de combate ao tráfico de africanos se tornariam mais drásticas.

Nesse ínterim, no período de 1830 a 1854, foi apreendido um número ímpar de embarcações suspeitas de transportarem africanos. As medidas de proibição do tráfico de negros africanos mostraram-se inversas aos interesses dos ingleses, pois o número de africanos que deu entrada no país cresceu no período. De acordo com João Oscar,¹¹⁴ a incidência de escravos trazidos pelos tumbeiros mostra que a entrada de africanos novos aumenta a cada ano, para suprir a necessidade de mão de obra. Vejamos:

¹¹³ Felisberto Caldeira Brant Pontes Oliveira e Horta, Marquês de Barbacena – Ministro de Estrangeiros, em 1834. Foi Ministro da Fazenda, Ministro do Império, Deputado Geral e Senador do Império do Brasil de 1826 a 1842.

¹¹⁴ OSCAR, João. *Escravidão & Engenhos*, op. cit., p. 64.

Gráfico 2

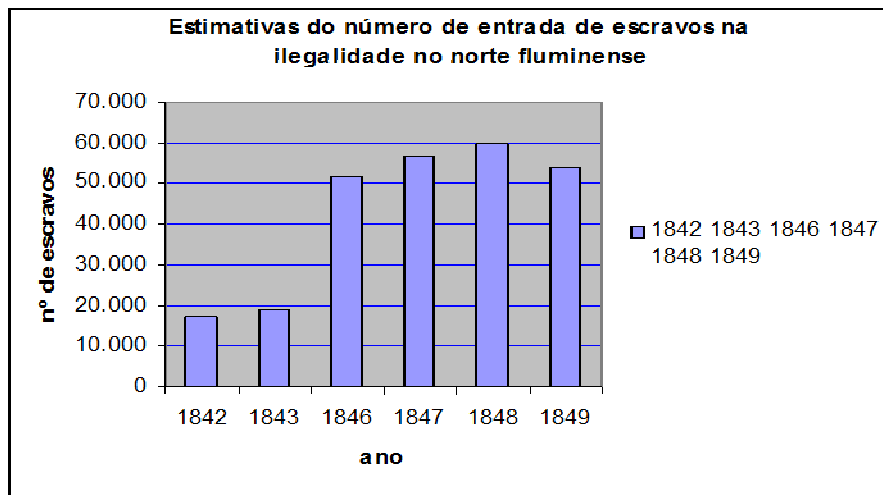


Gráfico 2: Estimativas do Norte Fluminense de entradas e desembarques de africanos ilegalmente
Fonte: OSCAR, João. *Escravidão & Engenhos: Campos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis*. Rio de Janeiro: Editora Achiamé, 199, p. 64.

Após 1850, existe uma tendência à redução da entrada de africanos, devido à atuação do patrulhamento dos navios nacionais e, sobretudo, dos de guerra ingleses. A Inglaterra, não satisfeita com os rumos do comércio negreiro em águas da América do Sul, em 1850 determina a entrada de seus navios em águas territoriais brasileiras para o aprisionamento de embarcações que levantassem suspeita de estarem comercializando negros africanos, pressionando a promulgação da Lei Eusébio de Queirós, quando, então, o Brasil começou a tomar medidas mais enérgicas no combate ao tráfico negreiro.

O país, sentindo-se constrangido pela atuação da Marinha Inglesa frente ao embargo do comércio de africanos em suas terras, não encontra alternativa senão compartilhar diretamente da interdição dos traficantes e do tráfico de africanos em seu território. A Marinha Imperial Brasileira assume sua participação no combate ao comércio ilegal de escravos, através dos vasos de guerra, em atitudes que variavam da perseguição aos navios suspeitos de traficar africanos à apreensão das embarcações passíveis de estarem com carregamento de negros para a escravidão. Sua atuação se fazia através da Auditoria Geral, criada pelo Decreto de 13 de maio de 1809, no Rio de Janeiro. O governo brasileiro já vinha atuando através das Comissões Mistas,

instauradas na Corte do Rio de Janeiro e em Serra Leoa, como consequência dos Tratados firmados com a Inglaterra. O modo de agir das Comissões Mistas geralmente se iniciava com o aprisionamento de um navio suspeito, que, então, era trazido para um porto mais próximo e, aí, se dava início ao processo: descrição minuciosa da carga e da escravaria, bem como dos responsáveis pelo tráfico ilícito. Aberto o processo, os trâmites seguiam regularmente, mas, que se diga, lentamente. A Comissão Mista era composta por um Juiz/Comissário de Comarca, um árbitro de cada nação, um escrivão e um secretário, nomeado pelo país em que ela fosse instaurada, e um Oficial da Marinha. Em vários casos, chamava-se um membro da comunidade local para dela fazer parte, como contador na finalização dos trâmites do processo.

Já a atuação da Auditoria Geral da Marinha era de caráter eventual. Sua localização independia do lugar em que tivesse sido apreendida a embarcação. Não havia nenhuma regra estabelecendo um lugar regular, obrigatório para a sua organização. Quando ocorria um aprisionamento feito pelo governo brasileiro, o processo se iniciava no porto mais próximo da costa, dispondo a Capitania dos Portos das condições necessárias: navio-prisão para alojar os africanos, os comerciantes, a tripulação, o dono do navio e quem mais estivesse envolvido. Muitas vezes, esses alojamentos tornavam-se insuficientes e raros, e inviabilizavam o acomodamento. Assim, os navios apresados passavam a ser os próprios cárceres dos detidos, durante o processo criminal.

É válido repetir que, a partir de 1827,¹¹⁵ se instalaram as comissões mistas anglo-brasileiras, localizadas no Rio de Janeiro e em Serra Leoa, para julgar todos os navios brasileiros capturados ao norte do Equador – desde que transportassem escravos. A Comissão estabelecida em Serra Leoa foi responsável pelo julgamento de diversos navios que traficavam para o Brasil. Mesmo os apresados próximos à costa brasileira foram conduzidos para lá pelos cruzadores britânicos. Também condenou, no período de 1826 a 1828, os 25 navios portugueses e brasileiros capturados. De 1829 a julho de 1831, foram 29 os navios condenados. Apesar de 4 serem julgados no período de 1827 a 1830, acabaram sendo devolvidos aos seus donos.

¹¹⁵ Lei de 2 de julho de 1827 (7 e 8 Geo. IV cap. 74). Ver BETHEL, Leslie, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, op. cit., p. 95. Tratados de Hetslet, iii, 33-40.

Em meio à aprovação da Lei de 1831, era do “gosto” dos brasileiros que fossem dissolvidas as comissões mistas. Desejavam que os navios apresados pelos vapores de guerra imperial fossem julgados por tribunais ordinários brasileiros, mas ficaram sem fundamento e acabaram por decidir que os julgamentos continuassem sendo realizados por aquelas comissões.

Jaime Rodrigues declara que o tráfico foi juridicamente equiparado à pirataria. Os traficantes foram colocados sob a jurisdição de um tribunal especial – a Auditoria da Marinha – ficando sujeitos às penas de prisão e ao pagamento das despesas de reexportação dos africanos, eventualmente devolvidos à África. Os senhores de escravos que comprassem africanos, entretanto, passariam a ser julgados em outra categoria penal, ficariam na alçada da justiça comum, certamente mais branda, escapando da Auditoria da Marinha. Os homens que coadjuvassem os negócios negreiros, apesar de reconhecidas suas culpas, não eram mais incluídos na categoria de “donos do negócio”.

Um significativo contingente de africanos, que seria desembarcado pelos navios negreiros em Macaé, foi contido pelos vapores de guerra em águas internacionais. Alguns deles estão relacionados a seguir, incluindo os apreendidos pelos cruzadores ingleses com destino a Macaé, e condenados pelo Vice-Almirantado inglês, em Santa Helena, por apresentarem indícios de se terem empregados no tráfico de africanos. Podemos citar as embarcações: a escuna *Paquete do Rio*, de 51 t e com 10 tripulantes, conduzida pelo mestre Boaventura Gonçalves Roque, de propriedade de Custódio de Souza Machado, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé e foi apresada pelo cruzador *Wosp*, em 13 de janeiro de 1846; a escuna *Electra*, de 137 t, 18 tripulantes e o mestre João Joaquim Pereira, pertencente a Manuel Gonçalves da Costa, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, sendo capturada pelo cruzador *Espar*, em 23 de outubro de 1846; o brigue *Nitherohy*, de 164 t e 19 tripulantes, do mestre Rufino José de Menezes, de propriedade de Antônio Nunes Machado, que saiu do Rio de Janeiro para Macaé, sendo aprisionada pelo vapor *Slix*, em 18 de agosto de 1847; o bergantim *Fenix* de t, 8 tripulantes e o mestre Grato Golinsia, dos proprietários Manuel José Pinheiro e Henrique José Teixeira, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, sendo capturado pelo cruzador *Contest*, em 29 de agosto de 1847; o brigue *Silphide*, de 322 t e 20 tripulantes, com o mestre Manuel Joaquim Palacio, de propriedade de Francisco

Tavares de Oliveira, que saiu da Bahia com destino a Macaé, sendo apresado pelo *D^o Penelope*, em 17 de outubro de 1847; o bergantim *Santo Antônio Ditoso*, de 61t e 8 tripulantes, com o mestre Luis José de Souza, tendo como proprietário Antônio Victorino da Rocha, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, sendo apresado pelo *Slix*, em 3 de novembro de 1847; o brigue *Izabel*, de 172 t e 10 tripulantes, com o mestre João José de Oliveira Valença, de propriedade desconhecida, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, sendo capturado pelo *D^o Slix*, em 7 de novembro de 1847,¹¹⁶ como se verifica na tabela a seguir.

No ano de 1847, constaram muitas saídas do território brasileiro com destino à África e, em 1848, atestados por seus passaportes, foram vários navios lá apresados, destinados a Macaé.

Dentre outros, podemos citar as seguintes embarcações apreendidas pelos cruzadores ingleses, sendo seus passageiros e oficiais condenados pelo Vice-Almirantado à prisão em Santa Helena, por indícios de contrabando ou por se empregarem no tráfico de africanos: o bergantim *Leopoldina*, de 156 t, com 11 tripulantes e o mestre João Pinto de Madureira, de propriedade de Antônio de Souza Ribeiro, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé em 14 de janeiro de 1848, apresado pelo *Styx*; o bergantim *Pedreira*, de 114 t, conduzido pelo mestre José Ferreira de Mesquita, tendo como proprietário José Aves da Graça Bastos, com uma tripulação de 18 membros, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, sendo apreendido também pelo *Styx*, em 4 de janeiro de 1848; o bergantim *Maria Constança*, de 16 t, com 11 membros na tripulação, conduzido pelo mestre Francisco Antônio de Souza, de propriedade de Joaquim Alvarenga da Rocha, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, sendo apresado em 12 de janeiro de 1848, pelo mesmo *Styx*; o bergantim *Importador*, de 133 t, com 18 membros na sua tripulação, sob o comando do mestre Francisco Isidoro Monteiro, de propriedade de Antônio Januário da Silva, que saiu do Rio de Janeiro para Macaé, com escala em Angra dos Reis, foi apresado em 7 de outubro de 1848, pelo cruzador *Albatroz*; a escuna *Nereide*, de 97 t e meia, com uma tripulação de 16 membros e seu mestre João Moreira da Câmara, tendo como proprietário Carlos Augusto de Moraes, que saiu do Rio de Janeiro com destino a

¹¹⁶ Itamaraty: Ministérios das Relações Exteriores, n. 6, 1847, p. 50.

Macaé, foi apresado pelo *Cygnets*, em 19 de março de 1848; a escuna *Bella Maria*, de propriedade de Luis José de Oliveira, que saiu do Rio de Janeiro sob o comando do mestre Ricardo Rodrigues da Costa, foi apresado pelo cruzador *Krestell*, em 22 de junho; o bergantim *Temerario*, de 153 t, e com 16 tripulantes, comandado pelo mestre Joaquim Corrêa dos Santos, sendo seu proprietário José Maria do Valle, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, foi apresado pelo *Contest*, em 3 de maio de 1848; o brigue *Princesa Dona Izabel*, de 138 t e com 24 tripulantes, com o mestre Candido José Fernandes, de propriedade de Joaquim Luis de Ávila, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, com escala em Cabo Frio, foi apresado em 3 de abril de 1848, pelo *Siren*; o bergantim *Paquete do Cabo*, de 82 t e com 15 tripulantes, com o mestre José Antônio Teixeira, de propriedade de Manuel José Duarte Guimarães, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, com escala no Rio de São João, foi apresado pelo *Ferrett*, em 11 de maio de 1848; o brigue *Anna Carolina*, com uma tripulação de 19 pessoas, com o mestre Domingos José Coelho, de propriedade de Maria Martinho Ribeiro e C. e José Tiburcio, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, tendo sido apresado pelo *Heroine*, em 11 de maio de 1848; o bergantim *Castro III*, de 83 t e com 18 tripulantes, comandado pelo mestre Mathias José de Carvalho, tendo como proprietário Antônio Dias de Souza e Antônio Fr^a dos Santos, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Campos, com escala em Macaé, foi apresado pelo *Ferrett*, em 22 de março de 1848; o bergantim *Mariana*, de 138 t, com 10 tripulantes, sob o comando do mestre Antônio Pinto Nunes, sendo propriedade de Antônio Alves de Azambuja, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, sendo apresado pelo *Heroine*, em 10 de junho de 1848; o bergantim *Maria Cândida*, de 10 t e com 10 tripulantes, sob o comando do mestre João Moreira da Câmara, de propriedade de Francisco da Silva Filho, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, foi apresado pelo *Heroine*, em 5 de maio de 1848; o bergantim *Felicidade*, de 179 t, com 16 tripulantes, comandado pelo mestre Manuel Rodrigues Flôres, de propriedade de Joaquim José Vieira, que saiu do Rio de Janeiro com destino a Macaé, sendo apresado em 15 de julho de 1848; o brigue *Bom Destino*, de 157 t, com 18 tripulantes, sob o comando do mestre José Ferreira de Sampaio, de propriedade de Bernardo Rodrigues de Almeida, que saiu da Bahia com destino a Macaé, sendo apresado pelo *Dart*, em 19 de setembro de 1848.¹¹⁷

¹¹⁷ Ibidem, n. 148, 1849-1A, S1.

Essas apreensões e os julgamentos das embarcações podem-se observar a partir da tabela abaixo.

Os caminhos marítimos para a Província de Macaé eram rotineiros, já que a cidade, como já se mencionou, era um ponto estratégico no contexto geográfico, posicionada em uma região açucareira e cafeeira, propiciando uma rota negreira para a sustentabilidade da região, daí que os apresamentos de negreiros nessa direção são em números significativos. As apreensões não ocorreram somente em litoral brasileiro, mas também em águas internacionais, e as capturas não foram feitas por navios de guerra ingleses, mas franceses, africanos, norte-americanos e brasileiros.

Em 20 de setembro de 1846, a sumaca *Europa*, fretada por Francisco José da Conceição, sai do Rio de Janeiro com destino a Campos, com escala em Macaé, e lá recebe um piloto e mais três marinheiros, dirigindo-se para Cabinda. Próximo à costa de Miranda, em 23 de novembro, essa sumaca foi apresada pelo vapor de guerra francês *Caiman*, sob o pretexto de estar empregada no tráfico de escravos, e levada a Górea, com o mestre e o cozinheiro a bordo, conduzida para Brest, em 10 de abril de 1847.¹¹⁸

O fato de as embarcações mercantes estarem sendo capturadas ao menor sinal de tráfico fez com que o Governo Imperial do Brasil recorresse aos “princípios dos direitos diferentes”, para fazer valer a igualdade de tratamento de seus navios pelas nações estrangeiras.

Não de forma absoluta, mas como represália contra os navios das nações que aprisionassem os brasileiros, adotou-se como regra a igualdade e, como exceção, os direitos diferenciais; no Art. 7º do Decreto de 20 de julho de 1844, foi determinado que as embarcações das nações, que cobrassem dos navios brasileiros ancoragem ou quaisquer direitos de porto maiores do que pagam seus próprios navios, ficassem sujeitas, nos portos do Brasil, a mais um terço da ancoragem estabelecida; e, no art. 21 do Decreto de 12 de agosto de 1844, foi também definido que um direito diferencial fosse arrecadado nas alfândegas do império sobre as mercadorias importadas em navios daquelas nações que cobrassem por qualquer gênero importado de seus portos a navios

¹¹⁸ Ibidem, 1847, p. 36.

brasileiros, assim como haveria maiores direitos de consumo do que fosse importado em seus próprios navios. Entretanto, o decreto foi revogado.¹¹⁹

No período de 5 anos, 54 navios foram retirados de seus donos ou proprietários, portugueses ou brasileiros.

Enfim, as Comissões Mistas tiveram uma duração de seis décadas, de 1807 até meados de 1860, quando, enfim, houve a supressão do tráfico negreiro.

2.2 Os traficantes e seus interesses

O comércio clandestino de africanos era feito por navios de todas as nacionalidades. De acordo com o *Slave Trade*, relatório oficial britânico, havia, em 1850, nessa atividade 19 portugueses, 12 brasileiros, 2 espanhóis, 2 franceses, 2 norte-americanos, 1 italiano e 1 inglês.¹²⁰ No entanto, constam da documentação brasileira, no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, os países que mais incidiam no comércio ilegal de africanos, além do Brasil: Itália, Portugal, Estados Unidos, Inglaterra, Holanda e Espanha, entre outros. Essa variedade de nacionalidades se comprova com a relação dos donos e dos concessionários das embarcações existentes nos processos de apreensão e suspeita de tráfico ilegal de africanos.¹²¹

O comércio de negros africanos era um negócio rentável e próspero, proporcionando *status* aos nele envolvidos, incluindo pessoas de todas as classes: comerciantes, capitalistas, bacharéis, pequenos sitiantes e pequenos comerciantes.

¹¹⁹ Ibidem, 1849-1A, p. 8 e 37-38. Decreto nº 536, de 1º de outubro de 1847. “Estabelece direitos diferenciais em conformidade do art. 7º do Decreto de 20 de julho de 1844 e do artigo 21 de 12 de agosto de 1844”.

¹²⁰ OSCAR, João. *Escravidão & Engenhos*, op. cit., p. 63

¹²¹ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 521. Tráfico de africanos (1853-1865); IJ⁶ 472. Tráfico de africanos. Navios suspeitos (1838-1860); Manuscrito da Série Marinha – Caixa Topográfica – IV M2833 (B3); Caixa Topográfica – XVII 4555 (B6).

Assim, a convivência e a participação de pessoas da comunidade local nos desembarques de africanos não era um procedimento estranho, pois, além de ser naturalmente aceitável, era um meio de garantir os interesses econômicos do dia a dia.

Os funcionários públicos eram subornados, fossem autoridades portuárias, juízes de paz ou mesmo escrivães, e recebiam em torno de 400 a 800 mil réis pela liberação ou para apressar os trâmites da burocracia, fosse ela alfandegária ou não, dos navios que serviam ao tráfico.

Um caso típico de convivência dos homens sérios com os comerciantes de africanos ocorreu em 1840, em Paranaguá. Um negociante de escravos, proprietário de navios negreiros, era consignatário de outros e tinha o cargo de chefe de polícia.¹²²

O tráfico ilegal de escravos teve a participação efetiva não só de Portugal, mas também dos Estados Unidos, através da troca de bandeiras. Os negreiros que faziam a rota da África para o Brasil utilizavam-se desse artifício, com a intenção de lograr a vigilância dos cruzadores britânicos e dos vapores brasileiros. Nem sempre eram as bandeiras brasileiras que iam hasteadas no mastro das embarcações negreiras, e nem sempre eram as únicas totalmente responsáveis pelo tráfico de africanos novos. A troca de bandeiras certamente não era a única participação dos americanos e dos britânicos no tráfico ilegal de africanos novos. Nessa parceria do comércio ilegal de escravos, os ingleses e os americanos trabalharam, sustentando a escravidão brasileira, desempenhando um papel nada condizente com as ideias humanitárias da Inglaterra. Engrossavam o rol daqueles que pretendiam fazer fortuna com o comércio de negros africanos.

Mesmo após os Tratados e a Lei de Proibição da Comercialização de Africanos, os Estados Unidos continuaram com sua participação indireta e direta no tráfico de escravos, através das trocas de bandeiras, da construção de embarcações, da fabricação de produtos americanos e da compra de produtos brasileiros, como o café.

A bandeira americana proporcionava imunidade à captura de navios pela esquadra inglesa, em proporção semelhante àquela com que a bandeira portuguesa

¹²² CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 125.

atuava no tráfico de africanos, antes da aprovação do *Bill Palmerston*, em 1839.

Os Estados Unidos não reconheciam o direito de qualquer outra nação estrangeira fazer busca em suas embarcações. A Inglaterra, ao capturar e escoltar navios americanos pelo mau uso de sua bandeira, pela troca de bandeira – uma atividade utilizada para ludibriar os cruzadores britânicos – fez com que os Estados Unidos tomassem a atitude do não reconhecimento, através do Tratado de Webster-Ashburton,¹²³ em 1842.¹²⁴ Esses navios sofriam sanções por usarem indevidamente a bandeira americana e eram levados a Nova York para julgamento nas Cortes Federais.

Com relação a esse Tratado, o direito de busca somente era permitido caso houvesse suspeitas muito fortes da evidência de a embarcação estar sendo usada para o tráfico, com a bandeira dos Estados Unidos.

Os cidadãos americanos estavam protegidos totalmente por sua bandeira, pois ela lhes dava as responsabilidades e eles teriam de arcar com todas as consequências. Estariam sujeitos à corte britânica ou à americana, com condenações que chegavam à pena de morte por pirataria.

Houve somente um caso, nos Estados Unidos, que resultou em morte por pirataria. Foi o de um dos últimos navios a desembarcar africanos nas praias brasileiras. A referida embarcação, o brigue americano *Camargo*, cujo comandante, Nathaniel Gordon, do Maine, foi a única pessoa condenada e executada por tráfico. Segundo Conrad,¹²⁵ não foram as penalidades severas que fizeram com que os Estados Unidos deixassem de participar do tráfico de escravos, em cooperação com os comerciantes ilegais.

Os negociantes brasileiros faziam uso dos Estados Unidos em várias questões, não somente na troca de bandeira para driblar os britânicos, mas utilizavam as embarcações que eram construídas lá, por serem tão mais velozes que superavam os cruzadores britânicos.

¹²³ BETHEL, Leslie, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, op. cit., pp. 189-191.

¹²⁴ Comprometimento dos americanos em manter uma esquadra permanente na costa africana de pelo menos 80 canhões, para o impedimento do tráfico e para manter as leis americanas.

¹²⁵ CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 104.

O tráfico do Brasil compactuava com os negociantes dos Estados Unidos e fazia uso do feitiço de comercialização do tráfico, utilizando as mercadorias lá fabricadas, comercializando-as como meio de trapaça para a obtenção de escravos da Costa da África entre os negociantes de africanos.

Os comerciantes dos Estados Unidos mantinham transações com os traficantes brasileiros, que costumavam carregar seus navios com produtos americanos, que seriam usados em negócios de escambo na África. As embarcações atravessavam o Atlântico, repletas de produtos dos Estados Unidos que, chegando à costa africana, eram trocados por escravos destinados a terras brasileiras.

O tráfico ilegal proporcionava um número ímpar de engodos, na tentativa de ludibriar as autoridades e o sistema, que convergiam para tornar ilegítimo o comércio de africanos. Diante da Marinha Britânica e da Marinha Brasileira, havia o hábito dos traficantes e/ou daqueles envolvidos no comércio ilegal de africanos de descrever erroneamente as mercadorias transportadas pelas embarcações. Essa prática chegava até o ponto de se fazer um seguro da carga que estava a bordo, segundo Conrad (Ibidem).

Eram os africanos guardados em depósitos espalhados por vários pontos do Rio de Janeiro, distribuídos e vendidos sem qualquer constrangimento, prática existente na Corte, assim como em muitas outras localidades do Império Brasileiro. Essas ocorrências foram mais acentuadas na década de 40. A partir daí, o tráfico demonstra ter-se ressentido e recuado, em consequência dos acontecimentos de agitação na Europa contra o comércio de escravos, principalmente pela firme decisão do governo de reprimi-lo com a Lei de 1850.

Segundo Leslie Bethell (1976), os traficantes tinham por hábito a utilização de notas de vendas fictícias, documentos duplicados, bandeiras alternativas, diários de bordo fraudulentos, tudo para proteger os atos ilegais, o que dificultou por quase 50 anos a supressão definitiva do tráfico.

Em torno do lucrativo comércio de escravos é que se fazia a riqueza em terras brasileiras. Em relação à prática desse comércio, Henry A. Wise (1846), escrevendo ao Secretário de Estado James Buchaman, dizia:

[...] havia somente três maneiras de enriquecer no Brasil: o tráfico negroiro, a usura e o negócio dos comissários do café. Os negociantes estrangeiros só se ocupavam do último, mas para um brasileiro ser 'homem de importância' todos têm que participar mais ou menos, direta ou indiretamente, dos dois primeiros. E todos que são de importância participam de ambos. Aqui se deve ser rico para aproveitar da usura e, para ser rico, ocupar-se do tráfico negroiro. Os traficantes são, então, ou homens no Poder, ou aqueles que emprestam aos homens que estão no Poder e os que seguram pelos cordões da bolsa. Consequentemente, o próprio Governo é de fato um Governo escravagista contra suas próprias leis e Tratados.¹²⁶

Essa enfática denúncia punha em relevo a presença constante do comércio e, sobretudo, do ilegal de negros, para o qual, após a promulgação das leis proibitivas, os traficantes elegeram os municípios ao redor do porto da Corte para despejarem sua carga. Nesse sentido, Macaé, cidade próxima do centro consumidor de mão de obra escrava, era vista como uma excelente opção.

Em 1841, novo navio de contrabando desembarcava escravos em Macaé, Cabo Frio, Paranaguá e em outros locais, que entravam no Rio de Janeiro como arribados. Nesses portos, as autoridades também recebiam subornos.¹²⁷

Os traficantes tinham um olhar sobre Macaé como um local que propiciava a chegada de uma embarcação, sem que fosse localizada com a facilidade permitida em outros pontos do litoral. Macaé apresentava uma enseada e ilhas, uma entrada estreitada pelas ilhas que encobriam a visibilidade por terra. Os portos naturais, situados nos perímetros das fazendas, proporcionavam aos traficantes a facilidade de fazer fundeio e desembarcar os africanos trazidos nos porões de seus navios. Por ser propriedade particular, havia certa tranquilidade, por não sofrerem emboscadas dos agentes administrativos e da polícia. Em relação aos traficantes, os senhores de engenho participavam do conluio com eles e responsabilizavam-se pelo desembarque. Alguns eram tão envolvidos no tráfico que possuíam embarcações em comum com os comerciantes de escravos.

O consignatário da embarcação *Amizade Feliz*, José Bernardino de Sá, traficante do Rio de Janeiro, atuava em várias províncias, envolvido em pelo menos dez processos

¹²⁶ RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte* (relações e política brasileiro-africanas). Retratos do Brasil, volume 9. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S.A., 1961, p. 187.

¹²⁷ ANRJ – Série Justiça – II⁶ Sessão dos Ministérios – 525. Relatório do Alcoforado sobre o tráfico (1832-1853).

de suspeita de comércio ilegal de africanos novos. Possuidor de outras embarcações era sempre visto nas imediações. Quando havia suspeita de desembarque de africanos, agia de comum acordo com fazendeiros da região. Iniciou sua vida de comerciante de africanos em meados dos anos 30, quando o tráfico começava a agir na ilegalidade, utilizando bandeira portuguesa, na maioria das vezes, como meio de proteção. Acumulou fama e fortuna. Chegou a presidir o *Teatro Real de São Pedro*, no Rio de Janeiro, e foi-lhe concedida a titulação de Barão de Vila Nova do Minho, reconhecida por D. Pedro II.¹²⁸ Outros traficantes influentes na região de Macaé foram Joaquim Ignácio Riverosa e seu irmão Francisco Riverosa, proprietários de uma empresa negreira portuguesa, com quatro embarcações disponíveis para o tráfico, e também possuidores de imóvel na imediação de Macaé. Tiveram uma de suas embarcações apreendida, quando do desembarque de africanos nas praias do litoral macaense, em Ubatuba.

Os traficantes mais notórios, estabelecidos na região de Macaé, eram, entre outros, Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá, que atuavam nos desembarques, margeando o litoral de Quissamã, Carapebus e Macaé, dando preferência às praias do Pires, de Bonsucesso e de Ubatuba (praia do litoral norte fluminense, situada na região de Quissamã), lugares frequentes de chegada de africanos para os comerciantes macaenses que traficavam negros, desembarcando-os do litoral norte, em São João da Barra, até o litoral de Rio das Ostras.

O traficante Victorio Emanuel Paretto, residente em Macaé, era dono de um estabelecimento comercial, uma padaria, na Rua Nova de São Francisco da Prainha, na cidade, às vezes morando em São João da Barra, sem endereço localizado, suspeito de ser proprietário de embarcações negreiras (iates) apresadas com africanos a bordo.

Outros dois traficantes que mantinham moradias em Macaé, Francisco José da Conceição, morador na Rua da Praia, s/n, e Joaquim Pinto da Fonseca foram, à época do apresamento do iate *Rolha*, interrogados na instauração do inquérito dos suspeitos de comércio ilegal e transporte de africanos.¹²⁹

¹²⁸ Ibidem, p. 522 – Africanos e pessoas suspeitas, culpados e processos (1841-1865).

¹²⁹ Ibidem. ANRJ: IJ⁶ 522. Africanos e pessoas suspeitas, culpados e processos (1841-1865).

Também estrangeiros atuavam no litoral macaense, como foi o caso da extradição do italiano Vittorio Emanuel Paretto (1851) e do português José Bernardino de Sá (1851), deportados para seus países de origem. Ambos enriqueceram no tráfico de africanos em Macaé.

A crônica local registra a atuação de um traficante da região, Joaquim Ferramenta, cuja história é contada por Antão Vasconcelos,¹³⁰ em um de seus livros sobre os périplos e as façanhas de um traficante conhecido seu. Tais façanhas se referem à prisão de Joaquim Ferramenta por um cruzador inglês, em Cabo Frio, por tráfico de escravos e sua posterior ida para a Inglaterra, onde, segundo consta, teria sido tempo depois, condecorado pela Rainha Vitória e, inclusive, convidado a servir à Marinha Inglesa, oferta recusada, pois ele optou por voltar ao torrão natal, aonde veio a morrer idoso e estimado por todos da cidade. Essa crônica nos obriga a pensar em como a figura do traficante era um valor entranhado na mentalidade local, a ponto de se elaborar uma fantasia em que um deles recusa louros de além-mar para permanecer na profissão ilegal.

Além do grupo de negociantes fraudadores, Macaé contava ainda com o célebre advogado José Maria P. da Silva, defensor dos traficantes, e, provavelmente, um corruptor das autoridades locais. É sabido que os comandantes das localidades recebiam propina, descarada e escandalosamente, pelos desembarques. Chegavam a receber cerca de 200 réis, e o coletor e o juiz municipal, cerca de 400 réis, o escrivão, 400 réis, e a tudo eles se prestavam. Saíam navios prontos para ir à África, não mais da capital, mas dos municípios da província e, assim, o tráfico passava a ter álibi, estratégias e livre trânsito fora da centralidade do poder, a Corte.¹³¹

Dentre os vários traficantes, um merece maior atenção, Vittorio Emmanuel Paretto. A 9 de dezembro de 1856, uma correspondência vinda do Palácio do Governo da Província do Rio de Janeiro denunciava suas atividades na região de Macaé. Embora

¹³⁰ Henrique António Coelho Antão de Vasconcelos era natural de Macaé, Rio de Janeiro (Brasil), nasceu em 1842. Conhecido pela alcunha de Antão de Vasconcelos, era advogado. Após 1865, regressou ao Brasil, para exercer a advocacia, tendo, posteriormente, vindo a ser eleito Deputado da Assembléia Provincial do Rio de Janeiro. Em 1º de janeiro de 1870, fundou um clube literário: a “Sociedade Progresso Literário”, em Macaé. Em 1906, viria a escrever um livro dedicado às suas memórias de Coimbra, intitulado *Memórias do Mata Carochas*.

¹³¹ Diversos – Caixa Topográfica – escravos – 2627, 2, 28. Carta de Independência.

deportado em 1851, vivia tranquilamente naquela cidade a pouco mais de quatro léguas do centro. Da correspondência reunida, constava, em primeira instância, a busca do paradeiro do traficante, acompanhada do ofício de acusação por tráfico, diligências no sentido de descobrir seu endereço residencial e o inquérito de deportação. A dúvida logo se instala: seria Dom Manuel Paretto ou Victorio Emmanuel Paretto? Ora reside em Macaé, ora em São João da Barra.¹³² Em relato do cônsul britânico Scarlett ao inspetor José Maria da Silva Paranhos, o traficante se encontrava em Macaé, burlando a polícia brasileira, com suspeita de ser o proprietário do iate apresado com africanos a bordo. Em 1851, ele é reconhecido como dono de uma padaria na Rua Nova de São Francisco, n. 13 e, como tal, assina uma intimação, comprometendo-se a deixar o território nacional. Em 10 de fevereiro de 1851, o italiano Victorio Emmanuel Paretto encontra-se a bordo do vapor *ESK*, que seguia para o Rio da Prata. Nesse ínterim, dirige correspondência ao Imperador, pedindo clemência – na carta, mostra-se homem sério e honesto, casado com brasileira e pai de cinco filhos, todos brasileiros. Mantém residência fixa e está preocupado com o destino de sua família. O pedido foi negado. Um ano depois, em 1852, a polícia teve notícias de que Victorio Paretto estava residindo novamente no Brasil Imperial, na Corte, numa casa no Caminho Novo de Botafogo, onde acharam seus documentos. Sua captura foi frustrada, pois ele se evadiu sem deixar rastro ou notícias.

Em 1856, a 4 de outubro, ele pede em requerimento ao Imperador, através do advogado Antônio Thomas de Godoy, a revogação da ordem de deportação expedida contra ele em 1851. Diz ter chegado à terra brasileira em 1832, fixando residência e negócio, casando-se em 1843. Solicita que seja suspensa qualquer suspeita sobre ele, para que possa viver em paz no país. Em 1859, no dia 16 de dezembro, novamente escreve e pede à Secretaria de Polícia da Corte autorização para ir à Província do Rio de Janeiro liquidar seus bens e buscar sua família, colocando-se, assim como sua vigilância, à disposição da polícia da Corte.

Ao saber do pedido de Emanuel Paretto,¹³³ o vice-cônsul britânico Scarlett logo entra em contato, escrevendo a José Thomás Nabuco de Araújo, que se dirigiu a José

¹³² ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 522. Africanos e pessoas suspeitas, culpados e processos (1841-1865).

¹³³ *Ibidem*.

Maria da Silva Paranhos, relatando o fato de haver suspeitas de o traficante genovês/italiano ainda se encontrar em terras brasileiras, mais precisamente, na Província de Macaé, vivendo livre e tranquilamente, como se não fora deportado do Império por seus atos de contrabando de escravos, dedicando-se aos mesmos crimes. O representante inglês pede que providências sejam tomadas pelo governo Imperial e pela Polícia da Província de Macaé, entretanto, seu conhecimento e sua insistência lhe permitem, em 24 de fevereiro de 1862, finalmente, ter revogada a ordem de deportação, podendo, então, o genovês residir na Corte.

2.3 As apreensões de embarcações negreiras

Os navios negreiros na costa brasileira, no lugar denominado “Pipa”, desembarcaram, pela barca *Firmeza*, ilegalmente, aproximadamente de 600 africanos. Os donos da embarcação, Manuel Francisco da Silva e Custódio Francisco Figueira Ramos, tinham vindo do Rio de Janeiro com a carga de africanos e voltado com carga de sal. Entretanto, essa embarcação, sob suspeita de desembarcar africanos na praia do norte fluminense, consta da mesma documentação que o navio negreiro da barca nacional *Tentativa*, daí as suposições de ser um navio tumbeiro, pois ambos apresentavam a mesma receita.

As denúncias, recebidas pela Província do Rio de Janeiro e pelas demais localidades, eram geralmente feitas pelo vice-cônsul britânico no Brasil ao Ministério dos Negócios Estrangeiros e da Justiça, e destinadas ao Ministro José Thomás Nabuco de Araújo. Recebidas, tais suspeitas eram, então, repassadas às diversas localidades, para que a vigilância fosse redobrada e pudessem, assim, impedir os desembarques de africanos em território brasileiro. Eram feitas as diligências para a apuração da veracidade do suposto crime de contrabando de africanos no território brasileiro. Caso

fosse confirmado o desembarque e aprisionado o navio, abria-se o processo a partir no momento em que as providências fossem tomadas.

Um acontecimento fez história, em 1842, uma embarcação negreira, o bergantim *Leopoldina*, perseguida por um cruzeiro britânico, ao entrar no porto de Macaé, foi acoçada, afrontosamente, pelo bote do navio *Patridge*, que a seguia. O bote foi repellido, de forma brutal, pelo Forte de Santo Antônio de Monte Frio, que despejou tiros de canhão em sua direção, embargando, assim, sua empreitada de apreender o navio negreiro, fazendo-o reagir em retirada. Esse episódio dos traficantes de africanos fez com que o Ministro Nabuco de Araújo, em 5 de julho de 1854, baixasse o Decreto n. 731, demonstrando a disposição de punir não somente a tripulação dos navios negreiros, mas, sobretudo, os comerciantes de africanos sediados no litoral brasileiro. Diz o Decreto em seu artigo 2º:

Será punido, com as penas de tentativa de importação de escravos, processado e julgado pelos ditos auditores, o cidadão Brasileiro, aonde quer que resida, e o estrangeiro residente no Brasil, que for dono, capitão ou mestre, piloto ou contramestre, ou interessado no negócio de qualquer embarcação que se ocupe no tráfico de escravos.¹³⁴

Desse modo, a intolerância e a perseguição ao tráfico passam a ser mais rigorosas, atuantes, implacáveis na cobrança para pôr um ponto final nesse nefando comércio, não permitindo mais salvaguardar nenhum membro dos que faziam parte da rede de contrabando.

Não faltaram ocasiões, em Macaé, de aprisionamentos de embarcações com escravos. Segundo Leslie Bethell (1976), em de 22 de junho de 1850, o Contra-Almirante Reynolds ordenou aos navios ingleses, sob o seu comando, que entrassem nos portos e em águas territoriais do Brasil, e expulsassem todos os navios aparelhados para o tráfico negreiro que lá se encontrassem. No dia seguinte, 26/06/1850, o *Sharpshooter* subia a costa até o porto de Macaé, com a cobertura de seus canhões. Dois botes entraram no porto e, vinte minutos mais tarde – através de uma saraivada de fogo de mosquete e tiros de baterias de terra – emergiram com o bergantim *Polka*, de propriedade de Joaquim Luis de Ávila, capturado juntamente com seu mestre, Francisco

¹³⁴ Coleção de Leis do Império do Brasil.

José da Costa Junior, e mais os 25 tripulantes. A embarcação havia saído do Rio de Janeiro com destino ao Rio São João.

Não ocorreu apenas esse fato, mas tantos outros houve, caracterizando Macaé como um centro de desembarque de africanos novos boçais. O brigue *Astro* fizera dois desembarques em Macaé, em 1849, e mais um terceiro, em fevereiro de 1850, sendo, então, apreendido. Foi afundado por sua tripulação durante a noite, a fim de evitar sua captura, mas, no dia seguinte, os outros navios foram abordados, apesar dos protestos das autoridades municipais quanto à “iníqua e absurda apreensão” de Schomberg, sua desmedida arrogância” e seus atos de “pura pirataria”. O naufrágio do brigue *Astro*, evitando a captura e demonstrando reação à intervenção britânica, não surtiu o efeito desejado, pois os britânicos não se intimidaram com os atos cometidos, continuando a intervir e a aprisionar outras embarcações.

A galeota *Alexandre*, de propriedade de Antônio José Marques, comandada pelo mestre J. Gonçalves Leite foi apresada pelo brigue de guerra inglês *Grecian*, comandado por Willian Smyth, por desconfiar que a embarcação estava empregada no comércio de africanos. Tendo sua sentença de 23 de junho de 1841, em 10 de setembro de 1840, foi relaxada a prisão dessa embarcação e entregue a seus donos, concedendo indenização no valor de 1:054\$286, além de juros de 5% pelo tempo de demora que houvesse¹³⁵.

A lancha *Maria Teresa*, de propriedade de Antônio José da Graça, reclamou indenização, além de juros de 6% até o final do pagamento, chegando ao total de 10:732\$870 réis. Com a permissão da Coletoria de Ubatuba, estava essa lancha, no dia 30 de dezembro de 1843, fundeada a 500 braças da fazenda do proprietário, recebendo pipas de aguardente, que faziam parte de um carregamento destinado ao porto de Santos, e o restante devia ser trazido de volta à fazenda, quando um escaler do brigue de guerra britânico *Dolphin*, do comandante Hoare, o apresou sob o pretexto de ele estar a serviço do comércio ilícito de africanos. Dali foi trazido para a Corte do Rio de Janeiro, mas não foi submetido a julgamento por nenhum tribunal, nem foi restituído a seu proprietário, apesar de ter sido reclamado ao Governo Imperial. O governo inglês o

¹³⁵ Itamaraty: Relações Exteriores, 1845, p. 20.

coloca novamente nas mãos de seu dono, porém, arruinado. O proprietário da lancha não a quis receber, e exigiu que a mesma fosse posta em leilão, em hasta pública, recebendo uma quantia como parte do pagamento do valor que ela tinha na ocasião da captura e da indenização por direito. Assim, reclama o proprietário:

O bergantim *Relâmpago* de propriedade de Manoel Joaquim de Faria e de seu Mestre Antônio Joaquim de Andrade, apresado por suspeita de empregar-se no comércio ilegal de africanos, em Macaé em 19 de abril de 1844, pelo brigue de Guerra *Dolphin*, sendo conduzida à Corte do Rio de Janeiro, foi relaxada a sua apreensão no mesmo mês, por ordem de Sir Thomas Pasley, comandante oficial da Estação Britânica. Seu proprietário reclamava uma indenização no valor de 4:456\$162 réis.¹³⁶

A documentação contém um mapa de africanos, de diversos lugares, sentenciados no Juízo da Corte do Rio de Janeiro desde outubro de 1850.

O mapa em questão traz o nome dos navios e onde foram apreendidos, diferente de outros documentos que não (?) informaram o local de sua apreensão [são manobras para obstruir, interferindo no crime de contrabando]. No caso do iate *Jovem Maria*, diz-se, através desse mapa, ter sido apresado em Cananéia, e não nas imediações de Macaé como o foi, de fato.

Consta que o iate *Jovem Maria* foi apresado em alto mar, com 290 africanos novos, dentre os quais 5 mortos, antes do julgamento, que não poderia ser feito em outro juízo, senão o da Corte (?). Os 285 africanos novos foram considerados livres, sem nenhuma confirmação do Conselho de Estado e nenhuma pendência de julgamento. Mencionou-se também que o iate *Jovem Maria* fora apresado em Manguinhos, localizado do norte fluminense, com 21 africanos, sem nenhuma morte durante o julgamento, ou antes, dele. Foi permitido a 21 africanos novos o julgamento em outro juízo, não havendo nenhum julgado e confirmado livre pelo Juízo e pelo Conselho de Estado, sem pendências. Esse mesmo iate foi apresado em Marambaia, no sul fluminense, com 199 africanos a bordo, sem falecidos, havendo 39 penderes de julgamento, 160 julgados livres e nenhum confirmado pelo Conselho de Estado, sem pendências.

¹³⁶ Ibidem.

No caso do iate *Rolha*, aparentemente normal, diz-se ter sido apresado em alto mar (no entanto, o foi no porto de Macaé), com 208 africanos, sem nenhum falecido, julgados livres na totalidade, confirmado o seu julgamento pelo Conselho de Estado, sem nenhuma pendência.

A barca *Tourville* diz-se ter sido pega na entrada da cidade, com 4 africanos novos e nenhum falecido, sem permissão de julgamento em outro juízo, já que foram julgados livres pelo juízo da Corte e pela Comissão Mista, confirmada sua liberdade pelo Conselho de Estado, sem haver pendências.

A barca *Trenton* foi apresada, conforme o documento, em Cananéia, com apenas 1 africano a bordo, estando tudo normal. Foi julgada, sem nenhuma menção ao veredicto oficial daquele juízo, e sua confirmação está em branco, não mostrando nenhum sinal de que fora julgada livre pelo Conselho de Estado, havendo uma pendência no resultado do julgamento desses únicos africanos encontrados a bordo.

A barca *Tentativa*, apresada em Quissamã, com 485 africanos novos, havendo 63 falecidos antes do julgamento, não teve direito a ser sentenciada em outro juízo. Dos 422 escravos julgados livres por esse juízo, nenhuma sentença foi confirmada pelo Conselho de Estado, sem pendências.

O patacho *Natureza* foi apresado em Marambaia, com 466 africanos novos, havendo 64 mortos antes do julgamento, não sendo permitida apelação em outro juízo. Foram julgados livres 402 africanos, sem nenhuma confirmação pelo Conselho de Estado, sem pendências.

A soma desse quadro é de 1.678, o número total de africanos apreendidos, com 132 falecidos antes do julgamento, havendo permissão para outro de 64 escravos, em outra instância. Desses africanos, 1.481 foram julgados livres por aquele juízo, 216 sentenças foram confirmadas pelo Conselho de Estado, e 1 processo ficou pendente de julgamento. Esse quadro de informações está datado de 23 de abril de 1854¹³⁷.

Ver-se-á, no próximo capítulo, o aprisionamento do iate *Rolha*.

¹³⁷ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 472. Tráfico de africanos. Navios suspeitos (1838-1860).

CAPÍTULO 3

ANÁLISE DO APRESAMENTO, EM MACAÉ, DO IATE *ROLHA* E DA *GAROUPEIRA SANTO ANTÔNIO BRILHANTE*

3.1 A entrada do iate *Rolha* no Porto de Macaé

O Governo Imperial informa à S.M.B. [Sua Majestade Britânica] que, no ano de 1850, já haviam sido feitas as apreensões de 23 embarcações, empregadas no comércio ilegal de africanos, para reprimir o tráfico de escravos. Estava sendo feito o possível para abolir o comércio ilegal, com o auxílio das Câmaras Legislativas, com regras mais repressivas, organizando-se regulamentos e um sistema de coibição que deixaram o tráfico mais vulnerável e reduzido, não causando mais a desonra para o país. Assim, o Brasil parece mostrar competência para impedir desembarques de africanos em seu território, mas reserva lugares onde podia haver desembarques ilegais de escravos, a salvo de repressão.

Desse modo, o governo do Império reclama da audácia e da prepotência do Governo de sua Majestade Britânica de manter, em águas brasileiras, seus cruzadores na intimidação e na ilegitimidade de seus atos, para fazer buscas e apreensões de embarcações negreiras, e pede urgência na retirada de navios ingleses do território nacional, para que o vínculo entre os dois países não fosse deteriorado e não houvesse consequências mais graves, como o rompimento de relações. Porém, o fornecimento de dados sobre a contenção do tráfico era bem-vindo ao Governo do Império do Brasil.

O Governo Imperial informa à S.M.B. [Sua Majestade Britânica] que, no ano de 1850, já haviam sido feitas as apreensões de 23 embarcações, empregadas no comércio ilegal de africanos, para reprimir o tráfico de escravos. Estava sendo feito o possível para abolir o comércio ilegal, com o auxílio das Câmaras Legislativas, com regras mais repressivas, organizando-se regulamentos e um sistema de coibição que deixaram o tráfico mais vulnerável e reduzido, não causando mais a desonra para o país. Assim, o

Brasil parece mostrar competência para impedir desembarques de africanos em seu território, mas reserva lugares onde pudesse haver desembarques ilegais de escravos, a salvo de repressão.

Desse modo, o governo do Império reclama da audácia e da prepotência do Governo de sua Majestade Britânica de manter, em águas brasileiras, seus cruzadores, na intimidação e na ilegitimidade de seus atos, para fazer buscas e apreensões de embarcações negreiras, e pede urgência na retirada de navios ingleses do território nacional, para que as relações entre os dois países não fossem deterioradas e não houvesse consequências mais graves, como o rompimento de relações. Porém, o fornecimento de dados sobre a contenção do tráfico era bem-vindo ao Governo do Império do Brasil.

Mantendo sua palavra, o Governo Imperial ostentava uma esquadra a postos para evitar que embarcações suspeitas de tráfico, com africanos comercializados, pudessem aportar em território brasileiro.

A tomada de decisão do Império em deportar comerciantes de escravos era um ato tão eficaz quanto o da captura de navios empregados no tráfico, depois de terem ou não desembarcado o carregamento ilegal de africanos nas praias do país, impedindo que os mesmos, depois de apreendidos, julgados e vendidos em leilão, voltassem às mãos de seus donos.

O Brasil reagia às atitudes britânicas e pedia mais crédito e confiança nas suas decisões e nos seus procedimentos, como também pleiteava “o direito das gentes”, dos portos e das águas do Brasil aos cruzadores britânicos. Reforçando o pedido, informava que influenciaria e alcançaria muito mais do que a captura de algum barco de pouco valor no comércio ilegal de africanos, com a extinção do tráfico.

Assim, o Ministro Paulino José Soares de Souza escreve ao plenipotenciário britânico, Sr. Hudson, afirmando que

[...] não há de conseguir a extinção do tráfico sem o concurso do governo do Brasil. Esse concurso franco e sincero o Governo imperial o oferece. Em compensação, pede somente o que é justo. Respeitem-se os seus direitos, como Estado livre e independente, tenha-se nele confiança.

Esse procedimento digno de uma nação britânica [...] nas questões do tráfico [...].

É preciso que o Brasil se convença de que o tráfico deve acabar, porque a moral e os seus verdadeiros interesses assim o exigem. Essa convicção nunca poderá aparecer geral, e completa, enquanto, com o fim de reprimir o tráfico, forem os portos e águas do Brasil invadido por forças estrangeiras [...].¹⁴⁹

Em face dos reclamos feitos pelo Império do Brasil, os ingleses se acham no direito de citar os ofícios sobre os casos ocorridos, pedindo que não se faça fogo contra os cruzadores britânicos, que reprimiam o tráfico de escravos em território brasileiro, como já acontecera em vários locais do litoral do império. Houve ocorrências em Macaé, Campos, Guarapari e Paranaguá, entre tantos outros locais que se voltaram contra a intromissão dos ingleses em nosso território.¹⁵⁰

Houve constatação de que, à revelia, a Fortaleza de Macaé anteriormente esteve envolvida em outras atividades ilegais, pois havia precedentes de comportamento inadequado, que já estavam sendo observados mais de perto, antes mesmo do terrível acontecimento que envolveu as embarcações *Catão* e *Três Amigos*. O comandante da Fortaleza Santo Antônio de Monte Frio permitiu que a embarcação *Catão* ancorasse debaixo de sua artilharia, e que a *Três Amigos* desembarcasse africanos novos em Macaé. Assim, o plenipotenciário inglês pede que o Comandante da Fortaleza vá a Conselho de Guerra. Também há o caso do navio/bergantim *Leopoldina*, que, ao entrar no porto de Macaé, foi perseguido por um bote do navio *Patridge*, rechaçado pelo Forte de Macaé a tiros de canhão.¹⁵¹

Portanto, a entrada do iate *Rolha* no porto de Macaé não foi um caso impensado ou a sorte da ocasião. Houve premeditação desde o momento em que se viu acuado, quando estava nas imediações de Cabo Frio, onde se realizava uma vistória geral, pelos vapores de guerra da Marinha Imperial Brasileira, em todas as embarcações que por lá passassem, suspeitas de estarem no comércio ilegal de africanos novos.¹⁵²

O fato de decidirem, por opção, entrar em Macaé, se deu porque sabiam que ali teriam a acolhida desejada, não haveria retaliações contra o transporte ilegal de

¹⁴⁹ Itamaraty: Relações Exteriores, 1850, A-B-46.

¹⁵⁰ Ibidem, legação britânica em 15 de janeiro de 1851 ao Governo Imperial.

¹⁵¹ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 472. Tráfico de africanos. Navios suspeitos (1838 – 1860).

¹⁵² Ibidem, AM-114-2001.

africanos novos e a fortaleza, em outras ocasiões, já compactuara com traficantes de escravos.

Já era sabido, por todo o Império, que Macaé trabalhava em prol das atividades ilegais, estando de acordo com os traficantes de africanos. A Fortaleza de Santo Antônio de Monte Frio, anteriormente, já se havia colocado contra cruzadores britânicos.¹⁵³

Assim, às 20 horas do dia 4 de outubro de 1850, deu-se a entrada do iate *Rolha* no porto de Macaé, observando-se que a embarcação fazia sinais de pedido de socorro àquela Fortaleza. Enquanto a embarcação chegava ao porto, demonstrava estar em perigo. Como se fosse verdade, mais do que depressa e ligeirinho, acudiram algumas pessoas de terra, seguindo em diversas lanchas para o lugar do perigo. O escaler foi de encontro à dita embarcação que vinha chegando, já entrando na enseada da baía de Salvador e diversas lanchas de socorro iam ao encontro dela. Ao encontrarem-na, depararam com africanos novos a bordo, os quais foram encaminhados para a barra, ficando o navio sob a guarda e a responsabilidade de um velho marinheiro.

A tripulação do iate percebeu que não havia mais tempo para o desembarque dos africanos novos, tendo o Comandante da fortaleza de apresar o *Rolha*, dando-lhe voz de prisão.

O navio de guerra *Urânia*, que vinha no encalço do iate, perseguindo-o desde Cabo Frio, foi obrigado a concordar com o Comandante da Fortaleza, que já havia “dado voz de prisão” à embarcação e à sua tripulação, pelo carregamento ilegal de africanos.

De acordo com o testemunho de membros da tripulação, ao serem questionados sobre o motivo da entrada do iate *Rolha* no porto de Macaé, disseram que faltava água, e que encontrou na região o tempo em calmaria. Não havendo possibilidade de seguir viagem, pararam em lugar onde costumavam escoar e realizar os desembarques.

Assim, segundo o Capitão, fizeram o sinal do espelho, colocando uma lanterna ou farol na popa, para assinalar o desembarque. O sinal emitido para a terra, com

¹⁵³ Ibidem, 522. Tráfico de africanos (1841-1865).

segundas intenções, era o mesmo usado por navios em perigo. Desse modo, esperavam que os viessem socorrer, contanto que a fortaleza colaborasse com o tráfico.¹⁵⁴

Foi assim que, dentro de pouco tempo, o iate estava sendo atendido pelo comandante da fortaleza, vindo a bordo em uma baleeira, entendendo-se com o capitão, ao mesmo tempo em que também vinham de terra os escaleres particulares, para favorecerem o desembarque dos africanos novos. Portanto, quando o comandante chegou ao iate, não procedeu logo à prisão, só o fazendo após saber que ele vinha sendo perseguido por um vapor de guerra. Tomou, então, a decisão de ir-se dali para terra, voltando, mais tarde, com uma força de nove praças e um soldado de sua guarnição, oficializando o apresamento do iate, dos sete membros da tripulação, de passageiros e dos 209 africanos novos, entre homens e mulheres. O capitão do navio, que estivera a bordo, desapareceu. O segundo oficial de bordo informou que o comandante era morador de Macaé, residindo na Rua da Praia.

O Comandante da Fortaleza de Macaé, ao dar apoio ao iate, com a ajuda da população, ofereceu o suporte necessário para o desembarque. Porém, quando percebeu a aproximação do vapor *Urânia*, da Marinha Imperial, comandado pelo oficial imediato, o Segundo-Tenente Theotônio Meirelles da Silva, que perseguia o iate, não viu alternativa, a não ser dar ordem de prisão à embarcação. A atitude foi de extrema necessidade, pelo fato de já estar sendo observada a maneira de agir do *Rolha* pelos comerciantes da região.¹⁵⁵

O carregamento do iate era destinado aos fazendeiros macaenses e aos da região vizinha, com alguns africanos para Conceição de Macaé.

A decisão do Comandante da Fortaleza de Macaé¹⁵⁶ deveu-se ao fato de o juiz de Saquarema ter sido indicado, como juiz substituto, a participar da Comissão Mista, que julgaria o processo crime do iate *Rolha*.

Após o apresamento, houve certa demora para o transbordo dos prisioneiros para terra, mesmo assim, transferiram os africanos novos e, logo em seguida, veio chegando

¹⁵⁴ Ibidem, AM-114-2001 – Auto de perguntas do processo crime.

¹⁵⁵ Ibidem, AM-114-2001 – Auto de perguntas e diligências do processo do iate *Rolha*.

¹⁵⁶ Ibidem.

o vapor de guerra *Urânia*. O Primeiro-Tenente Delfim Carlos de Carvalho reclamou ter direito de ficar com os africanos novos, conduzindo-os, em 5 de outubro de 1850, para a Corte do Rio de Janeiro, mantendo-os a bordo do iate.

Durante o período em que todos permaneceram na cidade, antes de seguirem viagem para a Corte do Rio de Janeiro, um dos tripulantes do iate foi conduzido à Fortaleza de Macaé. O oficial mostrou reconhecer o lugar. Quando perguntado sobre a direção que dera ao iate, disse “ter em sua rota motivos de se ir pelos mares a fim de singrar até Cabo Frio e lá encontrado um passageiro, onde fez fundeio e descarregando as que tinham”, não ficando determinado o que descarregara naquela cidade.¹⁵⁷

Depois da prisão do navio e dos membros da tripulação, foram feitas as primeiras acareações, com averiguações na embarcação para apurar se havia os aparatos do comércio ilegal de africanos, como os grilhões, as vigias gradeadas, os porões com sobrepisos, os vasilhames de água e outros artigos. Nessa busca de artefatos que ligassem a embarcação ao tráfico de escravos, foram vistoriados todos os papéis, a documentação e as cartas náuticas.

Logo que se concluíram as primeiras acareações, feitas pelos representantes do Forte de Macaé, o iate *Rolha* recebeu a bordo a presença do Doutor Juiz de Direito, sendo feita, em conjunto com as autoridades da Marinha Imperial, a conferência dos itens de bordo, mencionados em relatório.

O comandante da fortaleza deu ordens ao iate *Rolha* para fundear fora, ao largo, em lugar conveniente, com a intenção de protegê-lo de saques ou de outros atos inconsequentes, que pudessem invalidar a sua captura.

Também foram mandados para bordo um oficial e cinco praças, para continuarem a viagem na embarcação até a Corte do Rio de Janeiro.

Na primeira acareação no iate apreendido, a contagem dos africanos novos, feita sem muito aprofundamento nos papéis da embarcação, chegou a 209.

¹⁵⁷ Ibidem.

Os escravos seriam entregues a um comerciante e a diversas outras pessoas em Macaé e adjacências. Enfim, esse cálculo destoou de algumas declarações dos membros da tripulação do iate. Quando perguntados sobre o número de africanos que conduziam, uns afirmaram haver mais de 208, e outros, até 230. Nas contagens feitas posteriormente, por determinação do artigo 6º do Decreto nº 708,¹⁵⁸ coube ao Auditor Geral de Marinha, José Batista Lisboa, fazer a verificação da coincidência ou não da declaração anterior a respeito dos apresadores.

Durante o processo na Comarca da Província do Rio de Janeiro, surgiu um número menor de africanos capturados, 208, incluindo os quatro apresados na garoupeira *Santo Antônio Brilhante*, que receberam a numeração de 209 a 212, aleatoriamente, quando encaminhados para a Casa de Correção, em depósito, para aguardarem o inquérito aberto e o julgamento pela Comissão Mista e pela Auditoria da Marinha de Guerra Imperial.

O Auditor da Marinha nomeava peritos responsáveis para determinar se os africanos eram os citados na Lei de 1831. Também era da alçada do Auditor nomear os tradutores para os africanos e providenciar o batismo para os que ainda não tivessem recebido esse sacramento.

A tripulação respondeu já estar ciente e saber que o oficial responsável estava em terra, acrescentando que ele fora preso e que a tripulação o seguira. Segundo o oficial, era necessário que alguém, particularmente, assumisse a responsabilidade pela embarcação e por sua carga, para comunicação e entrega no porto, sabendo-se que em seu interior havia uma soma de mercadoria escrava: uma relação que registrava duzentos e oito africanos e 7 marinheiros do dito iate. Esta contabilidade foi repassada por um membro da tripulação, que dizia ser o mestre, mantendo uma segurança na salvaguarda da apreensão. Nesse momento, constatou-se a ausência do comandante, assim como uma pessoa que se dizia passageiro.

A primeira audiência foi feita com testemunhas que validaram e garantiram a autenticidade da apreensão. Eram eles Joaquim José Brito e Thomás Antônio Barros. Verificou-se, nessa primeira inquirição, que o carregamento fora comprado em Cabo

¹⁵⁸ Coleção de Leis do Brasil, 1850.

d'África por Firmino Antônio Monteiro (?), Claudino João Soares, Manuel do Nascimento e outros, cujos nomes não foram mencionados na ocasião. Na Auditoria Geral da Marinha, no Rio de Janeiro, os processos de contrabando de africanos foram julgados pelo Auditor, Doutor José Baptista Lisboa.

Supunha-se que o consignatário do palhabote/iate *Rolha* fosse Joaquim Pinto da Fonseca, e o seu dono, Joaquim Pinto Ferreira, tendo o carregamento sido encomendado por Fernando [Firmino (?)], Antônio [Medeiros (?)] e Amantino João Soares, citados pelos membros da tripulação, ao serem questionados. O capitão era um carcamano de nome Fuão [Tião] Fernandes.

Pela manhã do dia 5 de outubro de 1850, o iate levantou âncoras e seguiu rumo a Cabo Frio, levando o Doutor Juiz de Direito. Antes do meio-dia, já havia chegado ao destino e fundeado em frente à Fortaleza da barra, para o desembarque, naquela cidade, do dito Doutor Juiz (Saquarema). O iate seguiu viagem mais tarde, chegando, no mesmo dia, à Corte, ao porto do Rio de Janeiro, fundeando próximo ao Arsenal de Marinha.

Portanto, no dia posterior (5 de outubro de 1850) ao seu apresamento, a embarcação, já na Comarca da Província do Rio de Janeiro, ficou à espera que se desenrolasse o processo crime pelo qual seria julgado pela Comissão Mista da Auditoria Geral de Marinha, ficando o palhabote sob a guarda de uma fortaleza naquela cidade.

Os tripulantes esperavam para serem encaminhados a seus destinos, podendo ser a Casa de Correção da Corte, um navio de guerra ou a cadeia. Seguiriam para algum lugar seguro, podendo até mesmo permanecer no próprio palhabote, como foi o caso aqui relatado.

Para seu comando, foi designado, pela Inspeção do Arsenal de Marinha, o mestre João José Teixeira, devendo tomar conta do iate e dar continuidade ao processo crime, a fim de se dar início ao inventário judicial, à arrecadação e ao depósito da embarcação.

Foram testemunhas Joaquim José de Brito, Segundo-Tenente da Armada, e Gabriel Herculano dos Santos, escrivão do vapor *Urânia*, que procederam ao inventário de desocupação, verificando as contas de um iate de cobre de até seis e meio pés de proa

e sete de popa, com leme e uma canoa, escotilhas grandes, com duas grades e “casamenção” [sic] com “portas corrediças”, dois mastros reais em outras redes, doze “outarcos” [sic] de “galope”, um “garupés”, um par de “bujarronas”, uma nesga de “seacende”, [sic] duas “caranguejeiras”, uma “retranca”, dois pares de “prelanque” [sic], quatro “enxasciais [sic]” “reais” [sic], dois “biandais” [sic] de galões, um “estay” [sic] de cabeça e um de galope grande, um dito de pacote resumido de “cabindo” do “gurupés”, um dito das “bujarronas”, um dito do “galope de proa”, “amantelho” da retranca com tique, entre outros apetrechos.

Indignado, o capitão do palhabote/iate apresado relata que a embarcação de nome *Rolha* pertencia a um residente na África, dono de cartório de ofício, tendo a embarcação sido consignada a Joaquim Pinto da Fonseca, que estaria a bordo, residente na Praça do Rio de Janeiro. Esse relato foi feito pelo mestre do navio, confirmando as palavras do próprio capitão, quando da captura do iate, tendo desembarcado para ir ao encontro de pessoas e da fortaleza que os socorria.¹⁵⁹

Na abertura do processo crime de contrabando, tráfico e pirataria, ficou decidido que o iate *Rolha* seria julgado pelo art. 2º da Lei de 7 de novembro de 1831.¹⁶⁰ Foram pronunciados com os incursos das penas o capitão, como autor, e a tripulação, como cúmplice. Além disso, Francisco José da Conceição foi pronunciado com a incriminação de tentativa de contrabando de escravos.

O Auditor da Marinha não se julgou competente para processar os réus Joaquim Pinto da Fonseca e Torquato José de Carvalho, o passageiro, o Segundo-Tenente Ricardo Antônio da Costa Ribeiro e o ex-comandante das fortificações de Macaé. Diante disso, os réus foram encaminhados a júri no fórum comum, enquanto o comandante da fortaleza foi enviado ao fórum militar para julgamento pelo Comandante das Armas da Corte.

Quanto a Joaquim Pinto da Fonseca, foi expulso do Império por ser português, embora não houvesse provas legais contra ele, que poderia ser absolvido.

¹⁵⁹ ANRJ – Série Justiça – Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) – AM – 114 – 2001. Microfilme. Rotação: 0B – 02.1 (nº de folhas de 1 a 171).

¹⁶⁰ Coleção de Leis do Brasil, 1850.

Logo que se concluíram as primeiras acareações, chegou ao iate o Doutor Auditor Geral. Iniciou-se a conferência do rol de tripulantes, passageiros e mercadorias de africanos novos e de todos os pertences encontrados na embarcação, na presença do Primeiro-Tenente do vapor *Urânia*, do Comandante da Fortaleza de Macaé e do Doutor Juiz de Direito,¹⁶¹ que se encontrava na vila de Macaé para ser o relator. O mestre do iate, na conferência da relação dos objetos pertencentes à embarcação, recebeu vindo do forte de Macaé, o comandante da Fortaleza, dizendo ter fundeado fora, em lugar conveniente, e mandado para bordo um oficial e 5 praças, para nele seguirem viagem até a Corte. Após relatarem os pertences da embarcação e sua carga, o capitão do iate *Rolha*, acompanhado do Doutor Juiz de Direito e do Primeiro-Tenente do vapor *Urânia*, saiu do forte de Macaé, onde comentara: “dei fundo fora em lugar conveniente, logo após o comandante da Fortaleza diz ter mandado para a bordo um oficial e 5 praças para seguirem viagem nele até esta Corte e pela manhã”.

No dia 6 de outubro de 1850, logo cedo, o iate levantou âncoras e seguiu rumo a Cabo Frio, levando o Doutor Juiz de Direito.

A carta ofício da juntada do processo crime do iate *Rolha*, do dia 8 de outubro de 1850, foi remetida pelo comandante das fortificações de Macaé, endereçada ao responsável pelo inquérito na Comissão Mista, o Doutor Juiz de Direito, nomeado na Corte para tratar dos trâmites do julgamento do iate. Na missiva, manifesta a satisfação de participar do processo de apresamento, demonstrando total disponibilidade para colaborar, relatando outros acontecimentos da data da apreensão. Redigiu, para convencimento do Juiz de Direito da Comarca,¹⁶² um ofício tratando de assuntos que podiam ser acrescentados ao processo, fatos acontecidos e envolvimento de pessoas no sistema ou na rede de tráfico em outras localidades, não somente em Macaé e Cabo Frio, mas também em Saquarema

Seguem para a Comissão Mista o ofício (que relata o apresamento de africanos, que ficaram sob a guarda do Segundo-Tenente do vapor *Urânia* e do comandante das fortificações) e um relatório desse comandante.

¹⁶¹ ANRJ: Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) – AM – 114 – 2001. Microfilme. Rotação: 0B – 02.1 (nº de folhas de 1 a 171).

¹⁶² Ibidem, AM – 114 – 2001, Folha 11.

O iate *Rolha* foi julgado como “boa presa” pela Auditoria da Marinha, com processo de condenação, e os africanos importados foram declarados livres.

A razão de o iate ser qualificado como “boa presa” e considerado embarcação para comércio de escravos, foi que, além dos africanos, nele foram encontrados: apetrechos para transporte de carga humana, transformação do convés principal, vários utensílios e artigos usados em navios negreiros, uma relação dos africanos que estavam a bordo, feita aleatoriamente.

Da relação constatavam: do sexo feminino, os nomes, as idades, as nações a que pertenciam, com base nos desenhos tatuados nos corpos, como registro de sua etnia. As adultas foram cadastradas com números de 1 a 27. Havia 68 escravas menores de idade, que receberam números de 28 a 95. Havia também 29 adultos do sexo masculino, numerados de 96 a 124, e 83 menores de idade, cadastrados com os números 125 a 212. Os de números 118 a 212 eram da garoupeira *Santo Antônio Brilhante*, e todos os outros, do iate *Rolha*, capturados em 4 de outubro de 1850.

Na contagem, verificou-se que procediam de nações diversas as mulheres adultas: Angola (7); Ambaca (4); Nandongo (3); Congo (2); Nahambe (2); Tibala (1); Cambambe (1); Mussangane (2); Tibando (1); Lusango (2); Nandendo (1); Cassange (1); Musangane (1). As africanas menores são de: Caculla (2); Tiblu (1); Nosango (1); Angola (8); Loanda (4); Cassange (3); Nabusango (1); Rebolo (4); Lentengo (1); Pugandongo (3); Tibala (2); Nocarengo (1); Melunda (1); Cafunge (1); Tuncungango (1); Nomgongo (4); Nondongo (4); Matumbe (1); Nambembe (3); Nogito (1); Nahombe (1); Cudangongo (1); Nahunda (1); Congo (4); Numby (1); Cambinda (1); Nagô (1); Luanse (2); Ambaca (2); Bansa (1); Nossombe (1); Nanansa (1); Nabungacongo (1).

Os africanos adultos na contagem vieram de: Cabanga (1); Quibala (1); Nabambe (1); Nagunga (1); Timbala (1); Congo (2); Cambinda (1); Cassange (1); Agungo (1); Namongosa (1); Angola (3); Cassambe (2); Sabangongo (1); Nagô (1); Ambaca (2); Novo Paradeiro (1); Pissongo (1); Moçambique (2); Mussangane (1); Chingue (1); Mefora (1); Molana (1); Catumbe (1). Os africanos menores do sexo masculino são de: Cathé (1); Mobambe (2); Congo (4); Nahua (1); Caximbo (1); Mabarão (1); Auzulha (1); Mossanbo (4); Angola (22); Nobanza (2); Nabaca (1);

Luissamon (1); Loango (1); Nagô (1); Mussanga?(Mussange?) (3); Moyambe (1); Noboti (1); Cossange (3); Mussumbebe (1); Cinbala (1); Luimangue (1); Cabinge (1); Nalonga (1); Luambaca (1); Muscarengue (1); Cabinda (4); Nambinda (2); Naguanda (1); Nacambe (2); Rebolo (7); Cambono (1); Conconse (1); Ambondo (1); Cambanbe (1); Inhamboca (2); Nondongo (1); Caxele (1); Nohunda (1); Napange (1); Alunga (1); Luizaca (1); Umbanda (1); Nambenbe (1); Motongo (1).

Quando do início do processo, o número de africanos, apreendidos no palhabote/iate *Rolha*, era de 208, agregando-se ao processo mais 4 africanos novos, da garoupeira *Santo Antônio Brilhante*.

O mestre, o iate, a tripulação e os passageiros ficaram detidos na própria embarcação, sob os cuidados dos membros da tripulação, tendo a bordo seguranças para garantir que os presos fossem vigiados, antes de serem encaminhados a uma fortaleza, a um navio de guerra ou a uma cadeia, como já mencionamos.

O auto de diligência iniciou-se no dia 8 de outubro de 1850, na Corte do Rio de Janeiro, no patacho que servia de depósito no porto da cidade.

3.2 A apreensão do palhabote e da garoupeira

O vapor de guerra *Urânia* recebeu ordens do Quartel General da Marinha para patrulhar a costa do litoral fluminense,¹⁶³ seguindo, às 6 horas da manhã do dia 30 de setembro, do porto de Santos em direção ao do Rio de Janeiro, percorrendo as imediações da Ilha Grande. Na Ilha de Marambaia, encontrou o vapor *Campista*, com indícios de ter africanos a bordo, o que foi registrado. O vapor, seguindo viagem, foi examinar o patacho *Arsenal* (?). *Serafim*, vindo do Rio de Janeiro com destino a Mangaratiba. Durante o tempo em que ficou nas imediações, registrou um caso de denúncias que recebeu, julgando-o, pois vinha de viagem de Macaé para a Ilha Grande.

¹⁶³ Ibidem. Microfilme. Rotação: 0B – 02.1.

No dia seguinte, de madrugada, dirigiu-se a Cabo Frio, local denunciado, registrando o encontro com o brigue *Arsenal Cacique* e continuou a inspeção.

Lá chegando, ao entardecer, às 18 horas do dia 3 de outubro de 1850, permaneceu junto ao forte, na barreta. Durante todo o dia seguinte, inspecionou escaleres e outras embarcações suspeitas ou denunciadas, na tentativa de encontrar contrabando de africanos, mas nada descobriu.

Ao fim da tarde, avistaram uma embarcação à vela, a grande distância, que parecia ser uma sobre as quais tinha recebido denúncias de estar a trabalho do comércio ilegal de africanos. Chegando mais próximo do patíbulo, avistou-a mais fixamente, deparando-se com uma vela pequena, que parecia curvar a certa distância, indo a toda força com destino a Macaé. Era o vapor *Campinas*, que servia ao tráfico de africanos. O brigue *Arsenal Cacique* vistoriou suas cargas, fez averiguações, interrogando os tripulantes, e encontrou africanos na guarnição da barca.

O marinheiro, ao ser interrogado, revelou que fora contratado para o serviço de pesca em alto mar na garoupeira, que pertencia a outra embarcação de Cabo Frio, e se dizia pescador, e que, quando chegasse à terra, fazia negócios com uma pessoa chamada José dos Santos, empregado na pesca.¹⁶⁴

O oficial do vapor *Urânia*, que estava a bordo da garoupeira, passando por baixo de uma lona, encontrou escondidos ali quatro africanos moleques. Assim, a tripulação, a guarnição e o passageiro da garoupeira foram apresados.

O *Urânia* seguiu com destino a Macaé, pois ainda perseguia a embarcação, cuja vela avistara anteriormente, nas imediações de Cabo Frio. No porto, foram registradas as entradas do patacho *Maria Amélia* e do iate *Rolha*, que fundearam na barra. O patacho entregou pessoas ao iate *Rolha*. O vapor *Urânia*, ao chegar à entrada de Macaé, notou a movimentação que ocorria no iate e em seu entorno, onde outros barcos, escaleres e um barco da fortaleza lá se encontravam.

Ao saber da denúncia de que havia africanos a bordo do iate, o oficial que recebeu, por relatório de terra, a delação, indicando a garoupeira, em que estavam

¹⁶⁴ Ibidem.

africanos contrabandeados estavam escondidos, encontrados por debaixo de uma lona. No mesmo dia, somando-se à tripulação do iate mais quatro africanos da garoupeira, obteve-se um total de 212 africanos, além das sete pessoas da tripulação do iate.

A incriminação do iate estava além dos africanos novos e dos apetrechos encontrados a bordo. A embarcação se apresentava forrada, com contra leme, escotilhas fechadas com grades, carretilha grande, “carramanchas” (com portas corrediças e um pesado porão, além de pipas de água, bolinete de guiné e linha africana e machado. Isto constava do relatório, feito no dia posterior ao apresamento do iate, ainda em Macaé, pelo Segundo-Tenente do vapor *Urânia*, Theotônio Meirelles da Silva, e pelo Tenente Imediato Gabriel Humberto dos Santos, na mesma época em que foi elaborada a relação dos africanos novos. Foram vistos os papéis, as correspondências e a equipagem do iate, através da inspeção feita pelo responsável pelo apresamento, na presença do Juiz de Direito.

O processo crime¹⁶⁵, no auto de perguntas, as páginas 153 a 171 aparecem em branco, assim como o verso de algumas (1, 2, 4, 10, 16, 17, 30, 35, 37, 40, 43, 59, 64, 66, 73, 101, 117, 118, 124, 128, 130, 137, 139, 146 e 149).

Num primeiro momento do processo crime do iate *Rolha*, foram contabilizados, a partir dos depoimentos da tripulação que vinha a bordo, entre 215 a 230 africanos novos. Ao final, foram aferidos, na contagem, 208.

Quando acontecia apresamento de embarcação por um flagrante, era norma comum entre oficiais e marinhagem a negação de suas culpas, quando colocados na posição de réus.

Havia também uma interessante marinhagem de diferentes origens: portugueses, italianos, brasileiros, espanhóis e tantos outros.

Nota-se essa diversidade na tripulação da garoupeira *Santo Antônio Brilhante*, da qual se apresenta para depor o português de Lisboa, com 28 anos, solteiro e pescador de profissão, residente em Cabo Frio. Compunham a tripulação o mestre Maximiniano Luis Alegre e mais 14 pessoas, entre brancos, pardos, pretos e de outras origens.

¹⁶⁵ Ibidem.

Os quatro negros apreendidos foram Guilhermino José e João Grande, que se diziam escravos de Gerônimo Máximo, Romeso e João Pequeno, escravos de Thimótheo de tal, todos de Cabo Frio, pertencendo a garoupeira a Miguel Francisco, de Cabo Frio.

Ao que tudo indica os negros interrogados não tiveram seus direitos respeitados, pois, segundo a lei, todo africano interrogado deve ter um intérprete, o que não aconteceu nesse processo. Fizeram perguntas a todos eles no idioma nacional.

Devido a esse interrogatório, os africanos novos não souberam absolutamente responder às perguntas, à exceção dos pretos de números 1, 3, e 6, e dos de números 114, 116 e 117, que apenas deram respostas a algumas perguntas, declarando que nunca tinham vindo à terra de brancos. Por essa razão e outros sinais, como as idades que pareciam ter, tudo indicava terem sido importados depois da citada lei, sendo considerados boçais.

A audição e a diligência ocorreram no dia dez de outubro de 1850, na Casa de Correção da Corte, na presença do Auditor Geral da Marinha e do escrivão destacado, a fim de proceder ao exame nos africanos. Para esse exame, foram nomeados os peritos Domingos José de Campos Braga e Antônio Rogério dos Reys, empregados na Casa de Correção. Após os exames, os peritos declararam serem todos os 208 africanos importados depois da Lei de 7 de novembro de 1831.

No mesmo processo crime, foram ouvidos em diligência de interrogatório¹³⁸, os membros da tripulação do iate *Rolha* e a da garoupeira *Santo Antônio Brilhante*. É de lei que se faça interrogatório com a presença de intérprete para os escravos apresados, mas os africanos novos não foram ouvidos.

O proeiro da embarcação, conta em seu discurso de alegação, que ainda estavam registrando o apresamento da garoupeira à entrada da enseada de Macaé, junto à fortaleza, quando, entrando no porto, se avistou a grande vela, indo de encontro ao iate, cujos tripulantes largaram tudo o que faziam. Encontraram o Comandante e o Tenente rito registrando um pequeno iate que se achava ao largo, dirigindo-se para o porto.

¹³⁸ ANRJ: Microfilme nº AN — 115 — 2001 — AGM.

Suspeitavam ser a vela que desde cedo perseguiram. Depois souberam, quando voltou o comandante a bordo, que tal iate tinha entrado na mesma enseada em alta noite, e que *Ra* era a vela que os perseguia, mas já não estava com os africanos, levados para terra com a tripulação.

Chegando ao porto, o iate pediu socorro, alegando que um vapor o perseguia. Os escravos e os marinheiros foram presos e levados para terra, e, na mesma noite, transferidos para o vapor.

Os interrogados no processo crime do iate *Rolha* e no da garoupeira *Santo Antônio Brilhante* foram intimados a depor, assim como o sócio Torquato José de (?), que se dizia passageiro do iate.¹⁶⁶ Depois foi ouvido o capitão, Fuão (Tião) Fernandes. O piloto do iate, que vinha da Costa d'África, de nome ignorado, não compareceu ao interrogatório. Em seu lugar, foi intimado o consignatário Joaquim Pinto da Fonseca, réu que afirmou estarem trazendo uns africanos para os fazendeiros de Macaé, outros para a Corte, levados pelos carregadores da Costa d'África, Francisco Antônio Monteiro, João Soares, Manoel do Nascimento, e outros, cujos nomes não lembrava.

Os interrogatórios seguiam em ritmo parecido, com perguntas que não se diferenciavam, sem muita invenção ou verbalização diferente, como as que fizeram no interrogatório de José Maria dos Santos, na presença de seu curador-mor, livre de ferros e de outros cárceres ou coações. “Perguntado sobre seu nome, nacionalidade, idade, estado e profissão. Perguntado onde foi e quando, e se sabia o motivo e o porquê do apresamento. Perguntado quem era o mestre do iate *Rolha*”. Respondeu chamar-se José Maria dos Santos, ser natural do Rio de Janeiro, ter vinte anos, ser solteiro e marítimo. Respondeu também ter sido preso em Macaé, a bordo do palhabote/iate *Rolha*, que trazia a bordo 215 africanos boçais, sendo ele moço de serviço. Respondeu que o mestre era Fuão Fernandes e que não sabia se fora preso.

Entre os demais interrogados estava o réu Antônio Gil, natural de Gracias, Portugal, de vinte e três anos, solteiro, marítimo, que trabalhava como moço de serviço no navio, que trazia 211 africanos novos. Outro réu interrogado foi João José de Faria, natural da Bahia, com vinte e sete anos, solteiro, marítimo e marinheiro do iate. Os

¹⁶⁶ Ibidem.

autos de perguntas foram feitos na presença das testemunhas consagradas pelos Auditores Gerais da Marinha, Felizberto Antônio de Azevedo e Marcos José Pereira de Alencar.

As testemunhas José Luca de Araújo Barroso e Francisco José de Carvalho presenciaram as declarações do réu Antônio Francisco, de quarenta e dois anos, natural da Bahia, casado e marinheiro. O réu Antônio dos Reis respondeu ser natural da Bahia, ter quarenta e três anos, ser solteiro e marítimo. Disse que fora pego no porto de Macaé, em um iate com carregamento de 230 africanos boçais, do qual era marinheiro.

Houve um caso diferenciado, em que não compareceram testemunhas:¹⁶⁷ o interrogatório do réu Antônio Alves do Couto, natural da Província de Santos, com trinta e sete anos, casado e marítimo, que veio, a princípio, na qualidade de passageiro, empregando-se, posteriormente, como marinheiro do iate.

Foi ouvida a segunda testemunha, Joaquim José de Brito, natural do Rio de Janeiro, com vinte e quatro anos, solteiro, Segundo-Tenente da Armada Imperial, morador na Rua da Glória, n. 78, que fez seu relato nos mesmos moldes da primeira testemunha, sem nada a acrescentar de diferente.

A terceira testemunha, Brás José dos Reys, natural de Pernambuco, com vinte e nove anos, viúvo e piloto do vapor de guerra *Urânia*, morador no Arsenal de Marinha da Corte, relatou que, quando desceu do iate *Rolha*, fundeado e ainda com pano largo, reconheceu-o como a embarcação, que vinha em perseguição. Quando chegou a bordo, a tripulação e os africanos já haviam sido removidos para a terra, e existia no iate uma guarda, colocada pelo comandante da fortaleza, que se dirigiu à terra para tomar conta dos africanos, os quais lhe foram entregues pelo Juiz de Direito, sendo todos transferidos para o vapor. Os papéis do navio e os instrumentos de observação de navegação que estavam no iate, como testemunhou a guarnição, desapareceram.

Entre os depoentes, estava a testemunha Theotônio Meirelles da Silva, natural de Minas Gerais, com vinte e oito anos incompletos, ocupando o posto de Segundo-

¹⁶⁷ Ibidem.

Tenente da Armada Imperial e imediato do vapor *Urânia*, morador no Rio de Janeiro, na Rua Largo de São Joaquim, n. 175.

Foram ouvidos em testemunho além dos réus da tripulação do iate *Rolha* e os da garoupeira *Santo Antônio Brilhante* no processo crime de contrabando e pirataria, a tripulação do vapor de guerra Imperial *Urânia*, responsáveis com a fortaleza de Macaé pelo apresamento de navios de contrabando. Em relação ao inquérito, foram interrogados, aleatoriamente, todos os implicados no processo criminal.

Em resposta às perguntas feitas a João José de Faria, do iate *Rolha*, observa-se: na sua locução, definiu que o motivo de tomarem o rumo do porto de Macaé foi a necessidade de abastecimento de água; passaram a ser perseguidos pelo vapor de guerra *Urânia* nas imediações de Cabo Frio, optando por se dirigirem ao porto mais próximo, Macaé; chegando à entrada da enseada fizeram sinal “de pedir socorro”, colocando uma lanterna ou um farol na popa da embarcação, esperando serem correspondidos pela fortaleza de Macaé, sinalizando em resposta ao iate, o que deixou o capitão muito à vontade, tranquilo e contente; pouco depois veio a bordo o comandante da fortaleza em uma baleeira, entendendo-se com o capitão do iate; ao ficar sabendo através do capitão que um vapor lhes fazia caça desde Cabo Frio, o comandante foi tomado de outra reação, retirou-se de bordo imediatamente, voltando para o Forte; pouco depois retornou ao iate, acompanhado por uma força de terra, para prender o capitão, a embarcação, os tripulantes, o passageiro, e os africanos pretos novos; logo após, o capitão do iate desapareceu, sem que se soubesse seu paradeiro; o comandante do Forte ordenou que todos se dirigissem à terra, deixando o iate, para serem conduzidos à prisão, na fortaleza.

Outro depoimento foi o do pescador, contratado como “proeiro” da garoupeira, que disse pertencer a embarcação a uma viúva de Cabo Frio, porém, pouco depois, mudou, dizendo que o iate era de Miguel de Sabre, morador também de Cabo Frio, mas não havia papéis e documentação oficializando a propriedade, em razão de a embarcação ser nova e ainda não estar registrada, ter apenas umas cartas dentro de um saco, que foram entregues ao comandante, entre elas, a justificativa de os quatro africanos encontrados a bordo pertencerem ao dono da garoupeira.

A tripulação do iate *Rolha*, implicada, respondeu às perguntas do inquérito do processo crime de tráfico, contrabando de africanos, com atenuantes de pitaria, instaurado pela Comissão Mista no Arsenal de Marinha de Guerra Imperial,¹⁶⁸ indicada pelo Auditor Geral da Marinha, José Batista da Silva, sempre com a presença de testemunhas, designadas pelas autoridades locais,¹⁶⁹ como Joaquim José de Brito e Thomas Antônio Pereira.

Todos os que estavam no iate *Rolha* foram chamados para sindicância de conferência dos autos de perguntas e diligências na apuração dos fatos. O primeiro a ser intimado e ouvido pela Comissão Mista foi Joaquim Pinto Ferreira.

O segundo tripulante solicitado a responder a perguntas sobre o apresamento do iate *Rolha*, em resposta, disse ser passageiro do iate, entretanto, no seu depoimento ficou claro seu comprometimento nas e conhecimento das transações de contrabando de escravos, quando citou os nomes “dos homens da África” que vendiam africanos, como Joaquim Pinto da Fonseca, Firmino Antônio Medeiro [?], Amantino João Soares e Manuel do Nascimento.

Ao ser chamado a depor, o marinheiro José de Carvalho, inquirido sobre sua situação e cargo no iate, respondeu não conhecer o dono, porém estava ciente da carga que traziam [mas não dos números] nos porões da embarcação, 230 negros novos, vindos em consignação, para serem entregues a comerciantes de Macaé e adjacências.

Todos da tripulação, indagados, prestavam explicações de sua função na embarcação, como José Maria dos Santos, moço de convés do iate, omitindo-se ao máximo de dar qualquer detalhe sobre a carga ou o capitão. Todos falavam o que podiam constatar sobre diante da carga apreendida. Outro marinheiro questionado disse chamar-se Francisco de Carvalho, ser moço do iate, não saber quem era o dono do iate, de quem era o carregamento e a quem seria entregue, mas que Fuão Fernandes residia em Macaé, na Rua da Praia. Tinha conhecimento de que os 215 negros [havia certa incongruência no número de africanos trazidos a bordo] iam para Conceição de Macaé.

¹⁶⁸ Ibidem.

¹⁶⁹ Comerciantes, pessoas físicas ou jurídicas da comunidade local para autenticar e dar crédito ao processo criminal.

Observa-se, nas respostas às perguntas feitas à tripulação do iate, certa discrepância e detalhes contraditórios. Quando se referiam ao número de africanos a bordo, sobre o capitão ou o passageiro, não havia coincidência nas declarações, ficando as respostas distintas, inconclusas, não confiáveis. Ao fim do processo crime do iate *Rolha*, em 31 de maio de 1851, a tripulação do vapor de Guerra Imperial *Urânia* recebeu os direitos concedidos pela Lei de 1831, no artigo 24, e do Alvará de 7 de dezembro de 1796, no 6º parágrafo.¹⁷⁰

São estas as pessoas da tripulação do vapor *Urânia* que receberam seus direitos com a arrematação de avaliação do iate *Rolha*:¹⁷¹ o Primeiro-Tenente e Comandante Delfim Carlos de Carvalho; os Segundos-Tenentes Antônio Meirelles da Silva e Joaquim José de Britto; o piloto Brás José dos Reis; o comissário Gabriel Humberto dos Santos; o escriturário [?] José Raymundo de Vasconcelos; o mestre Thomás Antônio Pereira; o guardião José Fontes; o carpinteiro Severiano Antônio Bandeira; o primeiro-marinheiro Antônio Mariano; o segundo-marinheiro José Maciel; José Jorge da Silva; João José; Ipalilton da Silva; Francisco José de Oliveira; Francisco José; Manuel Raymundo; José Alves; Francisco Fernandes; Antônio Royme; José Lodonio; Severino José Carillo; Paulino José de Souza; Mario José de Souza; Ignácio José Felipe; Elias Bezerra de Sant'anna; Manuel Ferreira Gomes; Filiciano Pereira dos Santos; Virgílio José Godinho; Antônio Manolino de Sant'anna; José [?]; Francisco Antônio de Castro; José Matias; José Cassiano; a marinhagem Antônio José de Lima, Vicente Ferreira, Manuel Gomes dos Santos, Jorge de Azevedo, José da Fonseca, José Correia de Mendonça, Manuel de Souza, Sebastião Pinto Rangel, Francisco Pacheco, Antônio Dias de Castro, Maximínio José, Antônio Fraga, José Pinto Guedes e João de Dias.

¹⁷⁰ O direito às presas (navios e bens), regulamentado por Ato de 1708, com a participação de toda a tripulação, era tradicionalmente vigente na Royal Navy. Havia correspondência na legislação portuguesa, pelos Alvarás Régios de 7.12.1796 e 9.05.1797, com vigência mantida no Brasil pós-independência, por ato do Imperador D. Pedro I.

¹⁷¹ A tripulação dos vapores de guerra da Marinha Imperial que apreendessem navios negreiros com mercadorias eram também, premiados com as multa imposta aos importadores de africanos (CONRAD, 1976: 93-94).

Em 12 de novembro de 1850 é encaminhado o pedido de punição com pena máxima para os réus, pelo promotor público e pelo Doutor Auditor Geral da Marinha¹⁷² ao Juiz de Fora, na presença de testemunhas.

Foram julgados pela Lei de 7 de novembro de 1831, de acordo com o artigo 179 do Código Penal, combinado com o artigo 2º da citada lei, com os agravantes e os ajustes do artigo 16, parágrafos 8º e 12 do mesmo Código, com multa de 200 mil réis por cada africano importado, em conformidade com o artigo 35 do Código Penal. Os autos indicam agravantes de comercialização e importação de qualquer posto da Costa da África.¹⁷³

O nome do capitão do Iate *Rolha*, João Fernandes ou Fuão Fernandes de Tal [assim constava na documentação do processo criminal, com diferença de seu nome e sem sobrenome legível ou coerente] não constava da documentação de forma legível, ou é apresentado de formas diversas, para evitando piores consequências para o réu. Durante todo o curso do processo, o capitão permaneceu ausente, em lugar desconhecido, mesmo assim foi indiciado em crime inafiançável, o que não procede, em virtude do que dispõe o artigo 233 do Código do Processo Criminal.

O escrivão intima cada um dos réus ao Curador-mor do réu José Maria dos Santos, que fora nomeado recentemente, e ao Promotor Público, cumprindo ordens para coordenar a diligência quanto ao réu Francisco José da Conceição, em 18 de novembro de 1850. Ele ficou ciente, através da declaração de 20 de novembro de 1850, de sua sentença de prisão e multa de duzentos mil réis por cada africano importado, apreendido a bordo do iate *Rolha*. Entretanto, em 20 de novembro do mesmo ano, apesar de todos da tripulação terem recebido a sua sentença, ainda faltava um réu, julgado à revelia de sua declaração de sentença. Através, de um ofício para a Sr^a D. Maria da Silva Conceição escreve, dizendo que

[...] seu marido Francisco José da Conceição achava-se pronunciado por V^a S^a incurso no artigo 35 do Código Criminal como cúmplice do crime de tentativa de importação de africanos. Porém, como ao presente seja falecido e dito seu marido Francisco José da Conceição como mostrou o documento

¹⁷² 1809: criado o cargo de auditor da Marinha.

¹⁷³ Lei de 7 de novembro de 1831: referente ao artigo 2º incorreria no artigo 179 do Código Penal, além de pagarem o valor de reexportação para qualquer lugar da África.

junto a sua declaração. Este se encontra enterrado no cemitério do Santíssimo.¹⁷⁴

Assim, o processo de julgamento dos réus de contrabando de africanos apresados em Macaé, se conclui, em 19 de outubro de 1850, em vista do disposto no artigo 26 do regulamento, absolve o que é autorizado no artigo 85 da Lei de 3 de dezembro de 1841, e no artigo 453 do Regulamento de 31 de janeiro de 1842. Conforme decisão de 26 de novembro de 1850 foi entregue em cartório os autos de perguntas. Em 30 de novembro de 1850, são aferidos os valores destinados àqueles que participaram direta e indiretamente do processo.¹⁷⁵ Valores tanto a receber por aqueles que atuaram na apreensão da embarcação e os aferidos para o pagamento das despesas oneradas pela formação da Comissão Mista.

3.3 As estruturas dos Processos do iate *Rolha* e da garoupeira *Santo Antônio Brilhante* na Auditoria Geral da Marinha

Os processos crimes do iate *Rolha* e da garoupeira *Santo Antônio Brilhante*, pela apreensão por contrabando, tráfico e pirataria de africanos, negros novos, apresentam-se com uma estrutura, demonstrando uma combinação de fatos e uma divisão, por partes, dos acontecimentos, com a apresentação dos Ofícios do escrivão,¹⁷⁶ a nomeação, em caráter extraordinário, por esse mesmo ter sido indicado para fazer parte do processo, como também da designação do Auditor Geral da Marinha, encarregado de fazer o julgamento junto com a Comissão Mista, a Auditoria da Marinha na Corte,¹⁷⁷ o Ministério dos Negócios Estrangeiros e da Justiça, e a Marinha de Guerra Imperial, no Arsenal de Marinha, na Corte do Rio de Janeiro.

¹⁷⁴ ANRJ – Série Justiça – Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) – AM – 114 – 2001 – Microfilme. Rotação: 0B - 02.1.

¹⁷⁵ Coleção de Leis do Brasil, 1850.

¹⁷⁶ No ano de 1815 foi a data em que o auditor se tornou secretário e escrivão do Conselho de Guerra.

¹⁷⁷ No ano de 1810 foi quando começou a funcionar a Auditoria da Marinha.

A primeira fase aconteceu no momento da apreensão da embarcação suspeita, seguida da ordem de prisão do responsável por ela, de um inventário, relacionando a carga, os africanos e os apetrechos encontrados a bordo e o estado da nau, que deveria ser juntado ao processo, na Comissão Mista instalada pela Auditoria Geral da Marinha.¹⁷⁸

O processo da Comissão Mista transcorria no local mais próximo ao apresamento da embarcação. Caso não existissem meios para que o julgamento ocorresse naquele local, dirigir-se-iam para a cidade mais próxima que fosse capaz de montar, em caráter provisório, uma estrutura que permitisse o desenrolar da ação criminal.

A continuidade do processo se deu com a chegada de ofícios, oriundos de várias partes do território brasileiro, de municípios que teriam algo a acrescentar quanto à investigação ou à defesa em favor da nau apresada.¹⁷⁹ O escrivão, responsável pela escritura das atas do processo e dos despachos de Avisos feitos em Cartórios, por ordem do Dr. Auditor Geral de Marinha, seria convocado, de acordo com sua disponibilidade, dentre pessoas representativas da localidade em que ocorresse a prisão ou transcorresse o processo, que poderia ou não manter um conluio tendencioso para atenuar as perdas pela prisão.

Ainda na região da apreensão da embarcação, começam as intimações para o comparecimento obrigatório de cada um dos implicados, tanto os réus como as testemunhas de acusação, a fim de que respondesse às perguntas nas diligências que constituiriam as bases do processo.

As primeiras sindicâncias no local do apresamento passam, então, a averiguar a possibilidade de o julgamento ocorrer no local ou haver necessidade de remanejar “a presa” e todos os envolvidos para a Corte do Rio de Janeiro, localidade mais próxima da região. Todos eram conduzidos, então, para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, para que se pudesse iniciar a instalação da Comissão Mista.

¹⁷⁸ 1837: A Auditoria funcionava na antiga Casa de Intendência do Arsenal de Marinha da Corte, onde estavam instaladas a Secretaria de Estado e Negócios da Marinha e o Quartel-General. Nesse prédio, construído em 1819, hoje está instalada a Diretoria de Ensino da Marinha

¹⁷⁹ ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ 522. Tráfico de africanos (1841 – 1865).

No caso de remoções e/ou transferências da presa, fazia-se um primeiro relatório, dele constando os vários itens encontrados a bordo, num ato de reconhecimento judicial, contabilizando os apetrechos da nau. A primeira listagem mostrava a distinção dos africanos e as particularidades, como a contagem dos escravos apreendidos, por marcas étnicas, por idade aproximada e gênero. Dela constavam referências que possibilitariam o reconhecimento e o registro dos africanos.

Era utilizada na transferência dos africanos e anexada ao processo criminal,¹⁸⁰ quando eles eram colocados em depósito na Casa de Correção da Corte, em navios-prisão ou em navios-hospital.

As cartas-ofícios¹⁸¹ eram os instrumentos de se fazer a mediação e mostrar a importância e a gravidade do caso. Os relatórios municipais e intermunicipais chegavam para serem anexados às averiguações das diligências.

A transferência para um depósito tanto dos africanos quanto da tripulação era outro apêndice nos processos, referente aos trâmites dos mesmos, para que fossem transparentes em evidência e específicos para seu entendimento. A Casa de Correção emitia um ofício do montante recebido em depósito, incorporando-o ao processo, dirigido ao Doutor Auditor Geral da Marinha. Os africanos encontrados a bordo eram batizados e recebiam nomes cristãos, para serem identificados e receberem sobrenome do lugar nativo de onde saíram.

No início e durante todo o período do processo criminal, eram anexadas as cartas-ofícios, citando avisos, relatórios ou mesmo referências, atualizando-o e acrescentando-lhe fatos ocorridos, novos episódios, eventos ou alguma passagem, objetivando trazer esclarecimentos.¹⁸²

Os ofícios de aviso são cartas (referidas)¹⁸³ de uma instituição ou repartição, provincial ou intermunicipal, para outra, buscando esclarecer ou incorporar fatos positivos ou negativos, reunidos no decurso do processo crime, como justificativa ou reafirmação de um ato cometido.

¹⁸⁰ Ibidem, IJ⁶ 468 – Africanos (1834-1864).

¹⁸¹ Ibidem, IJ⁶ 522. Tráfico de africanos (1841 – 1865).

¹⁸² Ibidem.

¹⁸³ Ibidem.

Os tópicos mencionados acima fazem parte da estrutura do processo como incisos. Constam do inquérito um auto de diligências e perguntas feitas à tripulação¹⁸⁴ da embarcação apreendida, incluindo o capitão, o mestre e o(s) passageiro(s), mais as declarações da tripulação do navio apresador, como testemunhos, e dos próprios africanos apreendidos, com a presença de um tradutor. As respostas dadas às perguntas somam-se aos argumentos do processo, na intenção de formalizar o crime de contrabando, tráfico e pirataria de africanos novos. Dele fazem parte as argumentações dos indiciados, quando inquiridos, de todos da tripulação que se encontravam a bordo no momento da apreensão, ou não. Caracteriza-se por inquirições e sindicâncias acerca da investigação, com a intenção de provar o crime ou refutá-lo.

Mais um registro do processo criminal é o arrolamento de objetos, listando-se e descrevendo-se os itens encontrados a bordo da embarcação apresada, evidenciando-se os artigos inventariados para comprovação e justificativa da suspeita, proporcionando a certeza da contravenção de contrabando na apreensão do navio.¹⁸⁵

O auto de inventário judicial, a acareação, a arrecadação e o depósito dos pertences do iate¹⁸⁶ aconteciam na presença de um membro da tripulação e de testemunhas [pessoas da comunidade local de comportamento idôneo] convocadas, para assegurar a qualidade e a veracidade do mesmo.

Procedia-se ao inventário dos objetos encontrados, com o objetivo de oferecer bases ao inquérito, fatores positivos ou negativos do apresamento. Portanto, organizada uma lista dos objetos encontrados, ela será de grande valia na incriminação ou na reabilitação da embarcação. Constituindo averiguação para demonstrar a criminalidade, ou não, nos aspectos indicativos de sua culpabilidade, observam-se como referência as escotilhas fechadas ou com grades, a presença de plataformas nos porões, as quantidades de recipientes de água, os mastros reais e outras redes, peças que fazem parte do navio, possibilitando destacar o envolvimento no tráfico, ficando tudo *sub*

¹⁸⁴ Ibidem, Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) – AM – 114 – 2001 — Microfilme. Rotação: 0B - 02.1.

¹⁸⁵ Ibidem, IJ⁶ 522. Tráfico de africanos (1841-1865).

¹⁸⁶ Ibidem, Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) – AM – 114 – 2001 — Microfilme. Rotação: 0B - 02.1.

judice, em depósito do representante legal ou de um delegado, designado para essa constatação.

Instalados no Arsenal de Marinha, na Corte do Rio de Janeiro, quando do início dos autos de perguntas e respostas, com a declaração do Comandante do vapor de guerra *Urânia*, momento do processo no qual é feita uma diligência de questionamentos ao responsável pela apreensão, respondidos pelo inquirido, contando sua versão do apresamento da nau.

Os implicados pelo tráfico e a tripulação por vezes eram mantidos nos próprios navios, junto aos africanos importados, sob cuidados para sua segurança, alimentação e bem-estar durante o processo. Os africanos importados, encontrados a bordo das embarcações, eram mantidos nos próprios navios, pelo fato de não haver navios-prisões, nem muitos estabelecimentos de guarda e proteção e prisões que resguardassem os réus sob julgamento e pelo pequeno número de funcionários para sua guarda.

Diante disso, a Inglaterra se dispôs a fornecer, em 1840, um navio-prisão, a corveta *Crescente*, para abrigar os julgados e servir-lhes como navio-hospital flutuante, no porto do Rio de Janeiro.

As inquirições direcionam-se às testemunhas, que podiam ser a tripulação e os passageiros da embarcação apreendida e também do navio apresador, com finalidade de comparar as respostas dadas pelos depoentes. Ouvindo-se, assim, tantas testemunhas, obtinha-se maior elenco de respostas e podiam-se obter dados seguros para fundamentar uma conclusão.

Feitos os procedimentos mencionados acima, uma carta-ofício era publicada no Diário Oficial¹⁸⁷ ou, melhor, dizendo, em uma publicação em Imprensa. A partir da publicação, era determinado o prazo de três meses para que os envolvidos no processo apresentassem a defesa de seus direitos. O mesmo se aplicava aos africanos livres, por

¹⁸⁷ A origem do Diário Oficial remonta à época da transferência da Corte Portuguesa para o Brasil. O Príncipe Regente D. João assinou em 13 de maio de 1808 o decreto que criou a Imprensa Régia no Rio de Janeiro, para imprimir, com exclusividade, todos os atos normativos e administrativos oficiais do governo. Em 10 de setembro daquele ano foi impresso o primeiro jornal no Brasil, chamado Gazeta do Rio de Janeiro. Em 1 de outubro de 1862, o governo brasileiro, através de uma deliberação do Marquês de Olinda, passa a divulgar os atos legais através do Diário Oficial.

intermédio de seu Curador, para que os mesmos pudessem, então, ter um parecer favorável para os seus destinos.

A *Data*, um documento que fazia referência aos autos, era entregue como despacho administrativo, acompanhado de um cumprimento de ordens.

Acrescido ao processo,¹⁸⁸ constava o Edital, redigido pelo escrivão da Comissão, encarregado da revisão dos autos de perguntas e das demais diligências procedidas até então, acerca do crime de contrabando, tráfico e pirataria de africanos, como, por exemplo, no caso do apresamento do iate *Rolha*, já mencionado algumas vezes.

As publicações eram atos legais da justiça, feitas com o objetivo de levar ao conhecimento da sociedade as providências jurídicas, a posição e o andamento do processo criminal.

O Auto de acareação era uma comparação das perguntas e respostas constantes dos interrogatórios aos réus ou às testemunhas, procurando aproximar-se da verdade.

A Procuração era um documento que concedia poderes a quem era passada, concedendo-lhe o direito de fornecer subsídios para o esclarecimento das questões pendentes, sendo adicionada ao processo como mais um argumento, favorável ou não à causa. Os documentos anexados ao processo crime eram provas cabais na pretensão de defesa ou de acusação.

Ao fim do julgamento do processo crime, instaurado pela Auditoria Geral da Marinha,¹⁸⁹ o laudo positivo de contrabando do iate *Rolha* estabeleceu que os africanos pertencessem ao Império brasileiro, disponibilizados à prestação de serviços, vinculados e alocados pelo Governo, que definia seus destinos.

O que se sabe a respeito do destino dos africanos apreendidos em Macaé no palhabote/iate *Rolha* e na garoupeira *Santo Antônio Brilhante*?

¹⁸⁸ ANRJ: Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) – AM – 114 – 2001. Microfilme. Rotação: 0B - 02.1

¹⁸⁹ 1861: A Auditoria da Marinha esta instalada no edifício da Secretaria de Estado e Negócios da Marinha, em um prédio de dois andares no Arsenal de Marinha, de frente para a praia dos Mineiros. Ali também funcionavam o Quartel-General, o Conselho Naval e o Conselho de Compras. Construído em 1857, o prédio foi demolido em 1930 para ser erguido, no mesmo local, o antigo edifício do Ministério da Marinha, atual sede do 1º Distrito Naval.

Consta que ficaram à disposição para prestação de serviços a instituições públicas ou a particulares. Os africanos numerados de 1 a 4 foram destinados à Academia de Medicina de Nossa Senhora, e os de números 5 a 157 seriam cedidos à Casa da Misericórdia da Corte.

O tempo de trabalho das Comissões para a emissão de sentenças, preferencialmente devia ser “o mais breve possível”, 20 dias após a captura do navio, nunca ultrapassando 2 meses. No entanto, só em Serra Leoa se cumpria essa determinação, devido ao fato de os Comissários britânicos agirem sozinhos, quase sempre sem representantes brasileiros nem de outra nacionalidade.

Nos julgamentos, no Rio de Janeiro, de embarcações apresadas, pelo menos eram necessários 6 dias para abertura de processos, 37 para que as Comissões dessem suas sentenças, mais 70 para que as sentenças fossem executadas, nos casos de condenação de navios, e outros 28 para libertação dos escravos, que permaneciam a bordo da nau apreendida ou em navios-prisões.

Após a captura da embarcação, os oficiais da Marinha ou aqueles que a comandavam prestavam depoimento perante o Tribunal e o escrivão, para depois serem entregues os documentos encontrados a bordo, juntamente com uma declaração preenchida no ato da captura e da apreensão, com a descrição de quando e onde se processou o apresamento, da condição da nau e do número de africanos encontrados a bordo,¹⁹⁰ como já mencionado anteriormente.

Depois, havia a intimação das partes interessadas, que se deveriam apresentar ao Tribunal e declarar o porquê da condenação do navio, demonstrando sua inocência, mesmo que já houvesse provas contundentes, relatadas pelos réus no ato da captura e da apreensão do navio, de acordo com o já descrito neste trabalho.

Seguiam-se os exames do escrivão, direcionados ao capitão, à tripulação e a qualquer outra testemunha, a partir de perguntas estipuladas, estabelecidas e repetidas várias vezes aos interrogados.

¹⁹⁰ ANRJ – Série Justiça – Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) – AM – 114 – 2001. Microfilme. Rotação: 0B - 02.1.

As representações dos capturados ou dos captores eram feitas por advogados e promotores, diante de juízes-comissários, nem sempre qualificados para o exercício de tal função, como nos julgamentos britânicos, em que eram convocados diante da necessidade.

Como já foi aqui exposto, durante o julgamento levava-se em consideração o apresamento da embarcação, o fato ilegal de haver escravos a bordo e a nacionalidade da nau. Navios vazios, sem carga de contrabando, também eram conduzidos às Comissões para julgamento, sem fundamentos de suspeita, fato comum após 1835, pela dificuldade de se encontrarem provas suficientes da criminalidade do tráfico. Naquela época, as documentações apresentavam distorções e dados incorretos com a intenção de lograr as fiscalizações policiais e alfandegárias.

Para ajudar o escrivão a calcular as quantias estipuladas a serem pagas, em 12 meses, aos captores ou ao seu governo, com base no direito de busca, os comissários elegiam comerciantes locais respeitáveis para ajudarem nessa contabilidade.

Quando condenados, os navios capturados eram leiloados e, muitas vezes, comprados pelos próprios comerciantes locais a preços irrisórios, sendo revendidos com lucros. Usavam pessoas disfarçadas para que tivessem o direito de compra nos leilões. Assim, mais cedo ou mais tarde, muito desses navios voltavam às mãos dos traficantes. Os preços giravam em torno de 100 a 5 mil libras, quantia dividida entre os governos, para pagamento das Comissões e de todo o aparato necessário a um julgamento, como o aluguel do tribunal, os leiloeiros, os meeiros, os móveis, o assessor, os carregadores, enfim, de tudo e de todos que estivessem ligados à Comissão Mista do Tribunal.

No Brasil, muitos foram os aprisionamentos e as capturas de navios de bandeira portuguesa ou nacional. Entretanto, muitas vezes, era impossível descobrir sequer o proprietário, por causa de transferências falsas e da documentação adulterada. Os proprietários, traficantes ou comandantes das embarcações residiam em Portugal, na África ou no Brasil. Outros se portavam como comerciantes itinerantes, sem ter endereço fixo, ocasionalmente residiam no Brasil e, desse modo, era difícil haver comprovação que validasse as acusações.

A tripulação dos navios capturados e apresados ficava impedida de seus deveres de trabalho, de voltar ao mar para navegar, de exercer suas atividades, pois era responsável pela segurança dos prisioneiros e dos escravos, que permaneciam a bordo durante o julgamento, mesmo nos navios superlotados, insalubres e sem o mínimo de higiene.

3.3.1 O processo crime de tráfico do iate *Rolha*

A parte inicial do processo crime de tráfico do iate *Rolha* foi a apreensão da embarcação, ocorrida no litoral norte fluminense, na cidade de Macaé, delimitando os órgãos envolvidos no inquérito.

O procedimento de conferir os depoimentos para averiguação e preservação da lei era feito na Comarca da Corte do Rio de Janeiro, por designação do Ministério Imperial dos Negócios e Justiça dos Estrangeiros, em comum com a Auditoria Geral da Marinha, órgãos responsáveis pelo cumprimento das leis e dos decretos voltados para a manutenção da ordem.

O julgamento ficava sob a responsabilidade de juízes das comarcas envolvidas num Tribunal Misto (anglo-brasileiro). Assim, as sedes dos pós-acordos eram: Inglaterra (Londres), Brasil (Rio de Janeiro) e África (Serra Leoa).¹⁹¹

Havia laços de relação e proteção entre Portugal e Grã-Bretanha, demonstrados desde a vinda de D. João VI e da família real para o Brasil em 1808. Assim, sucederam-se os Tratados¹⁹² de 1810, 1815 (Congresso de Viena)¹⁹³ e 1817 (Convenção

¹⁹¹ Em 1819, estabelecido na Conferência sobre o tráfico de escravos.

¹⁹² Ver BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil, op. cit.*

¹⁹³ Biblioteca Nacional (doravante, BN), Coleção das Leis do Império do Brasil, 1815. “Tratado de 22 de Janeiro de 1815”,

Adicional),¹⁹⁴ estabelecidos entre Portugal e a Grã-Bretanha, para impedir o comércio ilícito ao sul do Equador. Dessa forma, as Comissões Mistas estabelecidas deviam julgar com agilidade os processos instaurados por tribunais, com tempo determinado, 150 dias,¹⁹⁵ para o termo final.

As Comissões compunham-se de um comissário juiz, um comissário árbitro e um secretário ou um oficial de registro, nomeados pelo representante soberano do país, em que fora apresada a embarcação e onde residiam seus membros.

Num minucioso relatório, descreviam-se os objetos que incriminavam o barco e, com os mínimos detalhes, o transporte da carga humana, assim como o tombadilho da embarcação, as velas e o casco. O relatório dos africanos era feito com ênfase na descrição das nações a que pertenciam, por marcas étnicas, idade aproximada, sexo, quantidade de escravos encontrados e apreendidos com a embarcação. No entanto, consta uma maioria de africanos em idades tenras, variando entre 7 e 15 anos, tanto meninas quanto meninos.

Foram também encontrados vários documentos, papéis e outros artigos, que, somados em conjunto, caracterizam um navio negreiro, como prova cabal do contrabando, do tráfico e da pirataria de escravos africanos.

Enfatiza-se que o iate *Rolha* foi qualificado como uma “Boa Presa” por terem sido encontrados a bordo: apetrechos para o transporte de carga humana, grilhões, escotilhas gradeadas, transformação do convés principal, vários utensílios e artigos usados para manter escravos presos, número maior de tonéis de água e de panelas, itens necessários ao transporte de africanos negros boçais, prática apontada no Decreto n. 708-14/1850.¹⁹⁶

Durante o período de espera do início do processo, eram trocadas, entre as secretarias provinciais e as cidades, cartas e ofícios, relatando os acontecimentos, os

¹⁹⁴ “Convenção Adicional de 28 de julho de 1817”, *Collecção das Leis do Império do Brasil, 1817*. BN. “Artigo separado da Convenção assinada aos 28 de julho de 1817”, *Collecção das Leis do Império do Brasil, 1817*. BN.

¹⁹⁵ Ver BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil, op. cit.*, p. 144.

¹⁹⁶ Em 14 de outubro de 1850, o decreto 708 estabelecia medidas efetivas de repressão ao ilícito comércio. Determinava que as embarcações suspeitas de envolvimento no tráfico deveriam ser apresadas e encaminhadas ao porto mais próximo.

procedimentos feitos e todos os recursos usados na repressão do tráfico, assim como as investigações realizadas nas embarcações, em datas próximas ao apresamento ocorrido, a partir de suspeitas averiguadas. Também os ofícios da Corte, do Ministério dos Negócios de Justiça e Estrangeiros e da Auditoria da Marinha sobre diligências somavam-se ao processo.

A transferência dos africanos e da tripulação para um patacho ou um palhabote, que servia de depósito e prisão-hospital, ficou sob a guarda do primeiro-tenente da Marinha de Guerra Imperial, que os levou à Corte do Rio de Janeiro, em 5 de outubro de 1850, para serem julgados pela Auditoria do Arsenal da Marinha de Guerra Imperial, num tribunal misto, tendo sido designados os Juízes Assistenciais e um Auditor Geral da Marinha, José Batista da Silva.

O procedimento de diligências, com questionamentos e argumentações, buscava uma evidência mais ou menos provável a respeito do contrabando do tráfico de africanos.

Nesse ínterim, eram expedidos relatórios que traduziam e contextualizavam o viés dessa rede de contrabando, mostrando como se processava e quais eram os nela envolvidos.

Quando era feita a arrematação da embarcação, no fim do julgamento,¹⁹⁷ sendo o iate considerado uma “Boa Presa”, a sentença determinava penalizados os contraventores, sujeitos a pagamentos e fianças, determinados pelos responsáveis pelo inquérito. A apreensão do navio e sua venda em leilão são fatos estudados nessa pesquisa, mostrando os procedimentos adotados pela Auditoria da Marinha de Guerra Imperial.

Assim, como já se relatou os africanos, após o julgamento, eram, muitas vezes, enviados para a Casa de Correção ou designados para outros serviços em outras localidades, mesmo estando livres pela Lei de 1850. Contudo, essa liberdade só seria alcançada depois de um determinado tempo na prestação de serviços, para particulares ou para o serviço público.

¹⁹⁷ Por Tratado, as comissões deveriam dar sentenças “o mais rápido possível”, de preferência em 20 dias após a chegada do navio capturado e nunca após 2 meses.

A Lei de 1850 modificou os caminhos dos processos judiciais, no que se referia ao comércio ilegal de africanos para o Brasil. Dois de seus artigos fizeram a diferença, estabelecendo novas atribuições ao processo crime. Segundo o artigo 4º:

A importação de escravos no território do Império fica nele considerada como pirataria, e será punida pelos seus tribunais com as penas declaradas no artigo segundo da lei de 7 de novembro de 1831. A tentativa e a cumplicidade serão punidas segundo as regras dos artigos 34 e 35 do Código Criminal.¹⁹⁸

E do artigo 8º consta:

Todos os apresamentos da embarcação de que tratam os artigos 1º e 2º, assim como a liberdade dos escravos apreendidos no alto mar, ou na costa antes do desembarque, no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns e depósitos sítos nas costas, e pontos, serão processados e julgados em primeira instância pela Auditoria de Marinha, e em segunda pelo Conselho de Estado. O governo marcará em regulamento a forma do processo em primeira e segunda instância, e poderá criar auditores de Marinha nos portos onde convenha, devendo servir de auditores os juízes de direito das respectivas comarcas que para isso forem designados.¹⁹⁹

O caso em questão aplica-se ao apresamento do Iate *Rolha*, em Macaé.

A instalação da auditoria no processo de apreensão e crime de pirataria indicia a tripulação do iate *Rolha*, sentenciando-a a prestar juramento em 28 de março de 1851. Dela faziam parte João Batista Rodrigues, Joaquim de Moura Lima Brito, Manuel Folio [?], Francisco Ignácio de Souza, Luis Duarte do Amaral, Antônio José Diogo, Leonardo Severo e João Severino.

O iate *Rolha* segue o curso do processo, segundo a repressão efetiva ao tráfico ilícito, explicitada no Decreto nº 708, de 14 de outubro de 1850, “(...) manda o mesmo Augusto que se verifique ou verificou o navio seja relevado de fiança e exigido quanto à processificação legal que constitua os sistemas (...)”.²⁰⁰

O artigo 33 estabelece que:

[...] constitui presunção legal do empregado de embarcação no tráfico; a associação de acordame para líquidos além do empregado na guarda, que

¹⁹⁸ Extraído de BONAVIDES, Paulo & VIEIRA, R. A. Amaral. *Textos políticos da história do Brasil* (Independência – Império – I). Fortaleza: Imprensa da Universidade Federal do Ceará, s/d, pp. 451-3.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

²⁰⁰ Coleção de leis do Brasil Império, 1851.

não dito especialmente despachado debaixo de fianças de ter dois destinos ilícitos, ou quando se mostrar, que esse vasilhame não teve o destino que ia indicar na escravidão de despachá-lo.

Tudo sobre o dispositivo de fiança encontrava-se em decretos e na Lei de 4 de setembro de 1850.²⁰¹

Em decorrência de outro decreto que ratificava a Lei Euzébio de Queirós, n. 581²⁰², além do Decreto n. 708,²⁰³ de 14 de outubro de 1850, o governo determinou critérios para que um navio fosse considerado negreiro.

Assim, a promulgação do Decreto n. 731,²⁰⁴ em 14 de novembro de 1850, determinava a porcentagem “extra” das apreensões de considerados “boa presa”, que caberia ao Auditor Geral de Marinha e a seu escrivão, no caso de a embarcação ser considerada de tráfico de escravos, comprovada a partir de seus apetrechos.

Em 8 de outubro de 1850, dá-se início ao processo relativo aos autos da Auditoria Geral da Marinha, em aditamento ao aviso do remetente, Excelentíssimo Ministro de Negócios e da Justiça: em ofício, menciona a designação do Presidente da Província do Rio de Janeiro, com as cópias para o Juiz de Direito da Comarca de Cabo Frio e o Comandante da Fortificação de Macaé, para a tramitação do processo.

Pela Lei de 4 de setembro de 1850, os processos têm um prazo determinado para a fixação da fiança e da sentença, não podendo ultrapassar por demais o limite determinado.

²⁰¹ “Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império.” Em 4 de setembro de 1850 foi sancionada a lei que, depois de uma sucessão de medidas inócuas, determinou o fim do tráfico de escravos no Brasil. A lei tomou o nome de seu proponente, o então ministro da Justiça, Euzébio de Queirós.

²⁰² Coleção de leis do Brasil Império, 1850. A lei Euzébio de Queirós. Alterou a tramitação dos processos judiciais referentes ao tráfico de africanos para o Brasil.

²⁰³ Estabelecia medidas efetivas de repressão ao ilícito comércio. Cabia ao apresador comunicar por escrito ao Auditor de Marinha competente o motivo do apresamento.

²⁰⁴ Tratava da designação dos Auditores de Marinha. Estava previsto um Auditor na Corte do Rio de Janeiro e outros nas cidades de Belém do Pará, São Luiz do Maranhão, Recife, Bahia e Porto Alegre. Os Auditores seriam Juizes de Direito designados pelo Governo. Na falta de designação especial, serviria o Juiz que estivesse no cargo de Chefe de Polícia, se este fosse Desembargador, serviria também o Juiz de Direito da 1ª Vara Criminal. Nas suas faltas ou impedimentos, os Auditores poderiam ser substituídos por Juizes Municipais e, caso fosse necessário, poderiam ser criadas novas auditorias em outros portos no Império. Também cabia ao governo determinar os critérios para que um navio fosse considerado tumbeiro.

Assim, quanto ao tráfico e à fiança dos navios, a Lei de 4 de setembro de 1850, no seu artigo 7º, determina:

[...] não se darão passaportes aos navios mercantes para os pontos da Costa da África sem que seus donos, capitão ou mestre tenham assinado termo de não receberem a bordo de seus navios escravo algum; prestando o dono fiança de uma garantia igual a valor dos navios, carga, a qual sua fiança só será levantada de dentro de 18 meses provas de que foi exata.²⁰⁵

Tomaram parte nos processos crimes do iate *Rolha* e da garoupeira *Santo Antônio Brilhante* o Auditor de Marinha, Doutor José Batista Lisboa, os avaliadores designados pelo Auditor Geral de Marinha, Doutor José Batista Lisboa, e o depositário e mestre do Arsenal de Marinha, João José Ferreira. Em 29 de março de 1851, são designados avaliadores, da seguinte forma: Casco e Mastreação – João Batista Rodrigues, Joaquim dos Santos Lima Britto; Aparelho (conjunto de cabos, poleame e velame de um navio) – Manuel Felix, Francisco Ignácio de Souza, Luiz Dias, Antônio José Diogo, Leonardo Severo e João Severino; Velame – Leonardo Severo e João Severino; Vasilhame – Luis Duarte do Amaral e Antônio José Diogo.

O iate *Rolha*, em 9 de abril de 1851, recebeu a seguinte avaliação: 700\$000 (setecentos mil réis) pelo casco; 20\$000 (vinte mil réis) pelas velas; 28\$000 (vinte e oito mil réis) pelo aparelho; 50\$200 (cinquenta mil e duzentos réis); pelos vasilhames, num montante de valor de 198\$280 (cento noventa e oito mil e duzentos e oitenta réis).

A audiência pública, feita com as presenças do Auditor Geral de Marinha, do Doutor Promotor Público, Francisco José Ferreira Batista, tratou de seis presos indiciados: José Maria dos Santos, Antônio Gil, João José de Faria, Antônio Francisco, Antônio dos Reis e Antônio Alves do Couto. O Ministro ordenou que os réus viessem à sua presença, livres de ferros, coação ou de outros objetos, de acordo com o que estabelece o artigo 30 do Decreto de 4 de outubro de 1850.²⁰⁶ Nesse caso, não comparecendo o Doutor João de Siqueira Queiroz, curador-mor do réu José Maria dos Santos, foi nomeado pelo Ministro para substituí-lo o Doutor Francisco Pacheco da Silva Gutierrez, que se encontrava presente na audiência dos réus.

²⁰⁵ BN: Coleção de Leis do Brasil Império, 1850.

²⁰⁶ ANRJ – Série Justiça – Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) – AM – 114 – 2001, Microfilme. Rotação: 0B - 02.1 (nº de folhas de 1 a 171).

Foi feita a avaliação do iate, para que fosse a leilão em praça pública, em 9 de abril de 1851, por peritos nomeados pelo Auditor Geral da Marinha, o construtor do Arsenal de Marinha, Joaquim José de Souza, e o Mestre do Arsenal Joaquim de Santos Amabilio, juntamente com as testemunhas Angido [?] José Lopes e José Joaquim da Silva, que deram fé à avaliação, confirmando que a embarcação trabalhava para o tráfico.

No auto de exame procedido no iate *Rolha* foram observadas condições que validariam seu emprego no comércio ilegal de africanos, proibido pela Lei de 7 de setembro de 1830: escotilhas com xadrez, abertas, em vez de fechadas, em desacordo com as normas mercantes; divisões no compartimento no porão sobre a coberta em maior número, o que é próprio de navios de tráfico; pranchas sobressalentes, preparadas para formar a segunda coberta; grilhões, correntes e algemas em maior número do que o necessário; maior quantidade de pipas de água; ausência de passageiros, um engodo; número extraordinário de pipas e outras vasilhas sem certificado da alfândega; cubos, celas ou gamelas em excesso; caldeira e outro aparato de cozinhar em número excessivo; grande quantidade de água e de gêneros alimentícios; maior quantidade de esteiras para a tripulação.

O processo crime é julgado em duas instâncias, o mesmo acontece nos leilões, feitos na 1ª e na 2ª praças. O auto de arrecadação avaliou o iate em 798\$880, porém a avaliação, após a publicação do Edital, passa para 34\$000 na 1ª e na 2ª praças [praça para o total de 1:108\$880].

Foi, então, publicado um Edital em praça pública de juízo para arrematação do iate *Rolha*, com 44 pés de comprimento pelo convés, quatorze ditos de braça e seis e meio de pontal, em muito bom estado, com todo o aparelho, leme e vasilhame, no valor de hum conto, setecentos e noventa e oito mil oitocentos e oitenta réis, sendo a 1ª praça, em despesas de maio, a 2ª, em vinte, e a 3ª, em vinte e três, no mesmo mês de maio do ano de 1851. O apresamento se deu pela Lei de 4 de setembro de 1850, e foi julgado pela Lei de 7 de novembro de 1831. Antes da arrematação final, o iate passou por 9 pregões, conforme determinava a lei para a venda final do patacho, feita em depósito pelo Sr. Jerônimo Pereira Lopes da Silva, na recebedoria do município, nos cofres dos

depósitos públicos de número 428 e com o recebimento de 1.108\$886 réis. Foi registrado na folha 14 do livro 17 para o encarregado, pelo tesoureiro, o total da quantia: hum conto, cento e oito mil e oitocentos e oitenta e seis réis, em 5 de junho de 1851. O pagamento foi da seguinte forma, em 30 de julho de 1851, por Jerônimo Pereira Lopes da Silva, a quantia de cinquenta e cinco mil quatrocentos e quarenta e quatro réis (55\$444), referente aos 5% correspondentes ao valor total de arrematação em praça, ficando o restante do valor para ser pago em 23 de maio do ano seguinte. A quantia fica lançada em débito ao tesoureiro da mesa, na folha 4 do 1º livro, em 20 de junho de 1851. Foi pago também o proporcional de transferência. O processo continuava com um prazo de término dentro de no máximo 8 meses.

CONCLUSÃO

As rotas para a província de Macaé eram usuais. A cidade era um ponto estratégico no contexto geográfico, posicionada em uma região açucareira e cafeeira, propiciando um caminho negreiro para a sustentabilidade da região.

Os apresamentos de negreiros com destino a Macaé foram a número significativo. As apreensões não ocorreram somente no litoral brasileiro, mas também em águas internacionais, e nem as capturas foram feitas apenas por navios de guerra ingleses, mas franceses, africanos, norte-americanos e brasileiros.

Os comerciantes de africanos no Brasil, após a Lei de 1831, quando apreendidos, eram levados a julgamento pela contravenção de tráfico, contrabando de africanos, e com atenuantes para os responsáveis por crime de pirataria, segundo o Código Criminal do Império Brasileiro. Os ingleses passam, então, a uma posição de pressionar os brasileiros por dúvida quanto ao não cumprimento da sancionada Lei de 1831.

Outra coisa que se fazia para a averiguação de contrabando e tráfico de africanos era “implicar” o barco e a tripulação responsável, pelo “Código Comercial”, um modo pelo qual se podia apresá-los e abrir processo contra a embarcação contraventora, já que a mesma quase navegava na obscuridade, no momento em que não havia registro da embarcação, de sua carga, do tipo de tonelagem e do que fazia durante todo o percurso.

Ao ser instituída a reafirmação da Lei Feijó, através do decreto em resposta aos ingleses pelo Brasil Imperial, por uma complementação, ele foi anexado por um decreto, em 12 de abril de 1832.²⁰⁸ O complemento legislativo fornecia poderes para que as embarcações sofressem averiguação e fossem examinadas detalhadamente, proporcionando o embarque para vistorias, sendo culpados de crime de contravenção os responsáveis pelo comércio de africanos, caso as suspeitas fossem concretizadas. A

²⁰⁸ Itamaraty: Relatório do Ministério dos Negócios do Império, Rio de Janeiro, 1834-1836, pp. 3-5.

regulamentação para a execução da lei, em abril de 1832, constituía em inspeção, quando da entrada das embarcações em todos os portos brasileiros ou de sua saída.

A Lei de 1831 expressava em seu artigo 1º que todos aqueles que aqui chegassem, vindos de outros países, seriam livres. Após receber o complemento com o Decreto de 1832,²⁰⁹ que regulava a reexportação de negros (trazidos para o Brasil), continha um adendo que dizia: “os negros capturados”, se fossem pegos pela lei, seriam postos em depósito e colocados à disposição para reexportação para a África, sendo concedidos à polícia poder e direito de vasculhar cada embarcação, negreira ou não, que partia ou que chegava.

O artigo 1º em questão foi argumentado durante muito tempo pelos parlamentares de sua execução e eficiência, pois havia nesse artigo um ônus a ser considerado que para aqueles que teriam de arcar com o orçamento não trazia nenhuma garantia de que o feito de reestruturar o africano novamente em seu território traria algum benefício para ambos. Esse ato do artigo 1º quase sempre ou nunca se fazia cumprir a não ser que o próprio escravo arcasse com as despesas o que o inviabilizava. Neste caso, o que mais acontecia era os africanos ficarem por um tempo em terras brasileiras tentarem juntar dinheiro suficientes para pagar o seu retorno ao continente africano, mesmo assim sem garantias. Muitos voltaram e formaram comunidades na África, como os Abará ou os Benin, argumenta Sérgio Buarque de Holanda.

Quando os negros contrabandeados eram encontrados a bordo de embarcações e apresados, os concessionários eram obrigados a responder pelo crime. Se os africanos fossem livres, deveriam depositar uma quantia correspondente ao valor de sua reexportação. Caso se recusassem a fazê-lo, as mercadorias humanas seriam apreendidas e submetidas aos proprietários e/ou à prisão, passando a ser perseguidos como criminosos (VERGER, 1987, p. 323). Assim, quando fossem encontrados africanos a bordo, eles seriam apreendidos, e a tripulação e os responsáveis, detidos e presos, para apuração de sua culpabilidade ou de sua inocência.

Já que o Brasil mostrava interesse em pôr um fim ao tráfico de negros novos, posicionava-se sempre a favor do cumprimento das leis, dos decretos e das normas, para

²⁰⁹ Coleção Leis do Império do Brasil, 1846.

a abolição total desse comércio ilegal e desumano. Entretanto, mesmo com a aplicação, em 1844,²¹⁰ da tarifa de Alves Branco,²¹¹ o tráfico não cessava, pelo contrário, com a expansão cafeeira, o comércio ilegal de escravos se intensificou.

A não renovação dos Tratados comerciais livre-cambistas e a dependência do Brasil frente à Inglaterra, para obter créditos e empréstimos, abalaram as relações entre as duas nações. O Governo Britânico não poupou críticas e exigências em relação ao Brasil, pois, indiretamente, a tarifa Alves Branco favoreceu o crescimento de novas atividades econômicas nacionais. Foram acontecimentos e decisões que o Brasil veio tomar que a Grã-Bretanha considerou ter de agir energicamente, com mais firmeza contra o Império demonstrando toda sua força com a questão Christie em 1845, chegando a ameaçar nosso Império Monárquico com esquadras a porta das entradas em nosso litoral pronta a lançar tiros de canhões diretamente a terra, ao afundar nossos navios mercantes, ao violar nossa integridade segundo Leslie Bethel ao comentar o fato da Inglaterra não abrir mão de seus ideais e metas contra o a situação que o Brasil se colocava diante de um mercado escravo necessário e na indiferença com que o Brasil tratava as leis propostas.

Mas dizer que nada faziam não era de todo verdade, pois de fato, havia o combate ao tráfico negreiro e contava com a Guarda Nacional, entretanto, essa era uma associação litúrgica, pois seu oficialato era retirado das notabilidades locais, fazendeiros, comerciantes, capitalistas, e o contingente se compunha de quase toda a população masculina adulta e livre, tornando-a uma contradição.

Devido a essas incongruências, observa-se, nos documentos²¹² da época, a imprecisão nos relatos da classificação das embarcações, como a localidade de captura. Enfim, todo o cálculo do desembarque de africanos em território brasileiro era feito sem exatidão.

²¹⁰ Ibidem, RJ, 1844, p. 171. Tarifa Alves Branco. O Decreto nº 376, de 12 de agosto de 1844, assinado por Manuel Alves Branco, manda executar o Regulamento e a tarifa para as Alfândegas do Império.

²¹¹ Nova política de tarifas alfandegárias do Império estabelecia que, sobre cerca de 3 mil artigos importados, passassem a vigorar taxas variáveis entre 20% e 60%.

²¹² ANRJ – Série Justiça – IJ⁶ – 522. Africanos e pessoas suspeitas, culpados e processos; ibidem, IJ⁶ – 521. Denúncias de desembarque nas praias do Rio de Janeiro. Tráfico de africanos.

Além disso, os traficantes arditosamente mudavam seus métodos e os meios de transportar os africanos ilegais, sempre procurando sair ilesos da repressão ao contrabando quando descreve Leslie Bethel a respeito ao pensamento dos Ingleses com relação aos brasileiros

“Ele [Brasil] precisa de mão-de-obra barata...o africano é o trabalhador mais barato de todos (...) Nós nos comprometemos a impedi-lo de obter tal mão-de-obra. É possível dois estados serem mais completamente envolvidos por qualquer questão?”¹³⁹

Manolo Florentino também sustentava a ideia de que o Brasil sem o escravo não poderia sobreviver quando relata o seguinte

Não é exagero afirmar que as principais riquezas movimentadas na sociedade brasileira dependiam das relações escravistas. Na cidade, a venda de utensílios de todo tipo, frutas e alimentos cozidos (as “quitandas”), além dos serviços, era feita por pequenos comerciantes varejistas. Neste comércio local, uma figura merece destaque: os escravos “de ganho”. Eles pagavam uma diária (chamada “jornal”) aos seus donos e ofereciam ofícios à crescente população urbana. O que o escravo “de ganho” lucrasse a mais, ficava para ele. O comércio entre as capitâneas ficava a cargo de negociantes com maior volume de capital, por via marítima ou terrestre – neste caso, utilizando-se dos tropeiros. Montados em mulas, estes homens traziam farinhas, grãos, couro, carne e diversos outros produtos para o Rio de Janeiro, principalmente de São Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais. E o comércio de longa distância, que ligava a cidade fluminense ao resto do mundo, cabia aos grandes negociantes. Tecidos da Índia, vinho, bacalhau e azeite europeus, prata e ouro sul-americanos e escravos africanos entravam e saíam no porto carioca diariamente.¹⁴⁰

Na época da legalidade, havia os papéis alfandegários, os passaportes e vários outros documentos que possibilitavam um levantamento estatístico do contingente de africanos importados.

Muitos “africanos livres”²¹³ permaneceram presos aos seus proprietários, por muito mais tempo do que era estipulado e previsto. Outros tantos nem souberam o que

¹³⁹ James Hudson, Ministro Britânico no Rio de Janeiro, 1852

¹⁴⁰ 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.

²¹³ “Africano livre”, “liberto africano”, “negro de prêmio” ou “emancipado” – essas expressões designavam, no século XIX, o estatuto jurídico de todos os africanos, escravizados ilegalmente após a proibição do tráfico atlântico, que tivessem sido resgatados por autoridades em navios negreiros.

significava vivenciar a liberdade na condição de “emancipados”, pois, em liberdade monitorada viveram até a morte.²¹⁴

Quem eram os clientes dos traficantes? Eram os fazendeiros que compraram escravos, “proprietários pacíficos, chefes de famílias respeitáveis, homens plenos de indústrias e virtude, que promovem a prosperidade pública e privada com seu trabalho” (CONRAD: 1985).

Além dos traficantes, havia os especuladores com menor propriedade, chamados “volantes”, eram homens que viajavam até a costa da África em pequenos barcos, retornando com cargas não muito grandes, com cerca de 4 a 40 escravos por viagem.

Segundo Conrad,²¹⁵ a interferência no tráfico, era sabido, poderia causar um grande revés na carreira de um burocrata, ou um desastre pessoal ainda mais sério: as pessoas que realmente tentavam cumprir seus deveres frequentemente eram hostilizadas, demitidas de seus empregos, e, por vezes, até assassinadas.

Existe uma teoria de uma escravidão sistemática e comum na África Negra,²¹⁶ com bases na norma de Santo Agostinho, segundo Evaristo de Moraes (1933), de 1808, escrita pelo Bispo de Pernambuco, D. José Joaquim da Cunha Azeredo – assuntos que ficam nas explicações teológicas e filosóficas.²¹⁷

A escravidão ainda permaneceu ativa, usando os senhores de escravos e os comerciantes a técnica de trocarem o “escravo já usado e gasto” por um “novo em folha”, recém-chegado da África, em pequenos carregamentos.²¹⁸

Vários autores, inclusive Joaquim Nabuco de Araújo, afirmavam que o tráfico de africanos permaneceu ativo até 1850, encerrando-se depois. Após esse ano dizem; o

²¹⁴ Jaime. *O infame comércio*, op. cit.

²¹⁵ *Tumbeiros – O tráfico escravista para o Brasil*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1985. (p. 123). Revista de História. ISSN 0034-8309. Versão impressa. Rev. hist. n. 119, São Paulo, dez. 1988. Res. por José De Ribamar C. Caldeira. Universidade Federal do Maranhão. Disponível em <http://www.revistahistoria@usp.br/>.

²¹⁶ MOURA, Clóvis e MOURA, Soraya Silva. *Dicionário da Escravidão negra no Brasil*, op. cit., p.398.

²¹⁷ COUTO REIS, Manoel Martins do, “Descrição geográfica, política e cronológica do distrito dos Campos dos Goitacás, que por ordem do Ilmo. Exmo. Senhor Luiz de Vasconcellos e Souza do conselho de S. Majestade, vice-rei, capitão-general do mar e terra do Estado do Brasil etc. se escreveu para servir de explicação ao mapa topográfico do mesmo terreno, que debaixo da dita ordem se levantou”. Rio de Janeiro, s. ed., 1785.

²¹⁸ *Ibidem*, p. 404.

tráfico acabou. Na realidade mais uma vez ele se adaptou e na continuidade do seu contrabando coube uma diminuição no número de mercadorias importadas. Visto que, a escravidão ainda permaneceu ativa, buscando meios diferentes com o tráfico interprovincial que em muitos casos aproveitavam os desembarques que ainda permaneciam e os senhores de escravos e comerciantes usavam da técnica de trocar o “escravo já usado e gasto” por um novo em folha recém chegado de África nesses pequenos carregamentos.¹⁴³ Nosso escravismo se estendeu até 1888, as novas tecnologias européias na área da navegação transformaram os antigos negreiros a velas modernizando-os e substituindo-os pelos navios com propulsão a vapor associado as velas.

Na década de 1860, todos os países do Ocidente já haviam abolido a escravidão: França (lei de 1793, tornada sem efeito por Napoleão e rivalidade em 1841) Dinamarca (1833), Inglaterra (1807), Áustria, Prússia, Rússia, (1841) Espanha, Portugal, (1858), países baixos (1863) e Estados Unidos (1865). Em 1880, com a abolição em Cuba, a escravidão no mundo continuava apenas no Brasil e em regiões africanas e orientais, disputadas por europeus.¹⁴⁴

Deixo nesse final de texto palavras ditas por Sílvio Romero como epígrafe no livro de Nina Rodrigues, quando se refere ao tráfico de africanos e a escravatura que povoaram o território brasileiro e juntos a tantos outros que aqui estavam ou vieram apostando nesta Terra, construíram este país.

[...] temos a África em nossas cozinhas, como a América em nossas selvas, e a Europa em nossos salões [...] Apressem-se os especialistas, visto que os pobres moçambiques, benguelas, monjolos, congos, cabindas, caçangas... “vão morrendo...”

¹⁴³ MOURA, Clóvis e Moura, Soraya Silva. Dicionário da Escravidão negra no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2004. p, 404.

¹⁴⁴ Raimundo Nina Rodrigues (1862-1906)

FONTES

PRIMÁRIAS

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ)

Fundo de Auditoria Geral da Marinha (AGM) — AM — 114 — 2001 — Microfilme.

Rotação: 0B. 02.1 (nº de folhas de 1 a 198); Autos de perguntas e mais diligências procedidas acerca do crime de contrabando de africanos constantes da presa do iate “*Rolha*” com 212 africanos no porto de Macaé. Período de 1850. 0B. 01 a 0B. 02.3 (nº de folhas: 253).

Carta ofício “reservado” — “O tráfico d’África, do ano de 1831 a 1853.”

Os autos de perguntas e respostas do inquérito do processo criminal do iate *Rolha* e da garoupeira *Santo Antonio Brilhante* encontram-se com páginas em branco de 155 a 171.

Verso: 1; 2; 4; 10; 16; 17; 30; 35; 37; 40; 43; 59; 64; 66; 73; 101; 117; 118; 124; 128; 130; 137; 139; 146; 149.

Microfilme nº AN — 114 — 2001 — AGM

Microfilme nº AN — 115 — 2001 — AGM.

Rio de Janeiro, agosto de 2001. Fundo da Auditoria Geral da Marinha. Processos criminais sobre contrabando de africanos, pirataria, averiguação, arrematação de embarque e interrogatório, no período de 1850 a 1857. Ordem numérica e cronológica das cartas de encerramento dos processos. Notação: 0B. 02.1. Auto de perguntas e mais diligências.

Processo criminal sobre contrabando de africanos e apresamento, pirataria, averiguação, arrematação de embarcação e autos de interrogatórios. Período de 1850. Notação: 0B. 01 a 0B. 02.3, contendo no total, em nº de folhas, 253, nos dois microfilmes.

Fundo de Auditoria Geral da Marinha. Notação: 0B. 02.1. Autos de perguntas e mais diligências, procedidas acerca do crime de contrabando de africanos, constantes da presa do iate *Rolha*, com 212 africanos, no porto de Macaé. Período de 1850. Folhas de 1 a 171.

Apreensão do iate *Rolha* e da garoupeira *Santo Antonio Brilhante*, com 212 africanos, pelo vapor de guerra *Urânia*, do Império da Marinha.

Contrabando de africanos.

Fundo de Auditoria Geral da Marinha AM – 115 – 2001. Notação 0B. 03. Autos de perguntas e averiguações acerca do contrabando de africanos apreendidos na garoupeira *Santo Antonio Brilhante* (1850), folhas de nº 1 a 82.

Manuscritos Série Justiça

IJ¹ 450 – Africanos, Carta de emancipação.

IJ¹ 974 – Ministério da Marinha ao Ministro da Justiça.

IJ¹ 1067 – Ministério da Justiça – 1877.

IJ⁶ 468 – Africanos, 1834 – 1864.

IJ⁶ 469 – Africanos, 1824 – 1864.

IJ⁶ 470 – Africanos, 1840 – 1868.

IJ⁶ 471 – Africanos livres, 1834 – 1864.

IJ⁶ 472 – Tráfico de africanos. Navios suspeitos, 1838 – 1860.

IJ⁶ 480 – Moeda falsa e tráfico de africanos, 1836 – 1864.

IJ⁶ 481 – Moeda Falsa, 1855.

IJ⁶ 510 – Moeda falsa e tráfico de africanos.

IJ⁶ 521 – Tráfico de africanos, 1853 – 1865.

IJ⁶ 522 – Tráfico de africanos, 1841 – 1865.

IJ⁶ 523 – Africanos livres, 1833 – 1864.

IJ⁶ 525 – Africanos, 1831 – 1864. Relatórios do Alcoforado sobre o tráfico (1832 – 1853)¹⁴⁵ – Outubro de 1853 – Seção dos Ministérios.

IJ⁶ 15 – Tráfico de africanos.

IJ⁶ 16 – Africanos livres.

¹⁴⁵ Descrição do Documento. Esta é uma transcrição de um documento relativo ao tráfico negreiro transatlântico, ilegal após 1830, e que originalmente listado na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, estava "desaparecido". Encontrei esta transcrição numa revista universitária: Cadernos do ICHF-UFF. Em 3 páginas.

Série Guerra

Códices — 807 — v. 7 — Diversos — 1840.

Códices — 807 — v. 2 — Diversos — Império — 1839.

Códices — 807 — v.15 — Diversos — Portos — Brasil.

Caixas Topográficas — Escravos — 2627, 1, 3; 2627, 1, 2; 2627, 2, 28;

Caixas Topográficas — Inventários — 2635, 4, 23.

Itamaraty: Ministério das Relações Exteriores do Rio de Janeiro

Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado à Assembleia Geral Legislativa, na primeira sessão da sétima Legislatura, pelo Ministro e respectivo Secretario de Estado Antônio Paulino Limpo de Abreu. Rio de Janeiro, tipografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Comp.

Documentação de Arquivo do Ministério das Relações Exteriores de 1830-1960.

DOCUMENTAIS E LEGISLATIVAS

Código Comercial: Lei nº 556, de 25 de Junho de 1850.

DECRETO nº 737, de 25 de novembro de 1850. Determina a ordem do Juízo no Processo Comercial.

CADERNOS DE DIREITO DA FGV (vol. 4, n. 6, novembro de 2007)
PUBLICAÇÃO BIMESTRAL DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS – ESCOLA DE
DIREITO DE SÃO PAULO (DIREITO GV)
TIRAGEM: 300 EXEMPLARES
© CDG - CADERNOS DE DIREITO DA FGV, NOVEMBRO DE 2007 - SÃO PAULO ED.
FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS - ISSN 1808-6780 – BIMESTRAL

ANAIS DO SENADO DO IMPÉRIO DO BRASIL [1826-1875]: Disponível em <<http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais>>. Brasília: Senado Federal – Acesso em 14/09/2008.

Subsecretaria de Anais, 1978. Colleção das leis do Império do Brasil: Disponível em <<http://www.2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>>. Acesso em 16/09/2008.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Luís (ed.). *Os Portugueses no Golfo da Guiné (Séculos XV e XVI). Portugal no Mundo*, vol. 2, Lisboa: Edições Alfa, 1989, p. 106.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. Novos Estudos CEBRAP* (21), jul. 1988.

AMANTINO, Márcia Sueli. *Macaé nos séculos XVII e XVIII: ocupação e povoamento*, 2007. I Encontro de Fontes Primárias de Macaé, 2007.

ANDRÉA, Júlio. *A Marinha Brasileira: florões de glórias e de epopéias memoráveis*. Rio de Janeiro: SDGM, 1955.

BARRETO, Aníbal (Cel.). *Fortificações no Brasil (Resumo Histórico)*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1958. 368 p.

BARROS, Aidil J. Paes & LEHFELD, Neide A. de Souza. *Projeto de Pesquisa*. Rio de Janeiro: Vozes, 2003.

BELLEGARDE, Henrique Luiz de Niemeyer. *Relatório da 4ª Seção de Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Americana de I. P. da Costa, 1837.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: EDUSP/Expressão e Cultura, 1976.

_____, Leslie. Texto de autoria do especialista em história e cultura latino-americana foi publicado como introdução ao livro Charles Landseer: desenhos e aquarelas de Portugal e do Brasil – 1825-1826, publicado pelo IMS. 1996.

CARVALHO, J. M. de. *A construção da ordem. Teatro de sombras* [1ª ed.,

respectivamente, 1980 e 1988] Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 294;

CASADEI, Thalita de Oliveira. *Os escravos na terra fluminense*. Rio de Janeiro: Ed. Parceria Editorial, 2000.

CONRAD, Robert. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: EDUSP/ Expressão e Cultura, 1976.

_____. "Neither slave nor free: the emancipates of Brazil, 1818-1868", Artigo.

_____. *Os últimos anos da escravatura no Brasil, 1850-1888. Título original: The Destruction of Brazilian Slavery – 1850-1888*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª Edição, 1978.

_____. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. Trad. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, E. V. da. *Da Monarquia à república – momentos decisivos* [7ª ed.]. São Paulo: Unesp, 1999, p. 282.

_____. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 91-98.

COUTINHO, José Joaquim da Cunha de Azeredo. *Concordância das Leis de Portugal e das Bulas Pontifícias das quais umas permitem a escravidão dos pretos da África e outras proíbem a escravidão dos índios do Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1988.

_____. *Obras Econômicas de J. J da Cunha de Azeredo Coutinho*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966 (Apresentação de Sérgio Buarque de Holanda).

_____. "Ensaio Económico sobre o comércio de Portugal e colónias", edição de Lisboa de 1794. Typ. da Acad. Real das Sciencias, 1794.

COUTO REIS, Manoel Martins do. *Descrição Geográfica, Pulítica e Cronográfica do Distrito dos Campos dos Goitacaz*, Col. Fluminense, Arq. Publ. Estado do Rio de Janeiro, 1997ⁱ

ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the transatlantic slave trade*. New York: Oxford University Press, 1997.

ENGERMAN, Stanley L. *Da escravidão à liberdade: Estudos comparativos na ascensão e queda da escravatura no Atlântico*. New York: New York University Press, 1999.

FERREIRA, Ana Lúcia Nunes. *O município de Macaé: Fortunas agrárias na transmissão da escravidão para o trabalho livre*. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense, 2001.

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.

_____ (org.). *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII- XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2005.

_____ & GÓES, José Roberto. *A Paz das Senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c.1790-c. 1850*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira 1997.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. Res. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____ & FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto: mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

GARRIDO, Carlos Miguez. *Fortificações do Brasil*. Separata do Vol. III dos Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

GORENDER, Jacob. *O escravismo Colonial*. São Paulo: Ática, 1978.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *A Planície do Solar e da Senzala*. Rio de Janeiro: Católica, 1934.

_____. *A terra Goitacá*. Bruxelas-Paris, 1920. t. 2. p. 370 e segs.

_____. *O Homem e o Brejo*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1946.

LIBBY, Douglas Cole & FURTADO, Júnia Ferreira (orgs.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006.

LOVEJOY, Paul. *Transformation in Slavery: A history in Africa*. Nova York: Cambridge University Press, 1993.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre” no Brasil: a experiência de trabalho dos africanos livres*. Texto apresentado no Grupo de Trabalho Mundos do Trabalho – Jornadas de História do Trabalho, Pelotas, agosto, 6-8/11/2002.

_____. *Escravidão e cidadania no Brasil Monárquico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. (2000).

MATTOS, Hebe Maria. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista - Brasil séc. XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

MATTOS, Regiane Augusto de (FFLCH/USP – pós-graduanda). *Comerciantes brasileiros de escravos e a resistência à dominação portuguesa em Angoche (Moçambique) no século XIX*. Texto integrante dos Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão. ANPUH/SP-USP. São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008, CD-ROM.

MEDINA, João & HENRIQUES, Isabel Castro. *A Rota dos Escravos: Angola e a rede do comércio negreiro*. Lisboa: Cegia, 1996.

MOREIRA, Alinnie Silvestre. *Liberdade tutelada: os africanos livres e relações de trabalho na Fábrica de Pólvora da Estrela, Serra da Estrela/RJ (c.1831-c. 1870)*. Campinas, SP: [s.n.], 2005 (M813L).

MELLO E SOUZA, Laura de. *Desclassificados do Ouro: a pobreza Mineira no Século XVIII*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

MENDONÇA, Mário F. & VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª edição. Rio de Janeiro: SDGM, 1959, p. 260-261.

MORAES, Daniela Paiva Yabeta de. *Tráfico de africanos e pirataria: o caso do iate do Jovem Maria (1850-1851)*. Mestranda em História das Instituições UNIRIO. Revista Eletrônica *Cadernos de História*, vol. VII, ano 4, n. 1, julho de 2009. Disponível em <<http://www.ichs.ufop.br/cadernosdehistoria>>. Acesso em 27/11/2009.

MOURA, Clóvis e MOURA, Soraya Silva. *Dicionário da Escravidão negra no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004, p. 240 (Portaria expedida pelo Ministro Manuel de Souza Franco).

NELSON, Thomas. *Remarks on the Slavery and Slave Trade of the Brazil*. Londres, 1846 *apud* CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravidão no Brasil, 1850-1888*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

OSCAR, João. *Escravidão & Engenhos: Campos, São João da Barra, Macaé, São Fidélis*. Rio de Janeiro: Editora Achiamé, 1998.

PANDIÁ Calógeras, *A política exterior do Império*. Vol. III. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1933.

PARADA, Antônio Alvarez. *Tráfico de negros africanos no litoral do nosso Estado*. "S.D."

_____. *História, culturas antigas de Macaé*. "S.D."

_____. *Histórias da Velha Macaé*. "S.D."

PEREIRA, Roquinaldo. *Tráfico Ilegal de Angola para o Brasil*, Dissertação de Mestrado IFCS/UFRJ, 1999.

PINSKY, Jaime. *A escravidão no Brasil*. 9ª ed. São Paulo: Contexto, 1989 (Coleção Repensando a História).

PRADO JR., C. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1945, p. 157.

RIBEYROLLES, Charles. *Brasil Pitoresco*. V. 2. Belo Horizonte: Itatiaia/São Paulo:

Edusp, 1980.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola – Rio de Janeiro, 1780-1860)*. Campinas, SP: [s.n], 2000.

_____, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000 (Coleção Várias Histórias).

_____, *O tráfico de escravos para o Brasil*. Coleção História em Movimento. Livro do Professor. São Paulo: Ática, 1997.

RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte (relações e política brasileiro-africana)*. Vol. 9. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1961.

SAINT-HILAIRE, Augustin François César Prouvençal de. "*Histoire des plantes les plus remarquables du Brésil et du Paraguay*" (1824) e "*Plantes usuelles des Brésiliens*" (sic) (1824-1828)

SILVA, Alberto da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico - A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

_____. Francisco Félix de Souza, Mercador de Escravos. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.

SILVA, José Carneiro da. *Memória sobre a Abertura de um Novo Canal para Facilitar a Comunicação entre a Cidade de Campos, e a Utilidade que Resulta à Civilização, à Agricultura, e ao Comércio, da Construção destas Obras*. Campos dos Goytacazes: Tipografia Patriótica de A. J. P. Maya Parahiba, e C. A., s/d.

SILVEIRA, Pero Góis da. *Carta a Martim Ferreira escrita na Vila da Rainha a 12/08/1545* apud CARVALHO, Augusto de. *Apontamentos para a História da Capitania de S. Tomé*. Campos: Tip e Lit de Silva, Carneiro e Comp., 1888.

SLENES, R. W. *Grandeza ou decadência? O mercado de escravos e a economia cafeeira da Província do Rio de Janeiro, 1850-1888*. In: COSTA, I. del N. Da. (org.) *Brasil, história econômica e demográfica*. São Paulo, IPE-USP, 1986. p. 103-5

SOFFIATI, Arthur. *Propostas de desenvolvimento para o norte – noroeste fluminense em perspectiva histórica*, artigo publicado em CEFET. Campos dos Goytacazes - RJ, de 28/04/2008. VÉRTICES, v. 7, n. 1/3, jan./dez. 2005

SOUZA, Augusto Fausto de. *Fortificações no Brasil*. RIHGB. Tomo XLXIII, Parte II, Rio de Janeiro: 1885, p. 5-140.

SOUZA, Marina de Mello e. *Reis negros no Brasil escravista: história da festa de coroação de Rei Congo*. Belo Horizonte: Ed. UFMG. 2002.

VERSIANI, Flávio Rabelo. *D. João VI e a (não) Abolição do tráfico de escravos para o Brasil*. Trabalho apresentado na seção “Políticas Joaninas” do IX Congresso da BRASA – Brazilian Studies Association, New Orleans, 27-29 de março, 2008.

YABETA, Daniela. *Tráfico de Africanos e Pirataria: o caso do iate Jovem Maria (1850)*. Cadernos de história (UFOP, Mariana), vol. VII, 2009, p. 57-65