

MARIA HELENA ROSA SCHWEITZER

**SANTA CATARINA NA ROTA DO TRÁFICO: PORTOS CATARINENSES E O
TRÁFICO ATLÂNTICO ILEGAL DE ESCRAVOS (1831 – 1855)**

**FLORIANÓPOLIS
2006**

MARIA HELENA ROSA SCHWEITZER

**SANTA CATARINA NA ROTA DO TRÁFICO: PORTOS CATARINENSES E O
TRÁFICO ATLÂNTICO ILEGAL DE ESCRAVOS (1831 – 1855)**

**Monografia apresentada como requisito parcial à
conclusão do curso de História, Centro de Filosofia e
Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa
Catarina.**

Orientadora: Beatriz Gallotti Mamigonian

**FLORIANÓPOLIS
2006**

Sumário

Agradecimentos.....	4
Resumo.....	6
Introdução.....	7
Capítulo 1 - Breve histórico das leis antitráfico e seus reflexos no Brasil.....	16
Capítulo 2 - O tráfico ilegal e renovado das décadas de 1830 e 1840.....	33
Capítulo 3 - A abolição do tráfico em 1850 e a efetiva repressão.....	51
Conclusão.....	71
Anexo.....	73
Glossário.....	74
Fontes e bibliografia.....	81

Agradecimentos

Finalmente, Christina ficou para trás e o tráfico de escravos acabou sendo meu tema de pesquisa. Agora, na reta final de tantas investigações e pesquisas preciso dividir essa conquista com algumas pessoas.

Primeiramente agradeço profundamente a minha orientadora Beatriz Gallotti Mamigonian. Além de me fazer “entrar no rumo” nas horas de desânimo, aprendi o quanto a pesquisa nessa área é gratificante e como esse assunto desperta novas perspectivas e interesses. Sua dedicação comigo e com minha pesquisa é a chave do amadurecimento do estudo que resultou nesse trabalho.

Agradeço também a professora Patrícia Santos Schermann, que indiretamente e sem saber, me ajudou com sua disciplina ministrada sobre África e despertou outras áreas de conhecimento e assuntos que eventualmente faltaram durante o curso. Seu conhecimento e dedicação também são exemplos para quem quer se dedicar à pesquisa acadêmica.

Dedico esse trabalho a meus pais, meus primeiros e maiores apoiadores: minha mãe, Santusa, que agüentou minhas tristezas e desânimos durante o curso e me incentivou sempre a prosseguir e seguir seu exemplo e meu pai, Libório, que mesmo com seu humor incomum sempre ajudou e apoiou minhas decisões. Ele sempre diz: “Está difícil agora? Não se preocupe que mais frente piora...”.

Fico especialmente grata também a meu companheiro Pedro que além de me apoiar nas horas que esmorecia, me ouvia e dava atenção às minhas questões mesmo sem ter conhecimento aprofundado do assunto da pesquisa.

Tenho muitos amigos especiais que me apoiaram desde o início. Sem eles ficaria tudo mais difícil e a eles devo meu amadurecimento e outras muitas coisas que aprendi. Deixo meus agradecimentos especiais a Clarice, grande amiga e companheira de apartamento por três anos; a Tamires, que foi companheira de apartamento por menos tempo, mas que eu também nunca vou esquecer. Ficarão no coração todas as conversas, choros e festas que

fizemos juntas. Agradeço também a um amigo especial, Assis, que nos deu um susto certa vez, mas que acima de tudo vai ficar no coração pelas histórias contadas e pelo exemplo de caráter, de equilíbrio e dedicação que ele foi para mim sempre.

Outros companheiros de turma, de encontros gastronômicos e de festinhas são igualmente importantes: Bia, Rafaela, Tainá, Zulu, Zietz, Chuma, Eduardo, Tadeu, Samir, Michele, Diego (Charle), Maria Cristina, Ana, Elaine, Jana, Darlam, Leo, Marcelo, Thiago Goiano, Felucci...Obrigada a todos!

Essa pesquisa foi desenvolvida durante a vigência de uma bolsa do Programa Institucional de Bolsa de Iniciação Científica. Parte do material utilizado foi coletado no âmbito do projeto “Africanos no sul do Brasil: rotas do tráfico e identidade étnica (1750 – 1888)”, que teve financiamento através do Edital Universal 2003 da FAPESC.

Resumo

O trabalho intitulado “Santa Catarina na rota do tráfico: portos catarinenses e o tráfico atlântico ilegal de escravos (1831-1855)” foi realizado no âmbito do projeto *Africanos no Sul do Brasil: Rotas do Tráfico e Identidade Étnica*, coordenado pela Prof^a Dra. Beatriz Gallotti Mamigonian. Pretendeu-se desconstruir a idéia corrente de que Santa Catarina não participou do comércio de escravos diretamente com a África. Através da pesquisa a arquivos e correspondências trocadas entre autoridades do período (presidente da província, ministro da justiça, chefes de polícia e delegados de polícia) desvendamos que depois da lei antitráfico de 1831 e dos anos seguintes quando o comércio de escravos seguiu-se ilegalmente, os contrabandistas tiveram que buscar novas alternativas para manter o comércio longe do alvo da vigilância. Santa Catarina serviu como alternativa a esses traficantes, pois esse litoral não estava ainda na mira do policiamento, ao contrário de outros portos de províncias mais visadas como o Rio de Janeiro. No litoral catarinense realizaram-se desembarques ilegais e também armação e aparelhamento de navios que faziam viagens à África na busca de novos escravos. Depois da segunda proibição de 1850, mesmo os portos menos visados passaram a ter maior vigilância e a província catarinense também ficou na mira do policiamento britânico e brasileiro que buscavam reprimir efetivamente o tráfico. Buscou-se também através da pesquisa desvendar se a presença da marinha britânica em águas catarinenses depois de 1850 tinha justificativa, pois comumente o fim do tráfico de escravos africanos para o Brasil é apontado já no início dessa década. Ainda que os africanos desembarcados não permanecessem todos em Santa Catarina, esse litoral foi usado e esteve na rota dos contrabandistas que desembarcaram africanos aqui para depois serem transportados para outras províncias, tentando dessa forma não levantar maiores suspeitas do transporte ilegal nas autoridades que realizavam a vigilância dos portos.

Palavras-chave: escravos africanos, tráfico ilegal, Santa Catarina.

Introdução

O início do século XVIII assistiu ao crescimento de grandes áreas brasileiras que produziam e enriqueciam cada vez mais. Com o aumento da produção, a demanda por mais mão-de-obra também cresce e as importações de africanos começam a se tornar um negócio cada vez mais lucrativo.

O Rio de Janeiro foi o principal porto de desembarque de africanos novos no Brasil. Estima-se que esse porto tenha recebido, no mínimo, 50% do total de importações de africanos para o Brasil durante o século XVIII: aproximadamente 850 mil pessoas.¹

Nas primeiras décadas do século XVIII houve um grande aumento das importações de africanos para o Rio de Janeiro. A partir desse porto os escravos eram levados para portos mais ao sul e regiões do interior como Minas Gerais, sendo essa a região que mais importava africanos. Mesmo com a crise do ouro, o estado mineiro não deixou de ser um grande importador. Essa mão-de-obra agora era destinada à cultura de produtos agrícolas que abasteciam regiões agro-exportadoras. O Rio de Janeiro necessitava de braços para suas fazendas açucareiras e pecuárias e posteriormente, o Vale do Paraíba também se tornou grande pólo de demanda paulista pela expansão cafeeira.

As condições de transporte dos escravos eram péssimas mesmo que obedecessem ao mínimo das ordens do Alvará Régio de 1684 de Dom Pedro onde se buscava regular algumas regras para o transporte. O Alvará determinava quantos escravos iam ser levados por tonelada do navio, obrigava as embarcações levarem mantimentos necessários para dar de comer aos cativos três vezes ao dia, a ter a água abundante e dedicar tratamento aos doentes “com toda a caridade e amor de próximos”.²

¹ Manolo Florentino, **Em costas negras**: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997. p.38.

² “Alvará, e regimento da ordem, com que se hão de embarcar os negros cativos de Angola para o Estado do Brasil (18.03.1864)”, In: Coleção cronológica de Leis extravagantes, posteriores à nova compilação das Ordenações do Reino, Coimbra, a Real Imprensa da Universidade, 1819, tomo II de Leis, Alvarás, etc., p. 136-137). In: Maria de Fátima Rodrigues das Neves. **Documentos sobre a escravidão no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2001. (Coleção Textos e Documentos, v.6). p.9-11.

Alguns viajantes que passaram pelo Brasil descreveram as embarcações, as condições da viagem, a chegada, a instalação dos africanos nos galpões dos grandes mercados de escravos e as condições que esses enfrentavam desde a viagem até serem finalmente vendidos. Percebiam que as ordens de transporte não eram respeitadas pelos traficantes. Buscando cada vez mais lucros, os africanos eram quase empilhados nos porões que não tinham as mínimas condições de higiene e transporte de pessoas.

Johan Moritz Rugendas era um desses viajantes.³ Chegou ao Brasil em 1821 e visitou vários países hispano-americanos a fim de coletar material para suas pinturas, relatos e desenhos. Em 1834, na Europa, publica o livro “Viagem Pitoresca através do Brasil”. Nesse livro há inúmeros relatos do costume, cotidiano e trabalho do escravo de diversos estados brasileiros. Sobre o tráfico, Rugendas traz um detalhado relato descrevendo as condições dos africanos durante o transporte e a instalação no Brasil: “Embarcam-se, anualmente, cerca de 120.000 negros na costa da África, unicamente para o Brasil, e é raro chegarem a seu destino mais de 80 a 90 mil”.⁴ O calor, a alimentação a que não estão acostumados, a falta de água e o grande número de pessoas transportadas são as razões para as altas taxas de mortalidade dentro dos navios. Isso sem citar as insalubres condições higiênicas a que são submetidos: falta de ar, falta de espaço e descaso: “às vezes acontece ficar um cadáver vários dias entre os vivos”.⁵

A seguir, nesse mesmo relato, há a denúncia da ganância dos traficantes que durante o transporte, ocupam todo o espaço disponível: “Esses infelizes são amontoados num compartimento cuja altura raramente ultrapassa cinco pés (...); aí são eles reunidos em número

³ Johann Moritz Rugendas (1802-1858) chegou ao Brasil em 1821 com a expedição do barão de Langsdorff e em 1824 visita Minas Gerais buscando as características da paisagem, cenas do costume e trabalho escravo. Passou também por Mato Grosso, Bahia e Espírito Santo. Entre 1831 e 1834 viveu no México e de 1833 até 1845 passou pelo Chile, Argentina, Peru e Bolívia. Em 1845 retorna ao Rio e faz retratos de Dom Pedro II, da Imperatriz Cristina e do Príncipe Dom Afonso. Volta definitivamente para Europa em 1846 e cede sua coleção de desenhos e aquarelas ao rei Ludwig I, da Bavária, em troca de uma pensão anual. Disponível em: www.cliohistoria.hpg.ig.com.br, acesso em 6 de junho de 2006.

⁴ A grafia do relato foi atualizada. Johann Moritz Rugendas, **Viagem pitoresca através do Brasil**. Vol.I, 2 ed. Tradução de Sergio Milliet. São Paulo: Livraria Martins, 1940. p.173.

⁵ Rugendas, **Viagem pitoresca através do Brasil**, p.174.

de duzentos a trezentos, de modo que para cada homem adulto se reserva apenas um espaço de 5 pés cúbicos (...); onde quer que haja lugar para uma criatura humana, e qualquer que seja a posição que se lhe faça tomar, aproveita-se”.⁶

Quando chegavam aos portos, os navios não eram submetidos a nenhuma quarentena, mas Rugendas criticou a demora do desembarque: “algumas vezes obrigam-nos a permanecer vários dias ancorados à entrada da barra ou do porto, mas a duração do atraso depende unicamente do capricho ou do interesse da alfândega ou do médico-mor”⁷. Os portos eram freqüentemente vítimas de pestes e doenças contagiosas devido às péssimas condições que se estendiam dos navios com o desembarque dos escravos. Depois disso eram conduzidos a galpões e a mercados onde esperariam seus compradores.

Luís Antônio de Oliveira Mendes foi outro viajante que descreveu situações parecidas enfrentadas pelos escravos, o que nos leva a crer que esses relatos não tratam de fatos isolados, e sim das condições “normais” da travessia, pelo menos durante o período de aumento da importação de africanos. Mendes relata que a mortalidade dos escravos capturados era grande mesmo antes do embarque e da viagem: “de sorte, que descendo a Luanda em cada um ano de dez a doze mil escravos, muitas vezes sucede que só chegam a ser transportados de seis a sete mil para o Brasil”.⁸ A ração era escassa e fugia da dieta normal dos africanos. Eram transportados de qualquer maneira e em qualquer lugar vago eram metidos africanos algemados e aferrolhados. Mesmo quando desembarcam no Brasil, andam praticamente nus. Depois do desembarque são levados para os mercados onde são comprados e destinados para diversos serviços. Depois de tanto sofrimento, “alguns tornam o fôlego, e

⁶ Rugendas, **Viagem pitoresca através do Brasil**, p.173.

⁷ Rugendas, **Viagem pitoresca através do Brasil**, p.174-175.

⁸ Luís Antônio de Oliveira Mendes, **Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil** (1793). Disponível em www.cliohistoria.hpg.ig.com.br/bco_imagens/escravos/trafico.htm, acesso em 6 de junho de 2006.

morrem; outros passam navalhas às goelas; outros se lançam em poços; outros se precipitam das janelas, das grandes alturas; outros finalmente matam a seus senhores (...).⁹

A África não teve um papel passivo na manutenção do tráfico de almas através do Atlântico. A Europa não tinha uma liderança nata sobre o resto do mundo e não poderia sozinha obrigar a venda de africanos para alimentar os proprietários das fazendas do Novo Mundo. Não se pode silenciar a participação africana, pois se corre o risco de cometer o equívoco de formar “o ideário do bom selvagem africano, vítima de uma epopéia cujo conteúdo sádico (e real) faria inveja aos mais requintados textos do velho marquês francês”.¹⁰

A escravidão já estava presente nas sociedades africanas muito antes da formação do comércio atlântico com países europeus. Segundo Thornton, a escravidão era difundida na África “porque os escravos eram a única forma de propriedade privada que produzia rendimentos reconhecidos nas leis africanas”.¹¹ Ela desenvolveu-se independentemente da demanda europeia, mas é certo que o tráfico atlântico estimulou e modificou fronteiras e outras estruturas da sociedade africana quanto à escravidão e a captura de novos cativos.

Era uma instituição disseminada e “os europeus simplesmente entraram nesse mercado já existente, e os africanos responderam ao aumento da demanda durante séculos fornecendo mais escravos”.¹²

O caso da rainha Nzinga Mbandi é um exemplo da escravidão como antiga instituição em África e da participação dos soberanos africanos na captura e venda de escravos. Depois da morte do irmão em 1624 ela dominou a região onde viviam os Ndongo (atual Angola) até 1663. Seu caso nos serve como exemplo das alianças realizadas entre esses soberanos e comerciantes europeus buscando sempre os acordos mais lucrativos e também de como se

⁹ Mendes, **Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d’África e o Brasil** (1793). Disponível em www.cliohistoria.hpg.ig.com.br/bco_imagens/escravos/trafico.htm, acesso em 6 de junho de 2006. Idem.

¹⁰ Florentino, **Em costas negras**, p.74.

¹¹ John Thornton, **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico** (1400-1800). 2 ed. Tradução de Marisa Rocha Mota. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004. p.125.

¹² Thornton, **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico**, p.123.

buscava sempre manter independência política em relação aos Estados europeus.¹³ O escravo em África pertence a uma classificação diferente da encontrada no Brasil e na América em geral. É claro que muitos realizavam um trabalho árduo e degradante assim como nas fazendas da América, mas eles eram também empregados “como administradores, soldados e mesmo conselheiros reais, usufruindo, assim, de grande liberdade de movimento e estilo de vida da elite”.¹⁴

Mostrando a existência antiga da escravidão, não procuro justificá-la nem desculpar europeus e outros traficantes, mas quando percebemos a participação africana ativa vemos aí um dos motivos da manutenção do tráfico durante tantos séculos. Sem dúvida, no entanto, a inserção europeia, e depois americana, deu novo impulso ao comércio de escravos e modificou ações na África. A atração pelo lucro orientou estados na guerra e na “caça” de mais homens na tentativa de corresponder à demanda pondo à disposição no mercado cada vez mais escravos. Assim, muitas migrações internas africanas “respeitavam” à ordem do comércio de escravos e muitos estados africanos tornaram-se estados negreiros que “privilegiam a caça ao homem em detrimento da conquista territorial e consolidam sua posição graças a uma política de centralização e militarização”.¹⁵ Mas os mecanismos do tráfico não eram exógenos à África.

A proibição do tráfico atlântico não fez diminuir os desembarques nos portos brasileiros. Rugendas avaliou que a campanha contra o tráfico não foi efetiva: “Infelizmente, é necessário confessar (...) que as medidas tomadas pelas potências europeias, para reprimir o tráfico dos escravos, longe de restringi-lo, prejudicaram grandemente a sorte de milhares de indivíduos que dele são vítimas anualmente”.¹⁶

¹³ Selma Pantoja, **Nzinga Mbandi**: mulher, guerra e escravidão. Brasília: Ed. Thesaurus, 2000.

¹⁴ Thornton, **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico**, p.141.

¹⁵ Boubacar Barry, **Senegâmbia**: o desafio da História Regional. Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos (CEAA), Universidade Cândido Mendes, 2000. p.68.

¹⁶ Rugendas, **Viagem pitoresca através do Brasil**, p.172.

A Inglaterra proibiu o próprio tráfico de escravos em 1807 e a partir disso iniciou campanha pela abolição de todo o tráfico atlântico, firmando muitos tratados com outros países envolvidos, entre eles Portugal. A partir daí muitos tratados foram firmados e também algumas leis são aprovadas mesmo quando o protesto de deputados brasileiros contra a pressão inglesa era evidente. O primeiro grande tratado nacional foi firmado em 1826 após o reconhecimento inglês da independência brasileira. Foi ratificado em 1827 e proibia efetivamente a escravidão a partir de 1830. Esse tratado teve muitos percalços no seu cumprimento e as autoridades brasileiras cada vez mais fechavam os olhos aos desembarques de africanos novos. A repressão brasileira efetiva contra o “tráfico de almas” só inicia depois da lei Eusébio de Queirós em 1850.

Talvez por ser o tráfico de escravos um tema ainda pouco explorado em Santa Catarina, a pesquisa em fontes primárias revela uma infinidade de temas a serem descobertos e melhor analisados. Ao mesmo tempo em que descobrimos uma série de fontes reveladoras, também nos deparamos com um problema. A falta de bibliografia catarinense sobre o tema salta aos olhos quando fazemos qualquer leitura dos vários livros de Walter Fernando Piazza e Oswaldo Rodrigues Cabral, por exemplo.

Além de ter precárias informações sobre escravidão em Santa Catarina, às vezes as fontes utilizadas não são citadas.

A história de Santa Catarina contada por esses autores acabou criando alguns conceitos que agora começam a ser contestados. Assim como o Rio Grande do Sul, Santa Catarina é retratada por esses autores como povoada principalmente por colonos europeus. A identidade catarinense foi construída com base quase exclusiva nesses europeus enquanto o Rio Grande conta com a presença do bravo gaúcho.

Segundo Ruben Oliven, a tradição e a historiografia regional riograndense

tendem a representar seu habitante através de um único tipo social: o gaúcho, o cavaleiro e peão de estância da região sudoeste do Rio Grande do Sul (...). Na construção social da identidade do gaúcho brasileiro há uma referência constante a

elementos que evocam um passado glorioso no qual se forjou sua figura, cuja existência seria marcada pela vida em vastos campos, a presença do cavalo, a fronteira cisplatina, a virilidade e a bravura do homem ao enfrentar o inimigo ou as forças da natureza, a lealdade, a honra, etc.¹⁷

Como em Santa Catarina, o escravo no Rio Grande do Sul também foi retratado vivendo em maior igualdade ao seu senhor. A idéia de democracia social ainda se complementa pela de democracia racial que ajudou a ser firmada pelas descrições do viajante Saint-Hilaire: “não há creio, em todo Brasil, um lugar onde os escravos sejam mais felizes que nesta capitania. Os senhores trabalham tanto quanto os escravos mantêm-se próximos deles e tratam-nos com menos desprezo. O escravo come à vontade, não é mal vestido, não anda a pé e sua principal ocupação consiste em galopar pelos campos, cousa mais sadia que fatigante”.¹⁸

De forma geral, em Santa Catarina, os escravos são ditos escassos, mas os números trazidos por esses autores não são desprezíveis: de acordo com Piazza chegam a 22,83 % da população em 1810 e a 23,99% em 1831.¹⁹ O viajante Saint-Hilaire afirma que em 1812 os escravos representavam 22,9% da população e em 1840 são 18,8%.²⁰ Cabral afirma que o maior número de escravos na província no ano de 1857 era de 18.187 numa população total de 111.099 pessoas²¹, cerca de 16,37%. De forma geral o número de escravos fica em torno de 1/4 e 1/5 da população e esses números mostram que não era uma população escassa.

As informações sobre a chegada dos escravos em Santa Catarina são controversas, pois os autores apresentam idéias diversas: Cabral diz que os escravos procediam do mercado do Rio e que não havia mercado direto com a África.²² Piazza nos traz uma informação

¹⁷ Ruben George Oliven, “A invisibilidade social e simbólica do negro no Rio Grande do Sul”. In: Ilka Boaventura Leite (org.) **Negros no sul do Brasil: invisibilidade e territorialidade**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1996. p.18.

¹⁸ Auguste de Saint-Hilaire, **Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1974. p.47.

¹⁹ Walter Fernando Piazza, **Santa Catarina: sua história**. 19 ed. Florianópolis: Ed. da Universidade Federal de Santa Catarina, 1983. p.447.

²⁰ Auguste de Saint-Hilaire, **Viagem a Curitiba e Santa Catarina (1779-1853)**. Tradução de Regina Regis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo 1978. (Coleção Reconquista do Brasil, vol. 9). p.128.

²¹ Oswaldo Rodrigues Cabral, **História de Santa Catarina**. 2 ed. rev. Não consta local nem editora, 1970, p.167.

²² _____. **Nossa Senhora do Desterro**, Vol. 2 Memória. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1979. p.379.

contrária dizendo que além de chegarem aqui escravos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife e São Luís, o comércio direto com a África existia, especificamente com Angola.²³ Infelizmente, não cita fontes primárias para apoiar sua afirmação.

Não encontrei, na bibliografia referente ao estado, menção às operações do tráfico no litoral de Santa Catarina após a proibição, em 1830-1831. Como sabia que o litoral paranaense havia servido para o aparelhamento de navios e para o desembarque de africanos novos, resolvi investigar.

Esse trabalho tem o objetivo de ponderar e desvendar um pouco mais sobre um dos temas ignorados durante algum tempo pela historiografia catarinense: a condução do tráfico atlântico a partir de Santa Catarina durante a fase ilegal desse comércio. Busco desvendar através da pesquisa a correspondências e ofícios do governo indícios de atividades de traficantes durante a fase ilegal do comércio de escravos e da efetiva presença da província catarinense em um contexto maior de experiências arriscadas de desembarque de africanos novos.

O primeiro capítulo traz um histórico das leis antitráfico que se refletiram no país mesmo o tratado sendo assinado pela metrópole. O impacto da assinatura de tratados entre Brasil e Inglaterra e os debates políticos brasileiros sempre fez referência à afronta nacional que esses tratados representavam.

O segundo capítulo entra na ilegalidade do comércio de escravos a partir da primeira proibição de 1830 e discute como essa proibição afetou, principalmente no início, as maneiras de atuação dos contrabandistas. A ação britânica em portos nacionais se fez presente, mas as ações mostraram-se insuficientes frente à ação dos traficantes. Santa Catarina contribuiu para a manutenção do comércio ilegal através de várias estratégias armadas tanto por traficantes quanto por autoridades. Os casos descritos mostram que os principais portos catarinenses -

²³ Piazza, **Santa Catarina: sua história**, p.447.

Desterro, São Francisco e Laguna – estavam fora da rota de grande vigilância nos primeiros anos da proibição do tráfico e por isso contribuíram e participaram de desembarques ilegais e na armação de navios para suas viagens posteriores à costa africana.

O terceiro capítulo começa em 1850 com a lei Eusébio de Queiros e a vigilância efetiva dos portos brasileiros por autoridade nacionais e internacionais. Nesse capítulo percebemos a presença britânica na manutenção da vigília nos portos nacionais, mas também os esforços e ações efetivas das autoridades brasileiras na repressão ao contrabando. Mesmo em anos avançados da década de 1850, onde o tráfico era visto como praticamente extinto, alguns desembarques foram realizados. Pelas ações de repressão nacionais e a busca dos africanos boçais percebemos a mudança das atitudes das autoridades frente a essas eventuais ações dos traficantes.

Capítulo 1 – Breve histórico das leis antitráfico e seus reflexos no Brasil.

As leis antitráfico no Brasil têm um histórico longo e um tanto conturbado. Muitos tratados foram assinados e muitos projetos propostos desde quando o Brasil ainda era domínio luso e os tratados eram feitos entre a metrópole Portugal e a Inglaterra. Com um discurso humanitário, o Parlamento Britânico põe fim ao próprio tráfico em 1807 e nos anos seguintes inicia uma campanha diplomática para a abolição de todo o tráfico atlântico.

Em alguns países onde o tráfico não era volumoso e não era condição básica para manter a escravidão, houve pouca ou nenhuma resistência. Os Estados Unidos já tinham a interdição do tráfico inscrito na Constituição e a proibição efetiva começa a vigorar em 1808. Outros países como México, Gran Colômbia, Peru, Chile e as repúblicas do Rio da Prata não ofereceram resistência a assinar tratados de proibição do tráfico de escravos.

Portugal e suas colônias dependiam desse comércio e houve relutância. No entanto, o início da cruzada britânica contra o tráfico coincide com a aproximação e envolvimento britânico em negócios portugueses e brasileiros. Isso começa com a invasão de Portugal por Napoleão em 1807 e a fuga da corte portuguesa para o Brasil sob proteção britânica. Após a chegada da família real a colônia adquire características de metrópole e começa a progredir cada vez mais. A economia também ganha novo impulso e a demanda pela mão-de-obra de escravos cresce cada vez mais.

Em 1809 o governo português fez um empréstimo de 600 mil libras com o governo inglês e logo depois, em 1810, assina com a Inglaterra o “Tratado de Aliança e Amizade”, que trazia os princípios para uma futura abolição do tráfico de africanos e estabelecia que os portugueses só poderiam manter esse comércio com territórios africanos sob seu domínio. Durante o Congresso de Viena, em 1815, a Inglaterra consegue pôr a questão do tráfico de escravos como ponto principal das discussões e apresentou às nações européias participantes o tráfico de escravos contrário aos princípios da humanidade e conseguiu a promessa de seu

engajamento na sua proibição e repressão. Rússia, Áustria e Prússia estavam prontas a colaborar, pois não tinham interesses coloniais. Portugal, Espanha e França estavam menos suscetíveis a aceitar o tratado.²⁴

Portugal estava ligado politicamente à Inglaterra e por isso acaba acatando a proibição. A “Declaração das Oito Potências” (Inglaterra, França, Espanha, Suécia, Áustria, Prússia, Rússia e Portugal) é assinada e estabelece também que a abolição do tráfico deveria se dar o mais depressa possível.²⁵ Para Portugal, o tratado impediu o tráfico ao norte do Equador. Com isso o comércio luso fica dificultado pela posição de uma tradicional fonte de africanos: a Costa da Mina. Mesmo proibido, o comércio com a Costa continua, mas fica bastante visado pelos responsáveis à repressão. Havia outras possessões portuguesas ao norte do Equador: as ilhas de São Tomé e Príncipe (Golfo da Guiné) e as fortificações de São João Batista da Ajuda, região conhecida como Daomé, um dos mais importantes portos exportadores de escravos.

Mesmo com a proibição do comércio no norte do Equador, as regiões sob o domínio português ao sul dessa linha se mantêm e suprem os mercados: “(...) as regiões do Congo e de Angola, das mais importantes áreas de suprimento de escravos, e São Paulo de Luanda e São Felipe de Benguela, [eram] dois dos maiores portos de exportação de negros da costa oeste da África”.²⁶

Em 1817 Portugal deveria promulgar uma lei estabelecendo as punições aos acusados de praticar o comércio ilegal. Nesse mesmo ano o cerco ao tráfico se fecha mais um pouco: uma convenção adicional ao tratado de 1815 estabeleceu o direito de visita recíproca aos navios de Portugal e Inglaterra, permitiu-se a apreensão de navios que navegassem ao norte

²⁴ Leslie Bethell, **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: Ed. Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976. p.27.

²⁵ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.27.

²⁶ Ana Maria Mathias Boccia; Eneida Maria Malerbi, “O contrabando de escravos para São Paulo”. In: **Revista de História**, n.112 (1977). p.325.

do Equador com africanos a bordo, proibiu que capturas fossem feitas em águas territoriais de ambas nações e foram criadas as Comissões Mistas anglo-portuguesas no Rio de Janeiro, Londres e Serra Leoa para julgar as apreensões. Cada tribunal era composto de um juiz e um árbitro de cada nacionalidade. Os navios apreendidos na costa africana eram levados para Serra Leoa e os apreendidos no Brasil eram levados para o Rio de Janeiro e eram julgados por comissões mistas anglo-brasileiras.

Após a independência brasileira e até 1825, o tema das conversas entre Brasil e Inglaterra era o reconhecimento dessa independência e as garantias do fim do tráfico. O reconhecimento veio em 1825, seguido pelo tratado de 13 de novembro de 1826 que incorporava as medidas dos tratados britânicos firmados com Portugal e previa o fim do tráfico para três anos após sua ratificação – que ocorreu em 13 de março de 1827.

A iminente proibição fez o preço do escravo africano crescer muito. Em 1825, o preço médio da “peça” comum era de 200 a 250 mil-réis. Em 1830, a média era de 700 a 800 mil-réis para “peças” comuns e de 700 a 1000 mil-réis para “selecionados”.²⁷ Na segunda metade do século XIX, alguns escravos custavam mais de um conto de réis.

Nos anos que antecederam a proibição, muitos navios desembarcaram milhares de africanos temendo as atitudes que seriam tomadas pelo governo imperial e pelos britânicos quando a proibição fosse efetivamente legalizada. Entre 1822 e 1827, a importação de africanos novos cresceu muito: cerca de 60 navios desembarcaram 25 mil escravos por ano no Rio de Janeiro. Em 1828, mais de 110 navios desembarcaram 45 mil escravos, número que se manteve no ano seguinte e, segundo Leslie Bethell, nos primeiros seis meses de 1830, setenta e seis navios negreiros desembarcaram mais de 30 mil escravos.²⁸

Essa maciça importação de africanos novos consegue suprir por um tempo a dependência dos fazendeiros por novos braços. Em 1830, os mercados estavam abarrotados

²⁷ Robert Edgar Conrad, **Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil**. Tradução de Elvira Serapicos. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985. p.77.

²⁸ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.78.

de gente para ser comprada. É claro que essa independência do tráfico logo acabaria devido às altas taxas de mortalidade e baixas taxas de natalidade.

Um grande número de mortes ocorria durante as viagens e também depois, principalmente nos primeiros anos após o desembarque. Algumas restrições impostas ao transporte de africanos foram removidas pelo ato da abolição desse comércio: “as quarentenas e inspeções médicas, as normas sobre o volume das cargas de escravos, sobre o ferrete, alimentação, água e cuidados médicos a bordo dos navios, e nos depósitos de escravos da praia, haviam cessado de existir uma vez que o tráfico tornou-se ilegal”.²⁹

A natalidade não era preocupação dos fazendeiros e muito menos incentivada: era mais fácil comprar um escravo novo do que criar crianças e dar condições delas se desenvolverem: os senhores de escravos acreditavam “que o escravo trabalhando um ano, além de plantar e colher para o sustento, dava produto líquido que cobria, pelo menos, o seu valor, do segundo ano em diante tudo era lucro”.³⁰ Assim, a dependência com relação ao tráfico para abastecimento de mão-de-obra para as fazendas, e para a reprodução ampliada do sistema era um forte argumento para resistir às medidas de proibição.

A assinatura do tratado em 1826 chegou aos deputados brasileiros causando fortes protestos. Segundo Jaime Rodrigues, “a pretensão inglesa de conquista da África e a explicação para sua insistência em eliminar a influência comercial do Brasil naquele continente foram apontadas, por alguns autores, como um dos motivos de sua exigência de supressão do tráfico transatlântico”.³¹ Internamente os debates estavam acontecendo e por trás de cada argumento podemos perceber um grande jogo de interesses: “Se a questão do tráfico serviu muitas vezes como argumento para reafirmar o princípio da soberania, o contrário

²⁹ Conrad, **Tumbeiros**, p.136.

³⁰ Robert Edgar Conrad, **Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850 – 1888**. 2 ed. Tradução de Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978. p.36.

³¹ Jaime Rodrigues, **O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: Ed. da Unicamp, CECULT, 2000. p.101.

também é verdadeiro. Sob o argumento da garantia da soberania também se esconderam os interesses ligados ao comércio de escravos”.³²

Muitos deputados afirmaram que o tratado de 1826 era uma afronta à soberania e à dignidade nacional e

a maioria (...) estava inclinada a concordar com Cunha Matos quanto a terem sido forçados por ameaças de hostilidades em caso de oposição do nosso lado... forçados, obrigados, submetidos e compelidos pelo governo britânico a assinar uma convenção onerosa e degradante sobre assuntos internos, domésticos e puramente nacionais, da competência exclusiva do livre e soberano legislativo e do augusto chefe da nação brasileira.³³

Cunha Mattos, um dos deputados mais críticos ao tratado, ainda afirmava que “honra, interesses, dignidade, independência e soberania” eram elementos postos em risco frente à aprovação do tratado de 1826. E disse mais quando se discutiu o parecer da Comissão de Diplomacia da Câmara: “(...) o comércio de escravos deve acabar, mas deve acabar quando assim o quiser a nação brasileira, livre, soberana e independente dos caprichos e da vontade do governo da Inglaterra”.³⁴

Frente a esse clima de afronta à soberania, muitos deputados formularam projetos legitimamente brasileiros de ações antitráfico que pretendiam salvar os traficantes brasileiros do julgamento pelas Comissões Mistas. Antes da ratificação do tratado de 1826, o deputado do Rio de Janeiro, José Clemente Pereira, tentando adiar a proibição formulou um projeto que previa para 31 de dezembro de 1840 a extinção do tráfico.³⁵

O projeto recebeu parecer da Comissão de Legislação e por mais que se considerasse o tráfico “contrário à boa razão e justiça natural, impróprio de um povo livre”³⁶, diziam que a lavoura e outros estabelecimentos que produziam a riqueza do país dependiam muito do braço escravo e por isso o prazo do projeto era ideal. Os deputados acreditavam que qualquer outro

³² Rodrigues, **O infame comércio**, p.102.

³³ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.73-74.

³⁴ Rodrigues, **O infame comércio**, p.106.

³⁵ Rodrigues, **O infame comércio**, p.101.

³⁶ Rodrigues, **O infame comércio**, p.102.

prazo era prematuro e colocaria em risco o bom andamento da economia brasileira, pois os escravos quase não se reproduziam e o número de indígenas não era suficiente.

Durante a primeira metade do século XIX surge no Brasil mais um discurso a respeito dos africanos: novas falas foram formuladas a respeito dos males que eles causavam à sociedade: “de forma cumulativa, o africano (escravo ou liberto) foi sendo responsabilizado pela corrupção dos costumes”.³⁷ A escravidão era considerada a base da economia, mesmo assim os escravos, principalmente os africanos, eram um iminente perigo à segurança pública e “era dever do governo limitar seu número, fiscalizar suas atividades e incentivar a introdução de servidores e artesãos brancos”.³⁸

As autoridades brasileiras queriam deliberar legalmente sobre o tráfico de escravos independentemente das decisões inglesas, mas não conseguiam realizar intervenções mesmo quando o desrespeito à lei antitráfico era evidente. Eles lamentavam e protestavam contra intervenções estrangeiras, mas eles próprios não conseguiam fazer cumprir a proibição.

Essa falta de preparo pode ser creditada à ausência de uma coesão que ditasse a política que ia reger ações antitráfico e “ao fato de que esses homens viviam numa sociedade cujos valores enraizados na escravidão e nos interesses comerciais do tráfico eram motivos suficientes para fazê-los lutar pela manutenção do *status quo*”.³⁹ Enquanto o tráfico permitia o aumento da produção e multiplicação das riquezas dos proprietários e enquanto o controle social sobre os cativos era efetivo dentro do possível, o traficante era mantido em elevado conceito social e encontrou importantes defensores de sua atividade. Um exemplo foi dado pelo discurso do deputado Cunha Mattos à Câmara em 1827 falando do tratado firmado no ano anterior: “(...) entendo que os negociantes de escravos, isto é, aqueles que vão comprar aos portos da África, não são participantes dos crimes cometidos por aqueles chefes que se

³⁷ Rodrigues, **O infame comércio**, p.31.

³⁸ Rodrigues, **O infame comércio**, p.31.

³⁹ Rodrigues, **O infame comércio**, p.104.

fazem uma guerra pelo mesmo modo que se fazia na mais alta antiguidade”.⁴⁰ Nesse discurso percebemos que o deputado não via motivos para incriminar o traficante de escravo, o crime era cometido pelos escravizadores e não pelos compradores.

Essa visão sobre o contrabandista muda com o aumento da repressão dos anos seguintes quando “os traficantes começam a vivenciar um processo marcado por dois aspectos principais: de um lado, a transformação de sua imagem social, passando de comerciantes ricos e influentes a piratas vorazes e indignos (...), de outro, os traficantes tentaram, nem sempre com êxito, manter o comércio de africanos, lançando mão de diversos artifícios”.⁴¹

A dificuldade de aplicação do tratado de 1826, em vigor desde março de 1830 e o desejo de tomar para o governo brasileiro a autoridade para reprimir o tráfico e punir os traficantes fez o governo regencial, recém-empossado, colocar em discussão parlamentar um projeto de lei nacional de proibição do tráfico. A promulgação da lei foi em 7 de novembro de 1831 e “(...) foi complementada por um decreto de 12 de abril de 1832 regulando a reexportação dos negros que pudessem ser trazidos futuramente ao Brasil”.⁴² Depois da proibição houve uma queda na chegada de africanos novos devido à sua maciça importação nos anos anteriores e a vigilância nos portos também estava ativa. Rodrigues nos traz as flutuações dos desembarques de acordo com David Eltis para a década de 1830 onde percebemos que o número de desembarcados tem uma queda nos primeiros anos, mas a partir de 1835 aumenta novamente:

Ano	Número de desembarcados
1830	41.000
1831	4.500
1832	11.100
1833	16.700
1834	21.500
1835	40.900

⁴⁰ Rodrigues, **O infame comércio**, p.128.

⁴¹ Rodrigues, **O infame comércio**, p.127-128.

⁴² Pierre Verger, **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos**: dos séculos XVII a XIX. Tradução de Tasso Gadzanis. São Paulo: Ed. Corrupio, 1987. p.323.

1836	51.800
1837	54.000
1838	50.800
1839	54.400
Total	346.700

Fonte: Rodrigues, **O infame comércio**, p.215.

O tráfico era considerado a única maneira de suprir a demanda por trabalhadores, pois “no início da década de [18]30, a expansão da economia brasileira em função do desenvolvimento da cultura cafeeira [e também canavieira], intensifica a necessidade de um maior contingente de mão-de-obra”.⁴³ Os primeiros anos da Regência contaram com forte repressão ao comércio ilegal, mas depois dos primeiros anos ele rapidamente se reorganizou. Em 1833 o tráfico já estava crescendo e adquirindo a estabilidade perdida e durante o período liberal que se seguiu até 1837. A lei acabou se tornando letra morta e o país assistiu o comércio ilegal se reerguer e até aumentar o volume.

Segundo Bethell,

apenas durante um curto período, no começo de 1835, houve uma reação discernível contra o tráfico negreiro. Foi logo após uma importante insurreição de escravos na Bahia [Revolta dos Malês] que, combinada com ameaças de outras revoltas, serviu pra recordar aos brasileiros brancos os perigos inerentes à importação anual de milhares de escravos da África.⁴⁴

Depois disso não houve mais nenhuma preocupação evidente do governo brasileiro fazer valer a lei antitráfico. Provas sobre novos desembarques e indivíduos envolvidos no comércio ilegal eram reunidas por britânicos e comunicadas ao governo imperial que nada fazia para evitar novos desembarques.⁴⁵

Nesse período havia uma visão muito pessimista da sociedade brasileira devido à grande presença de africanos. Considerado “corruptor dos costumes”, eles foram cada vez mais afastados da sociedade e diferentes aspectos foram usados para definir diferenças culturais e comportamentais entre brancos e negros para a partir daí definir o grau de

⁴³ Boccia; Malerbi, “O contrabando de escravos para São Paulo”, p.331.

⁴⁴ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.85-86.

⁴⁵ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.84-85.

civilidade de cada um. “Ser civilizado queria dizer, ao mesmo tempo, ser conhecedor e adepto da doutrina cristã e ser disciplinado para o trabalho produtivo, exercido dentro da liberdade e das regras de controle social”.⁴⁶

Nem a escravidão nem o tráfico eram vistos como algo essencialmente mal, desumano ou ilegítimo: era um resgate do africano que seria inserido em um mundo não miserável, regido sobre preceitos cristãos onde ele tinha chance de salvação. E mesmo considerado corruptor dos costumes brancos, e ameaça iminente à sociedade, não havia nenhum discurso nacional que pregasse o fim imediato do tráfico, muito menos da escravidão. Acima de tudo, o escravo era ainda considerado a base da economia e da produção das riquezas nacionais.

Entre 1834 e 1837, esporadicamente se apresentava algum projeto contra o tráfico ou buscando revogação da lei de 1831: em 1833, “Bernardo Pereira de Vasconcelos apresentou seu projeto de revogação da lei de 1831. Caldeira Brant – o Marquês de Barbacena - autor da lei que proibia o tráfico, elaborava em 1837, um novo projeto a ser discutido no Senado, desta vez para revogar a lei [de 1831] de sua autoria”.⁴⁷

A Regência do conservador Pedro Araújo Lima acabou em 23 de julho de 1840 quando D.Pedro II assumiu a autoridade imperial e deu ao Brasil, segundo Bethell, “oito meses de governo esclarecido, liberal e fortemente abolicionista”.⁴⁸ Ele exigiu dos presidentes de província maiores esforços para conter o tráfico e aumentou a vigilância nos portos. Mas já em 23 de março de 1841 o gabinete da maioria foi substituído por um conservador que ficou no poder durante três anos. Nos anos seguintes da década de 1840 não havia mais fortes questionamentos dos termos da lei de 1831, talvez em função de um pacto implícito de conivência com o tráfico, feito entre traficantes, compradores e autoridades que impediam sua aplicação.

⁴⁶ Rodrigues, **O infame comércio**, p.46.

⁴⁷ Rodrigues, **O infame comércio**, p.110.

⁴⁸ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.93.

No fim da década de 1840 o tráfico aumentou muito em resposta à crescente produção agrícola e a necessidade maior de mão-de-obra. Entre 1841 e 1845 o Brasil exportou aproximadamente 85 mil toneladas de café ao ano, e nos cinco anos seguintes foram 120 mil toneladas. A exportação do açúcar também aumentou: de 88 mil entre 1841 e 1845 para 128 mil toneladas nos cinco anos seguintes. Mas foi 1848 o ano excepcional tanto para produtores agrícolas como para comerciantes de escravos: as exportações de café chegaram a aproximadamente 134 mil toneladas e os africanos novos importados chegaram a 60 mil.⁴⁹ Bethell nos traz algumas estimativas dos desembarques entre os anos de 1840 e 1850: ⁵⁰

Ano	Número de desembarcados
1840	30.000
1841	16.000
1842	17.435
1843	19.095
1844	22.849
1845	19.453
1846	50.324
1847	56.172
1848	60.000
1849	54.000
1850	23.000
Total	368.328

Fonte: Bethell. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p.366.

Após a Maioridade, 23 de julho de 1840, e com a saída dos liberais do poder, a Câmara foi dissolvida e só tornaria a funcionar em 1843. Reúne-se pela primeira vez em 1844 e sua principal ocupação era a formulação de uma nova lei antitráfico, pois o último tratado firmado expiraria em 1845. Os deputados se encontraram diante de duas fortes de intensas pressões:

(...) de um lado, os britânicos pressionando pela manutenção dos termos do tratado de 1826 e da proibição do tráfico, exigências que não se limitavam às conversações diplomáticas, mas que assumiam formas bélicas, como o apresamento de navios no próprio litoral brasileiro; de outro lado, a pressão dos senhores brasileiros que,

⁴⁹ Conrad, *Tumbeiros*, p.132.

⁵⁰ Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p.366.

diretamente ou por meio das assembléias provinciais, pediam modificações ou a revogação da lei de 7 de novembro de 1831.⁵¹

As pressões inglesas pelo fim do tráfico aumentam e essa passou a preocupar mais do que a ameaça da falta de mão-de-obra. Cada vez mais cruzeiros britânicos estavam presentes em águas brasileiras fazendo apreensões e forçando alguns julgamentos. Em 8 de agosto de 1845 a Inglaterra promulga unilateralmente o *bill* Aberdeen, uma espécie de represália pela não renovação do tratado de 1826. O projeto da lei previa que “(...) o tribunal do Almirantado e todo tribunal do vice-Almirantado da Grã-Bretanha seriam, daí em diante, investidos do direito de julgar todo navio que, sob pavilhão brasileiro, fizesse o tráfico dos negros em contravenção às cláusulas da convenção de 1826”.⁵² A lei acabou permitindo que o governo inglês julgasse navios brasileiros como piratas em tribunais ingleses independentemente do local da apreensão. O ato Aberdeen ponto de disputa entre ingleses e brasileiros durante muitos anos e não foi revogado porque os ingleses queriam a garantia de seu funcionamento se a lei de 1850 não fosse respeitada.⁵³

Mesmo a política inglesa de combate ao tráfico sendo mais coercitiva, em 1846 um projeto de lei sobre o açúcar, o *Sugar Duty Act*, foi votado na Inglaterra. Essa lei era de total interesse brasileiro e cubano, pois eram esses dois países os grandes produtores de açúcar no período. A lei previa uma maior igualdade de direito de entrada na Inglaterra do açúcar produzido por escravos que competia com aquele cultivado por trabalhadores livres: “uma limitação progressiva dos direitos de entrada devia, no fim de cinco anos, deixar o açúcar do mundo inteiro entrar na Inglaterra, pagando os mesmos direitos que os que eram reservados até então às colônias inglesas”.⁵⁴

⁵¹ Rodrigues, **O infame comércio**, p.113.

⁵² Verger, **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos**, p.383.

⁵³ Em outubro de 1853 as negociações para um novo tratado foram abandonadas e decidiu-se por seguir uma política de esquecer oficialmente o Aberdeen, embora ele fosse conservado como garantia contra o futuro. Entre 1854 e 1855 o governo brasileiro aumentou novamente a pressão para a revogação que só veio em 1869.

⁵⁴ Verger, **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos**, p.384.

Alguns políticos ingleses temiam que o aumento das exportações incentivasse produtores agrícolas brasileiros e cubanos a importar mais africanos. Com a necessidade de aumento da produção era preciso suprir a demanda crescente por mão-de-obra e isso acabou incentivando os traficantes a introduzir mais africanos no mercado.

O número de escravos importados acabou crescendo como temiam alguns políticos ingleses. A chegada de escravos no porto de Santos aumentou graças à expansão cafeeira em São Paulo, em 1846 “cerca de 42.500 escravos foram desembarcados no Rio de Janeiro e no Espírito Santo, enchendo os depósitos de escravos da capital do Império e de outros pontos de desembarque”.⁵⁵

Os principais mercados e armazéns de escravos começaram a inchar e muitas levas de africanos eram escoltadas para outros portos da costa brasileira ou caminhavam interior adentro. George Gardner, um contemporâneo visitante estrangeiro no país, “escreveu que quando estava no interior tinha visto ‘repetidas vezes, grupos de novos escravos de ambos os sexos, incapazes de pronunciar uma única palavra em português, variando de 20 a cem indivíduos, sendo levados ao interior para serem vendidos’”.⁵⁶

Em meados dos anos de 1848-49 a pressão inglesa aumentou tentando um fim definitivo ao tráfico de escravos para o Brasil e os protestos brasileiros contra a lei unilateral de 1845 foram ignorados.

Até então, a repressão ao tráfico no mar tinha sido conduzida quase exclusivamente pela Marinha britânica. Em torno de 1850, as atividades dos navios de guerra britânicos no combate ao tráfico se intensificaram. A presença desses em águas brasileiras remonta a fins dos anos de 1830. Eles cuidavam dos desembarques em águas brasileiras com a devida precaução e, além disso, realizavam uma “contínua vigilância das esquadras da África

⁵⁵ Conrad, **Tumbeiros**, p.134.

⁵⁶ Conrad, **Tumbeiros**, p.136.

Ocidental e do Cabo”.⁵⁷ A política britânica, de diplomacia e pressão naval, intensificada em 1850 teve feitos claros na política imperial que resultou na lei Eusébio de Queirós e na efetiva repressão do tráfico.

O Ministério das Relações Exteriores britânico, o Foreign Office, decidiu aplicar em 1850 medidas mais duras no combate ao tráfico brasileiro. Percebendo o enfraquecimento desse tráfico, em 1850 “o encarregado de negócios britânicos, James Hudson, e o Contra Almirante Reynolds, que a essa altura já trouxera o capitânia *Shouthampton* de Montevidéu para o Rio”⁵⁸ estavam ansiosos para aplicar as instruções do governo inglês na tentativa, mais uma vez, de acabar com o comércio ilegal.

Quando o ministro do exterior brasileiro, Paulino Soares de Sousa, soube das atitudes prestes a serem tomadas ficou abismado e lembrou a Hudson que as autoridades brasileiras estavam discutindo e pretendiam uma legislação a favor do fim efetivo do tráfico. Agora elas pareciam reconhecer o grande mal da maciça importação e o perigo que um grande contingente de escravos representa à população e à ordem social. Mesmo com a possibilidade de acabar legal e definitivamente o tráfico de escravos, a marinha inglesa começou a tomar medidas menos diplomáticas e mais ativas para derrubar de vez o comércio ilegal e acabar com desembarques clandestinos.

Em 22 de junho de 1850, o Contra Almirante Reynolds ordenou aos navios ingleses entrassem nos portos brasileiros e expulsassem todos os navios que lá encontrassem, aparelhados para o tráfico negreiro.⁵⁹ Depois dessa ordem, alguns portos no Brasil tiveram navios destruídos pela marinha britânica em sua cruzada antitráfico. No dia seguinte, entraram no porto de Macaé e emergiram com o bergantim *Polka*. Em 26 de junho chegam a Cabo Frio e incendiaram o bergantim *Rival* que havia partido do porto de Paranaguá. Foram até

⁵⁷ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.309.

⁵⁸ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.309.

⁵⁹ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.311.

Paranaguá sob ordens de investigar navios suspeitos e apreender os negreiros e lá encontraram navios nitidamente prontos para partir em nova viagem à costa africana:

o brigue *Sereia*, que já desembarcara 800 escravos em Macaé em julho de 1848, 840 em Dois Rios em maio de 1849, 900 em Campos em novembro de 1849 e 986 em Santos em março de 1850, o brigue *Leonidas* (aliás, *Donna Anna*), que desembarcara 800 escravos em Dois Rios em março de 1850, o bergantim *Astro*, que fizera dois desembarques em 1849 e um terceiro, de 600 escravos, em Macaé, em fevereiro de 1850, e o *Lucy Ann* (aliás, *Campaneja*), que, ao que se dizia, podia transportar 1.600 escravos.⁶⁰

O *Astro* foi posto a pique a noite e as outras embarcações foram abordadas apesar dos protestos das autoridades municipais.

O governo ainda fugia de aceitar qualquer medida que parecesse uma capitulação à pressão britânica e por isso continuava discutindo um projeto de lei nacional contra o tráfico para não pôr em risco sua soberania.

O governo brasileiro agia ambigualmente diante de tantas pressões e pretensões. “Parecia agora evidente aos brasileiros que o governo britânico abandonara, finalmente, toda a esperança de persuadir o Brasil a pôr fim ao tráfico negreiro e decidira pôr-lhe fim por si mesmo, e a qualquer custo”.⁶¹ Resistir à pressão britânica agravaria a situação e poderia trazer conseqüências para o comércio e a economia interna. Um confronto direto seria praticamente suicídio e se agisse realmente contra as pressões, as atitudes brasileiras poderiam ser tomadas como uma defesa aberta ao tráfico negreiro. Ainda assim, alguns não aceitavam ceder às pressões britânicas e pôr em risco a soberania nacional. Mas as autoridades brasileiras acharam por bem que “o governo brasileiro podia cumprir as suas obrigações por tratado e apressar os seus planos para suprimi-lo o mais depressa possível e só então poderiam entrar em negociações com a Grã Bretanha numa posição de força relativa e exigir que os direitos do Brasil fossem respeitados”.⁶²

⁶⁰ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.312.

⁶¹ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.314.

⁶² Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.315.

Declarando que as ofensivas britânicas poderiam ser entendidas como uma afronta à nacionalidade brasileira, Paulino – o ministro do exterior – encontra-se com Hudson dia 13 de julho de 1850 e pede para suspender as ações dos navios britânicos e evitar incidentes como os que ocorreram em Paranaguá depois das ordens de 22 de junho. Percebendo que, finalmente, os brasileiros tinham um governo mais centralizado, com autoridade para fazer cumprir sua vontade e decidido a pôr fim no tráfico, no dia 14 de julho as ordens britânicas para vigiar e apreender navios negreiros foram suspensas temporariamente.

Mesmo assim, Reynolds “insistiu em que os patrulheiros sob seu comando continuassem operando em outros locais das águas territoriais brasileiras e ao longo do litoral do Brasil e que, além disso, as operações reiniciassem em caráter pleno se o governo brasileiro demorasse a tomar medidas efetivas contra o tráfico (...)”.⁶³

Paulino deixou a Câmara a par da situação em 15 de julho. Informou os incidentes ocorridos em Paranaguá e nos outros portos, mas deixou claro que agora, navios britânicos não agiriam da mesma forma. Culpou todos os governos anteriores pela falta de interesse com que trataram a situação do comércio ilegal e a liberdade com que esse continuou durante longos anos.

Por fim, o Conselho de Estado decide pôr fim ao tráfico e em 12 de julho de 1850. Eusébio de Queirós reúne a Câmara em sessão secreta para discutir os planos para uma lei antitráfico apresentado pela primeira vez em 1848 e agora retomado. Finalmente, o projeto de lei de Eusébio de Queirós é aprovado em 17 de julho pela Câmara dos Deputados, pelo Senado em 13 de agosto e torna-se lei em 4 de setembro de 1850.⁶⁴

O primeiro artigo previa que navios brasileiros e os estrangeiros descobertos em portos ou águas territoriais do Brasil transportando ou desembarcando escravos ou então se armando para futuras viagens estavam passíveis de captura por navios brasileiros. Os artigos 3 e 4

⁶³ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.318.

⁶⁴ Lei nº 581 ou Lei Eusébio de Queirós.

declarava a importação de escravos para o Brasil pirataria e determinava que os principais envolvidos seriam punidos. As diferentes punições e julgamentos para os envolvidos com o tráfico ficam evidentes e são menos abrangentes que as da lei de 1831. Os traficantes passam à condição de réus explícitos e seriam julgados pela Auditoria da Marinha, ficariam sujeitos a prisão e seriam responsáveis pelo pagamento das despesas de uma ocasional reexportação dos africanos importados ilegalmente de volta à África. Os senhores que comprassem escravos ilegalmente poderiam ser julgados pela justiça comum, certamente mais branda.

Os navios suspeitos seriam julgados pela Auditoria da Marinha e se condenados, seriam vendidos e o lucro dividido entre os que realizaram a captura e algum eventual informante. As pessoas envolvidas no tráfico também seriam julgadas pela mesma Auditoria: o proprietário, o capitão ou mestre, o imediato e o contra-mestre classificados como os principais envolvidos, e também os cúmplices: membros da tripulação e pessoas que ajudassem no desembarque ou que escondessem escravos recém-importados, ou que de qualquer maneira impedissem a ação das autoridades, todos seriam processados.

Um dos pontos principais que foi suprimido do projeto de Barbacena era o julgamento dos *compradores* de africanos transportados ilegalmente: as punições previstas na Lei Eusébio de Queirós eram intensas, mas inocentava o comprador, o fazendeiro e certamente esse foi uma das modificações que estabeleceu a maior eficácia e aceitação da lei de 1850 frente à de 1831. O início dos anos 1850 assiste à queda do comércio ilegal devido a crescente repressão, nesse caso, repressão por parte de autoridades brasileiras.

Mesmo com essas medidas de prevenção que enfraqueceram novas importações de escravos, outro fato que contribuiu para essa redução foi a maciça presença de escravos no mercado brasileiro após anos seguidos de desembarques excepcionalmente amplos.

Em 1850 o tráfico negreiro brasileiro estava reduzido a uma simples sombra do que fora nas décadas anteriores. De acordo com David Eltis, em 1851 chegaram 5.000 africanos e

em 1852 foram 1.100.⁶⁵ Mesmo os litorais brasileiros mais movimentadas registraram quedas: “apenas 8.000 escravos tinham sido desembarcados ao longo da costa entre Santos e Campos, durante o período de janeiro a junho de 1850, menos de um terço do número importado no mesmo período dos últimos anos”.⁶⁶

Trazendo o problema da importação ilegal para portos catarinenses, esses temas previamente traçados aqui serão mais bem discutidos nos capítulos a seguir. O capítulo 2 trará considerações nacionais e locais sobre o passageiro impacto da lei de 1831 e a década seguinte.

⁶⁵ Rodrigues, **O infame comércio**, p.215.

⁶⁶ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.309.

Capítulo 2 – O tráfico ilegal e renovado das décadas de 1830 e 1840

Em 6 de agosto de 1831, Feliciano Nunes Pires foi nomeado pelo governo da Regência Trina Provisória e assumiu a presidência da província de Santa Catarina. Em 10 de março de 1830 já estava em vigência o tratado que proibia o comércio de escravos para o Brasil, mas a partir de 7 de novembro de 1831 a repressão ao tráfico pôde se basear em uma lei nacional aprovada pelo governo regencial.

Outras medidas foram tomadas para tentar reprimir o tráfico. Vários ofícios foram enviados aos governos locais pedindo para que se intensificasse cada vez mais a repressão. Conrad ainda acrescenta que além do tratado de 1830 e da lei de 7 de novembro de 1831, havia o “Artigo 179 do novo Código Criminal de 16 de setembro de 1830, que proibia reduzir pessoas livres à escravidão, as autoridades já tinham poderes para libertar todos os escravos ilegalmente importados e processar criminalmente tanto os contrabandistas como qualquer pessoa que comprasse negros importados diretamente da África”.⁶⁷

O presidente da província de Santa Catarina, Feliciano Nunes Pires, não se distanciou da política do governo central. Liberal, nos primeiros anos de seu governo chegou a fazer algumas apreensões de navios suspeitos e aplicou diligências para que a função desses navios fosse apurada e descoberta.

Em um ofício enviado ao ministro da justiça de 23 de junho de 1832, Feliciano informou sobre a entrada de um brigue escuna chamado *Oriental* que arribou no porto de Desterro:

Participo a V.Ex.^a que em dias do mês passado entrou nesse porto um brigue escuna denominado *Oriental* com passagem do Governo de Montevidéu vindo de Moçambique, entrando por arribada com motivo de algumas cizões e de ter-lhe morrido o Capitão na viagem. Mande logo proceder as diligências (...) e por elas não se descobriu vestígio algum de que estivesse conduzido escravos .⁶⁸

⁶⁷ Conrad, **Tumbeiros**, p.76.

⁶⁸ A grafia dos documentos foi atualizada. Arquivo Público do Estado de Santa Catarina (APESC). Registro do Presidente da Província para o Ministro da Justiça. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, Feliciano Nunes Pires para o Ministro da Justiça, Diogo Antonio Feijó. Desterro, 23 de junho de 1832.

Mesmo sem vestígios, Feliciano ficou desconfiado e informou: “ultimamente tem corrido o boato de que ela conduzia escravos, e que os deixaria em São Sebastião”⁶⁹ antes de passar pela Alfândega.

No Rio de Janeiro os desembarques eram feitos com esse mesmo cuidado. Robert Conrad nos traz elementos das táticas de traficantes: o navio chegava com algum sinal de bandeira secreto e o vigia avisava o proprietário que mandava pequenos barcos para trazer os africanos à costa. Depois eles eram mandados para um local já preparado e eram comprados diretamente dali. Os navios eram limpos e pintados e zarpam para o Rio para passar pela Alfândega.⁷⁰

Outras artimanhas foram usadas na tentativa de escapar da vigilância. A mudança da aparência do navio foi uma delas, “tal como ocorreu, em São Sebastião, com a barca Santa Cruz, em fins de 1849: [...] é público nesta cidade que a dita barca desembarcou no Sombrio [uma] porção de africanos, e que depois os interessados a fizeram entrar na vila de São Sebastião onde a pintaram de novo e, carregando-a com alguns gêneros do país, a fizeram despachar para a Corte”.⁷¹

Desconfiamos da arribada do *Oriental* em Desterro, pois um caso parecido foi narrado por José Augusto Leandro. A escuna *Flor da Etiópia* chega arribada a Paranaguá em 1836 alegando a morte do capitão. A embarcação saiu de São Paulo de Assunção, em Luanda, no dia 1º de setembro, e seguiu para Moçambique com escalas em Ambriz e Montevideú. Depois de enfrentar uma tempestade o piloto achou melhor arribar no porto mais próximo. Mesmo com as supostas avarias causadas pela tempestade, no auto de protesto marítimo não consta menção alguma à natureza da carga transportada. Essa embarcação é relacionada ao tráfico transatlântico por David Eltis.⁷² *Flor da Etiópia* é citado como navio negreiro brasileiro que

⁶⁹ Idem.

⁷⁰ Conrad, **Tumbeiros**, p.130.

⁷¹ Rodrigues, **O infame comércio**, p.135.

⁷² Leandro, “Em águas turvas”, p.105-106.

entre 1829 e 1830 trouxe escravos de Cabinda e do Congo para a Bahia. Pierre Verger menciona esse mesmo navio como um dos que se escondia sob bandeira dos Estados Unidos em 1836.⁷³

Sabendo das artimanhas utilizadas pelos traficantes, não podemos ignorar a desconfiança de Feliciano Nunes Pires mesmo não tendo encontrado vestígios do transporte de escravos. Sabe-se que a arribada⁷⁴ era prática comum e poderia muito bem servir aos traficantes como tática para desembarcar africanos sem levantar maiores suspeitas. Quando uma embarcação sofria um acidente qualquer ou sua situação poderia provocar um naufrágio, entrava-se no porto mais próximo para pôr a salvo a tripulação, o carregamento e o próprio navio. Esses dois últimos eram passíveis de proteção por seguro e por isso os capitães, assim que chegassem ao porto mais próximo deveriam enviar um protesto informando os problemas enfrentados.

Chamados de “autos de ratificação de protesto marítimo”, continham o relato do capitão ou do piloto dos problemas enfrentados em alto mar e “(...) constituíam formalidade requerida para a geração de futuros atos jurídicos, como ações de indenização por parte dos armadores, freteadores, carregadores, consignatários”.⁷⁵ Esses protestos eram necessários para justificar a chegada de um navio a um porto estranho e imprevisto na rota de navegação. Esses problemas também deveriam ser relatados em exames feitos por peritos que fariam vistoria nos navios arribados.

Em pesquisa utilizando os autos de protestos marítimos apresentados à Alfândega de Paranaguá, Leandro apurou que a falta de algumas informações pode contribuir para aumentar a desconfiança da veracidade do documento. Ele levantou cinco pontos que nos levam à dúvida: “1) não menção à carga transportada; 2) não menção do itinerário do navio suspeito;

⁷³ Leandro, “Em águas turvas”, p.106.

⁷⁴ Quando um navio regressa ao seu porto de origem ou entra em um outro que não é originalmente seu destino ou que não tenha escala.

⁷⁵ Leandro, “Em águas turvas”, p.102.

3) local da arribada [em] locais onde existiam propriedades de indivíduos ligados ao tráfico ilegal de escravos na comarca (...); 4) processos julgados pelos juízes municipais (...) interessados ou coniventes com o tráfico; 5) navios cujos nomes aparecem ligados ao comércio negreiro”.⁷⁶ Justificativas insatisfatórias eram encontradas nos protestos para conseguir uma justificativa legal para a arribada: comumente se protestava contra o mar, o vento ou uma tempestade enfrentada. Mesmo levantando suspeita de fraude, esses autos eram aceitos e às vezes ainda contavam com a conivência das autoridades que os ratificavam. O vento foi culpado pela chegada inesperada em Paranaguá de uma embarcação em 1836. A barca portuguesa *Harmonia*, de acordo com seu capitão Joaquim José Ribeiro, navegava de Moçambique para Angola, mas alguns problemas durante a viagem fizeram-na vir parar num destino inesperado na costa brasileira. Ele alegava ter “em toda viagem sofrido ventos contrários, calmos e temporais, causando por essa forma prejuízo por se achar o navio com água aberta(...)”⁷⁷ o fez mudar a rota involuntariamente a um destino imprevisto.

Com passaporte de outros países, esses navios arribavam em portos que não eram originalmente o destino alegando também epidemias, falta de comida, falta de água, e outras avarias e má-sorte diversas. Dessa forma, os traficantes podiam realizar o desembarque de africanos novos em algum porto da costa não muito movimentado e entrar no porto principal alegando problemas e desastres com o navio já limpo e livre de qualquer suspeita.

Em 29 de novembro de 1834, chegou outro arribado a Desterro, em ofício novamente enviado ao ministro da justiça, Feliciano Nunes Pires conta o ocorrido preocupado com o possível desembarque de africanos. A preocupação agora era com um bergantim português que arribou em Desterro por motivo de água aberta⁷⁸. O bergantim, cujo nome não foi

⁷⁶ Leandro, “Em águas turvas”, p.108.

⁷⁷ Leandro, “Em águas turvas”, p.106.

⁷⁸ Água aberta: é quando falta água doce em um navio, em alto-mar, fato que apresenta um forte motivo para a arribada forçada, objetivando abastecer a embarcação. Disponível em: www.portogente.com.br/texto.php?cod=297, acesso em 31 de julho de 2006.

mencionado na documentação, foi despachado de Angola para Montevidéu com passaporte do cônsul geral e encarregado dos negócios de Portugal.⁷⁹

Como no caso do *Oriental*, o bergantim também foi revistado e não foi encontrado vestígio de novos africanos. Mas sabendo que a arribada poderia servir como tática de desembarque não podemos deixar de suspeitar de um navio vindo de Angola e arribando em Desterro: ele poderia ter desembarcado africanos em outro ponto da costa e chegou a Desterro sem vestígios de contrabando.

Em 20 de agosto de 1833, Feliciano enviou ao ministro da justiça outra suspeita.⁸⁰ Agora era a vez da escuna portuguesa *Nossa Senhora da Penha*. O presidente disse que ela estava despachando “um Angola” para essa ilha – Ilha de Santa Catarina - com escala pelo porto de Desterro.

Não avisa se houve ou não revista à escuna, mas o presidente desconfia que ela conduzia escravos e que os desembarcou em algum outro ponto da costa, ainda que não na província de Santa Catarina.

Nesse ofício o presidente expressa claramente a preocupação de que outros portos da costa pudessem servir para o desembarque de africanos: esse desembarque poderia ser feito em portos não muito visados de Santa Catarina, onde o navio não passaria pela Alfândega.

Mesmo que a lei de 1831 não fosse aplicada com regularidade e rigidez suficiente para coibir todo o tráfico, nos primeiros anos o desembarque era preferencialmente feito em portos mais remotos e pouco visados onde a vigilância era pouco explícita. “Neles a perseguição se tornava mais difícil, tanto por as rotas serem novas (...), quanto porque as bocas dos rios, enseadas e pequenas baías ofereciam refúgios que dificultavam as ações dos temidos

⁷⁹ APESC. Registro do Presidente da Província para o Ministro da Justiça. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, Feliciano Nunes Pires para o Ministro da Justiça. Desterro, 29 de novembro de 1834.

⁸⁰ APESC. Registro do Presidente da Província para o Ministro da Justiça. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, Feliciano Nunes Pires para o Ministro da Justiça, Diogo Antonio Feijó. Desterro, 20 de agosto de 1833.

cruzeiros britânicos e das autoridades locais, em geral baseadas nas sedes das vilas”.⁸¹ Pelo que percebemos aqui, a província de Santa Catarina parecia fazer parte desses portos e o desembarque era facilitado por vários motivos.

O despreparo das autoridades é um desses motivos. A força policial recorre à Guarda Nacional pedindo auxílio, mas mesmo essa não estava preparada para atuar ativamente na vigilância dos portos. Dessa maneira, o combate ao tráfico e a perseguição de navios suspeitos ficava comprometida e o serviço do traficante facilitado. Santa Catarina não deve ter sido uma exceção: outras províncias também devem ter sofrido com o despreparo e com a falta de comando das forças policiais no combate ao tráfico, principalmente no início onde nem o governo central do Império parecia preparado e com forte respaldo para combater tumbeiros.

Adicionado ao despreparo logístico, “um novo tipo de corrupção aparece aqui: a que teria se instalado entre as autoridades que eram coniventes com o tráfico”.⁸² Por mais que o governo central alertasse governos provinciais para tomar medidas enérgicas na repressão do tráfico, localmente “a administração da justiça e da lei, (...) estava nas mãos de juízes de paz eleitos e dos oficiais da Guarda Nacional, poucos dos quais eram imunes a suborno quando não eram, eles próprios, proprietários de terra ou ligados, por parentesco e sociedade à classe dos proprietários, interessada na continuação do tráfico de escravos”.⁸³

O apoio dessas autoridades aumentava na medida em que havia algum interesse pessoal em jogo: “freqüentemente mal pagos ou sob a patronagem de algum membro da elite de plantadores, freqüentemente recrutados nessa mesma elite rural, cuja demanda por escravos sustentava o tráfico, as autoridades de nível inferior não tinham outra escolha senão curvar-se às pressões sociais e aos seus instintos aquisitivos para colher os lucros oferecidos pela oportunidade”.⁸⁴

⁸¹ Rodrigues, **O infame comércio**, p.143.

⁸² Rodrigues, **O infame comércio**, p.132.

⁸³ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.85.

⁸⁴ Conrad, **Tumbeiros**, p.123.

Em um outro momento, 29 de julho de 1848, o presidente da província catarinense Antero José Ferreira de Brito enviou um ofício ao ministro da justiça alertando para o desvio de rendas públicas vindas da importação clandestina de vários artigos da costa africana.⁸⁵ Ele não cita quais são esses ‘vários artigos’ mas pelo ano podemos suspeitar que alguns africanos estavam chegando e esse lucro poderia muito bem estar indo para o cofre pessoal de alguns funcionários.

As tentativas nos primeiros anos, de conter o comércio ilegal e frear as ações dos traficantes parecem ter sido insuficientes e até ineficazes. Suborno, “comissões” e intimidação ajudavam a manter impune o comércio ilegal.

Quando algum presidente de província ou outra autoridade tentava interferir nesse comércio, poderia sofrer desde uma rápida transferência a algum lugar remoto, demissão até ameaça de assassinato. Em contrapartida, autoridades que acobertavam o comércio ilegal e os desembarques tinham lucro, poder, aprovação perante os superiores e até aumentava chances de progresso profissional.

Algumas autoridades sofreram represálias e queixaram-se da situação. Esse foi o caso de Agostinho Moreira Guerra que em novembro de 1834 “ficou confinado à sua casa da Ilha Grande, ‘como numa cidadela cercada’, temendo ser assassinado, não ousando sair a não ser acompanhado por uma força armada”.⁸⁶ O presidente da província do Rio de Janeiro, Joaquim José Rodrigues Torres, em janeiro de 1835 queixou-se a Aureliano, ministro da justiça, de que “estava quase reduzido a ser um mero espectador de crimes que não posso nem evitar, nem punir”.⁸⁷ Autoridades de alto escalão do Exército e da Marinha também se envolviam e usavam “propriedades e instalações governamentais nos negócios do tráfico”.⁸⁸ Em Paranaguá aconteceu algo semelhante: “(...) no final dos anos de 1840, (...) o principal negociante de

⁸⁵ APESC. Registro do Presidente da Província para o Ministro da Justiça. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, Antero José Ferreira de Brito para o Ministro da Justiça. Desterro, 29 de julho de 1848.

⁸⁶ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.85.

⁸⁷ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.85.

⁸⁸ Conrad, **Tumbeiros**, p.126.

escravos era o chefe de polícia, ele mesmo o proprietário de navios negreiros e consignatário de outros”.⁸⁹

Era muito importante também a presença e serviço de autoridades policiais para realizar apreensões e deter pessoas suspeitas: “a eficácia policial era um elemento fundamental para que o tráfico desaparecesse. Porém, essa eficácia era constantemente posta em dúvida pela quantidade de suspeitas de conivência das autoridades policiais com os traficantes.”⁹⁰

Quando apreendidos, além da ineficácia das autoridades, a repressão do tráfico também era dificultada pela impunidade dos traficantes e facilidade de voltar ao tráfico. Alguns navios iam a leilão e a recompra por um antigo dono era comum e muito facilitada, abrindo caminho novamente ao traficante para que prosseguisse com suas atividades. Era comum que um traficante que já tivesse sofrido apreensões voltasse às atividades depois de um tempo. Robert Conrad nos traz o curioso caso do brigue *Henriquetta* e seu persistente proprietário João Cardozo dos Santos. Entre fevereiro de 1825 e junho de 1827, esse brigue fez seis viagens à África e trouxe para Bahia 3040 escravos. Mesmo que a matrícula registrasse o destino do brigue como Molembo e Cabinda, considerou-se que todos aqueles escravos importados foram embarcados em portos ao norte do Equador. Em 1825, o *HMS Maidstone* avistou o *Henriquetta* em Lagos. Esse conseguiu desembarcar a carga em uma costa vizinha e seguiu viagem tranqüilamente. Em setembro de 1827, com 59 escravos a bordo, ele foi apreendido, dessa vez pelo *HMS Sybille* capitaneado por F.A. Collier. Um mês depois foi condenado e arrematado em um leilão público. Em janeiro de 1828, três meses depois da condenação, chegou ao Rio de Janeiro um navio com o mesmo nome e com uma

⁸⁹ Conrad, **Tumbeiros**, p.125.

⁹⁰ Rodrigues, **O infame comércio**, p.148.

carga de 401 escravos novos e em dezembro do mesmo ano ele aparece novamente naquele porto desembarcando 500 africanos.⁹¹

O proprietário João Cardozo dos Santos também continuou com suas atividades, em março de 1829 ele desembarcou na Bahia os 275 escravos trazidos de Cabinda a bordo do *Terceira Rosalia*, e em novembro do mesmo ano desembarcou outros 376 escravos trazidos pela escuna *Umbelina*. As atividades do atarefado comerciante foram interrompidas somente em 1830 quando o capitão inglês F.A. Collier, ainda no comando do *Sybille*, deteve-o na Baía de Benin e ele admitiu estar envolvido no tráfico ilegal quando foi capturado. Mesmo assim, Cardozo dos Santos aparece mais uma vez, na segunda metade de 1830, desembarcando no Rio 45 escravos africanos trazidos na escuna *Umbelina* que já havia sido confiscada e leiloadada.⁹²

Todo o risco enfrentado parecia valer a pena: ainda usando o exemplo do *Henriquetta*, vemos que os lucros eram tentadores. Das seis viagens feitas por esse brigue entre 1825 e 1827 estima-se que o lucro foi de oito mil libras esterlinas, cerca de vinte e seis libras por escravo. Os lucros de apenas uma viagem seriam suficientes para compensar a perda de até três navios, além do seguro da embarcação feito no Rio de Janeiro.⁹³ Esse seguro cobrava de 8 a 10% do valor total das cargas de escravos garantindo também um pagamento ao proprietário se o navio caísse nas mãos de algum cruzador britânico ou brasileiro.

O preço de custo das viagens era reduzido ao máximo para garantir maiores lucros. Logo após a proibição do tráfico os preços dos africanos em África caíram bruscamente enquanto no Brasil os valores só aumentavam. Na África o preço de compra de um escravo girava em torno de 20 a 30 mil-réis enquanto no Brasil o preço de venda era de 700 a 1.000 mil-réis.⁹⁴

⁹¹ Conrad, **Tumbeiros**, p.81-82.

⁹² Conrad, **Tumbeiros**, p.82-83.

⁹³ Conrad, **Tumbeiros**, p.82.

⁹⁴ Conrad, **Tumbeiros**, p.100.

Buscando cada vez mais lucros, a viagem desses cativos foi se tornando cada vez mais desgastante. As condições higiênicas eram insalubres, comida e água escassos em uma viagem que poderia durar até três meses: Conrad relatou que no Rio de Janeiro “em princípios de 1831, um navio desembarcou cerca de 180 escravos próximo ao Rio de Janeiro tendo zarpado da África com menos de três galões de água por escravo para uma travessia pelo Atlântico (...) que normalmente durava um mês no mar.”⁹⁵ Com os preços baixos para compra em África, os traficantes amontoavam pessoas nos navios que viajavam cada vez mais abarrotados.

Percebemos que por mais que a historiografia tenha fixado a lei de 1831 como “lei para inglês ver” as evidências dos esforços no início da proibição não corroboram completamente a interpretação crítica em relação aos efeitos da lei. Constatamos nos primeiros anos que seguem a proibição houve tanto o esforço do governo imperial como dos governos locais no combate ao comércio ilegal, neste contexto entendemos as preocupações do presidente da província catarinense Feliciano Nunes Pires.

Penas duras eram prometidas, na lei de 1831 e no decreto de 1832, às pessoas envolvidas com o tráfico, direta ou indiretamente: “o comandante, o mestre e o imediato do navio negreiro, o proprietário e, se estivesse a par da transação, também o ex-proprietário do navio, os que financiavam ou auxiliavam, de qualquer maneira, a importação, os que assistiam ao desembarque e os que, cientes do que faziam, compravam escravos recém-importados”⁹⁶. Todos estes estavam passíveis à prisão por até nove anos, castigos corporais, multas de 200 mil-réis por escravo e a responsabilidade dos custos da viagem de envio dos escravos importados ilegalmente de volta à África.⁹⁷ Os navios que entrassem ou saíssem de portos brasileiros deveriam ser inspecionados e apresentar passaportes.

⁹⁵ Conrad, **Tumbeiros**, p.99.

⁹⁶ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.77.

⁹⁷ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.77.

Entretanto, com a vigilância e com as promessas de penas mais pesadas ao traficante, aproximadamente em 1835 o comércio ilegal conseguiu se reerguer. Em 1833 o Ministério das Relações Exteriores apontou dois motivos para o fracasso do governo: o comércio era protegido pela bandeira de Portugal e a demanda era sólida. “Navios protegidos da captura por ostentarem a bandeira portuguesa constantemente zarpavam dos portos brasileiros com o ilusório pretexto de carregarem marfim, cera, óleo e outros artigos de comércio na costa da África (...)”.⁹⁸

Alguns portos costeiros foram implantados no litoral de São Paulo e Rio de Janeiro para abrigar escravos recém chegados.⁹⁹ Além disso, muitos desses portos irregulares serviam para o abastecimento e armamento de navios que partiriam em breve para a costa africana buscando mais escravos.

O tráfico renovado dos anos 30 ganhou ainda mais força quando um novo gabinete assumiu em 1837. As condições desse novo governo eram bem diferentes do anterior: Bernardo Pereira de Vasconcelos e seu gabinete conservador deram novo ânimo aos traficantes e escravistas. Os escravagistas devem ter ficado satisfeitos com as atividades desse novo gabinete. Esse defendia o tráfico baseado no argumento de que era a mão-de-obra escrava que fazia a produção agrícola e a economia brasileira crescerem. Sem os escravos, a produção ficaria estagnada sem ninguém para trabalhar a terra: “(...) o governo imperial fizera a ligação direta entre o tráfico e a garantia da integridade do território brasileiro. (...) a necessidade de mão-de-obra era vista como alicerce do poder imperial e como garantia da continuidade da produção agrícola, e o tráfico era um elemento fundante da nação, justamente por prover essa mão-de-obra destinada a tocar a produção”.¹⁰⁰

Em 3 de março de 1837, o presidente da província de Santa Catarina José Joaquim Machado de Oliveira, envia uma correspondência ao ministro da justiça informando sobre um

⁹⁸ Conrad, **Tumbeiros**, p.101.

⁹⁹ Conrad, **Tumbeiros**, p.103.

¹⁰⁰ Rodrigues, **O infame comércio**, p. 114.

possível desembarque de africanos novos.¹⁰¹ Ele desconfiava que o brigue português *Triunfo* havia desembarcado 32 escravos na Ilha dos Lobos¹⁰² desta província seguindo depois para Montevidéu.

Logo a seguir, o presidente negou o desembarque afirmando que o lugar onde teria havido o desembarque era na verdade um rochedo onde não seria possível que algum navio aportasse. E informou também que as ordens do governo para embarque estavam sendo conferidas. Infelizmente não sabemos até que ponto o presidente podia estar sendo irônico ou se na verdade haveria um rochedo no local, mas afirmar o número de escravos que podem ter desembarcado e o possível local onde isso aconteceu, nos leva, no mínimo, a desconfiar da real intenção do presidente ao negar o desembarque.

O episódio melhor documentado sobre o tráfico em Santa Catarina nesta fase foi revelado pelos ofícios trocados entre o presidente da província, o juiz de direito da Comarca do Norte e também o ministro da justiça. É o caso do hiate *Atrevido Africano* que foi encontrado abandonado na costa do Rio São Francisco. No ofício de 7 de dezembro de 1839, o chefe de polícia Severo Amorim do Valle informava ao Tenente-coronel e Comandante do Porto Militar, José da Silva Mafra que haviam sido feito interrogatórios a cinco pretos e estes haviam declarado que a embarcação encontrada na barra de São Francisco transportava negros e teria ido parar ali por engano de seu capitão.¹⁰³

Em 17 de dezembro do mesmo ano, o presidente da província, Francisco José de Souza d'Andrea ao juiz de direito da Comarca do Norte que está ciente sobre o aparecimento de uma embarcação que se destinava ao tráfico de africanos.¹⁰⁴ Em 16 de março de 1840, o

¹⁰¹ APESC. Registro do Presidente da Província para o Ministro da Justiça. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, José Joaquim Machado de Oliveira para o Ministro da Justiça. Desterro, 3 de março de 1837.

¹⁰² Ilha localizada em Torres, litoral norte do Rio Grande do Sul, divisa com Santa Catarina.

¹⁰³ APESC. Ofício do Chefe de Polícia para o Presidente da Província. Ofício do Chefe de Polícia Severo Amorim do Valle para Comandante do Porto Militar José da Silva Mafra. Desterro, 7 de dezembro de 1839.

¹⁰⁴ APESC. Registro da Correspondência do Presidente da Província para os Juizes (1835-1888). Registro da Correspondência do Presidente da Província de Santa Catarina, Francisco José de Souza d'Andrea para o Juiz de Direito da Comarca do Norte. Desterro, 17 de dezembro de 1839.

Presidente da Província Antero José Ferreira de Brito¹⁰⁵ envia uma correspondência ao ministro da justiça informando sobre o caso acima citado: informa que apareceu no rio São Francisco um barco sem piloto, sem mestre, sem despacho nenhum, só com cinco escravos.¹⁰⁶

O barco foi enviado à capital para ser entregue à justiça ordinária. Essa decidiu que o barco estava povoado por sessenta e três pretos novos e o presidente dizia que o caso seria entregue à Comissão Mista sobre o tráfico de africanos. Infelizmente a correspondência não traz informações a respeito das investigações realizadas para descobrir a verdadeira função do barco. O fato de terem encontrado somente cinco escravos a bordo, sem nenhum outro registro ou despacho nos leva a desconfiar que o barco havia desembarcado africanos novos e tinha sido abandonado devido ao iminente risco de abordagem por autoridades, ou outros que eventualmente percebessem um contrabando.

Em 17 de fevereiro de 1841 o presidente da província, Antero José Ferreira, não parece muito preocupado com o destino do hiate apreendido. Ele parece preocupar-se mais em cobrar do governo imperial as despesas da investigação do caso e informa que não podem fazer a entrega do hiate, seus pertences e os *dois*¹⁰⁷ escravos que nele foram encontrados – ao dono quando aparecer ou ao arrematante – sem que essas despesas estejam satisfeitas.¹⁰⁸

A última notícia que temos do caso do *Atrevido Africano* é de 22 de junho de 1842 quando o presidente informa em ofício ao juiz municipal que está inteirado da situação:

Pelo ofício de 21 do corrente, fico inteirado de se ter arrematado o Hiate – *Atrevido Africano* – e bem assim os dois escravos, com ele apreendidos, como bens do evento, e de ter feito entrar nos cofres da Tesouraria com a quantia de 2:089:262 réis, produto líquido da arrematação.¹⁰⁹

¹⁰⁵ Antero José Ferreira de Brito assume o cargo em 26 de janeiro de 1840, logo após a saída de Francisco José de Souza Soares d' Andrea.

¹⁰⁶ APESC. Registro do Presidente da Província pra o Ministro da Justiça. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, Antero José Ferreira de Brito para Ministro da Justiça. Desterro, 16 de março de 1840.

¹⁰⁷ Esse ofício fala de somente de dois escravos encontrados e não cinco como os ofícios anteriores.

¹⁰⁸ APESC. Registro da Correspondência do Presidente da Província para os Juízes (1835-1888). Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, Antero José Ferreira de Brito para o Juiz Municipal do Termo da Cidade. Desterro, 17 de fevereiro de 1841.

¹⁰⁹ APESC. Correspondência do Presidente da Província para Juízes (1835-1888). Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, Antero José Ferreira de Brito para o Juiz Municipal do Termo da Cidade. Desterro, 22 de julho de 1842.

Esse caso traz à tona algumas questões já discutidas ao longo do capítulo, mas serve para ilustrar melhor a situação catarinense na primeira fase do período ilegal do tráfico. A apreensão foi realizada em 1839 e o caso só teve desfecho em 1842. Foram quase quatro anos para levar o hiate a leilão e esse fato indica a grande burocracia dessa política de apreensões e o despreparo das autoridades no combate do comércio ilegal e à solução dos casos de apreensões. Muitas vezes o governo negou competência para julgar navios suspeitos e as crescentes violações das leis antitráfico acabaram, na prática, legalizando a desobediência à lei. A falta de aplicação da lei de 1831 também é evidente. É difícil explicar o destino dos escravos encontrados no hiate, pois infelizmente não há referência à nacionalidade dos dois, mas fica a suspeita de que poderiam ser africanos e o Artigo 1º da Lei de 1831 foi ignorado: ele informava categoricamente que “todos os escravos que dali por diante entrassem no Brasil seriam legalmente livres”¹¹⁰, isto é, como africanos recém-importados deveriam ter sido emancipados e ao contrário disso foram arrematados no leilão da embarcação como sendo parte dos seus pertences.

O desrespeito a esse artigo da lei de 1831 era recorrente e se devia à complacência das autoridades com os compradores de africanos recém-importados. As importações ilegais continuavam com total desrespeito às proibições e estima-se a introdução “entre 1830 e 1856, de aproximadamente 760 mil africanos importados, vendidos e possuídos como escravos”.¹¹¹

Desde as discussões do projeto de lei no Senado em 1831, a questão do direito à liberdade dos africanos recém-importados era controversa. Muitas discussões ocorreram entre políticos brasileiros que queriam definir como, quando e quem tinha o direito à liberdade com base na lei de 1831. Muitas razões foram expostas para não julgar os proprietários de escravos importados ilegalmente e também não levantar antigos casos de contrabando. Aos poucos, a

¹¹⁰ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p. 77.

¹¹¹ Beatriz Gallotti Mamigonian, “O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831”. In: Silvia Hunold Lara; Joseli Maria Nunes Mendonça, **Direitos e justiças do Brasil**: Ensaios de História Social. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2006.p.130.

escravidão dos africanos recém-chegados foi ganhando legitimidade pela conivência das autoridades que temiam que “a ordem social fosse comprometida por ‘pessoas mal-intencionadas’, as quais poderiam influenciar os africanos, mostrando-lhes que tinham direito à liberdade, e infundir neles o ‘abundante espírito de revolta’”.¹¹²

Enquanto o tratado de 1826 estabelecia que os africanos encontrados a bordo de navios apreendidos seriam emancipados e ficariam sob tutela do governo que realizou a apreensão e que esses emancipados deveriam ainda cumprir 14 anos de trabalho, a lei de 1831 determinava que fossem reexportados. Como acabaram não sendo enviados de volta à África, os “africanos livres” cumpriam tempo de tutela sob supervisão das autoridades que os haviam emancipado. Todos os africanos importados para o Brasil depois de março de 1830, ou novembro de 1831 tinham direito a serem reconhecidos “africanos livres”, mas poucos foram. Temos um caso exemplar em Santa Catarina, de 1846.

Uma correspondência do presidente da província de Santa Catarina, Antero José Ferreira de Brito, para o juiz de direito da Comarca de 24 de março de 1846, nos traz o caso de Rufina, ou Roza em que foi aplicado o Artigo 1º da Lei de 1831.¹¹³

Francisco Sardo, do Estado Oriental (Uruguai), trouxe uma escrava de nome Rufina, ou Roza, e a introduziu pelo porto de Desterro em 1842 ou 1843. Fábio José Maines, também do Estado Oriental, moveu uma causa civil contra Francisco sardo e ganhou. A sentença determinou que Rufina fosse à praça para quitar a dívida de Fernando.

Diante disso, o réu, Francisco Sardo, diz que não podiam levar Rufina à praça, pois ela já era livre de acordo com o Artigo 1º da Lei de 1831. O presidente admite que mesmo que a declaração de Francisco Sardo fosse tardia, não se devia sacrificar a liberdade da preta Rufina

¹¹² Mamigonian, “O direito de ser africano livre”, p.134.

¹¹³ APESC. Registro da Correspondência do Presidente da Província pra os Juizes (1835-1888). Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, Antero José Ferreira de Brito para o Juiz de Direito da Comarca do Sul. Desterro, 24 de março de 1846.

e a declara emancipada, a ser tratada como “africana livre”. Rufina havia sido escrava de Francisco Sardo até então.

Até aí não há o que desconfiar das atitudes tomadas quanto à preta Rufina. Só se estranha que ela apenas tivesse sido reconhecida “africana livre” depois da declaração de seu primeiro senhor, que estava prestes a perdê-la.

Rufina reapareceu na documentação anos depois. Em 17 de outubro de 1861, Rufina, através de seu curador, o advogado Eleutério Francisco de Souza peticiona ao presidente da província sua emancipação. A petição se refere a ela como “Rufina Africana Livre” que chegou ao Império depois da lei que proibia tal importação. Já prestou 14 anos de serviços nesta capital (Desterro) a diferentes arrematantes e que continua a pagar a Fazenda Nacional o arrendamento de seus serviços e por isso acha-se nas circunstâncias de ser emancipada.

Através do processo de emancipação sabe-se que Rufina, depois de emancipada pelo Presidente da Província em 1846, foi arrematada por Caetano Araújo Figueiredo Mendonça Furtado com quem permaneceu de abril daquele ano até 11 de janeiro de 1850. No dia 20 de fevereiro ela foi novamente arrematada, agora por José Caetano Pereira que no mesmo dia repassou-a ao Major Joaquim de Pontes Marinho. O Major ficou com ela até 26 de agosto de 1850 quando ela foi repassada a Joaquim Fernandes Capella a quem trabalhou por onze anos e quatro meses.¹¹⁴ Como muitos outros africanos livres que trabalhavam para particulares, Rufina provavelmente foi aproveitada para o serviço doméstico.¹¹⁵

O juiz interino enviou os autos do processo para o Procurador Fiscal da Fazenda Geral que deu parecer favorável à suplicante e informou os dados que deveriam constar na carta de emancipação: “nome, idade que representava, sinais distintivos que facilitassem o seu

¹¹⁴ Paulino de Jesus Francisco Cardoso, **Negros em Desterro: experiências de populações de origem africana em Florianópolis (1860-1888)**. 2004. 304 f. Tese (Doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004. p.229.

¹¹⁵ Sobre o trabalho dos declarados africanos livres: Beatriz Gallotti Mamigonian, “Revisitando o problema da ‘transição para o trabalho livre’: a experiência dos africanos livres”. In: Manolo Florentino (org.). **Tráfico, cativo e liberdade** (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX). Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2005. p.389-417.

reconhecimento, o tempo e o lugar em que foi apreendida e se for possível o navio em que foi importada no Império. Além disso, deveria constar que a mesma se obrigava a tomar ocupação mediante o salário que tem contratado com Joaquim Fernandes Capella, levando consigo seus filhos nascidos na capital”.¹¹⁶ Rufina informou ter trinta e cinco anos, pouco mais ou menos, e ser de nação Benguela. Disse ter sido apreendida nas proximidades de Montevideú e que veio para Santa Catarina em uma embarcação italiana chamada Carcomana há 17 ou 18 anos.¹¹⁷ Finalmente em 18 de julho de 1862, Raymundo Leal Castello Branco, juiz municipal e de Órfãos, sentencia Rufina como africana livre emancipada, mas que tinha a obrigação de morar no lugar designado pelo governo e prestar serviço ou ocupação mediante salário.¹¹⁸ Naqueles anos, graças ao decreto de 24 de dezembro de 1853, muitos africanos livres conquistaram suas cartas de emancipação definitiva, depois de longas tutelas.

A conquista da emancipação de Rufina, apesar da delonga do caso com certeza foi um ponto favorável muito importante à vida autônoma dessa africana, mas infelizmente retrata um caso isolado dessa ação em Santa Catarina. Nos documentos pesquisados para esse trabalho, o único caso encontrado a respeito de emancipações resultantes da importação ilegal de africanos, foi o de Rufina.

Em 2 de janeiro de 1854, o presidente da província para ministro da justiça uma lista dos africanos livres existentes na província.¹¹⁹

Os outros africanos livres haviam sido remetidos do Rio de Janeiro para trabalharem no Hospital de Caridade, como parte da política imperial de distribuição dos africanos

¹¹⁶ Cardoso, **Negros em Desterro** Idem, p.229.

¹¹⁷ Cardoso, **Negros em Desterro** Idem, p.229-230.

¹¹⁸ Cardoso, **Negros em Desterro** Idem, p.300.

¹¹⁹ APESC. Registro da Correspondência do Presidente da Província para o Ministro da Justiça. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho para o Ministro da Justiça. Desterro, 2 de janeiro de 1854. Lista dos africanos livres, ver anexo.

apreendidos por instituições públicas e projetos de desenvolvimento de fronteiras depois de 1850.¹²⁰

Ao longo desse capítulo discutimos casos de contrabando nas décadas de 1830 e 1840. Nessas décadas a proibição pouco funcionou e pelas evidências Santa Catarina foi destino do tráfico de africanos novos assim como outros portos brasileiros. A província catarinense também tinha cambiante posição de autoridades e por isso o tráfico se manteve. Essas posições vacilantes e ambíguas vão mudar com a proibição de 1850 que vai fazer valer os arranjos legislativos de combate ao comércio ilegal.

¹²⁰ Mamigonian, “Revisitando o problema da ‘transição para o trabalho livre’”, p.397.

Capítulo 3 – A abolição do tráfico 1850 e a efetiva repressão.

A partir da aprovação da lei de 1850 o governo brasileiro fez investimentos para vigiar efetivamente os portos nacionais e prevenir desembarques ilegais. A Guarda Nacional já era mais numerosa e “em julho de 1850, a marinha brasileira compreendia trinta e cinco navios (...), nos seis meses seguintes, vários outros vapores, inclusive ex-negreiros (...), foram comprados, e o governo fazia planos para aumentar rapidamente suas forças navais”.¹²¹

Belonaves também foram usadas na vigilância e captura de navios suspeitos. Ordens mais duras foram dadas aos governos provinciais litorâneos para fecharem depósitos de escravos e se certificar de que navios não estavam sendo armados e aparelhados na região. Chefes de polícia, subdelegados, magistrados e autoridades municipais foram informados que “de futuro, a promoção dependeria da supressão do tráfico e que a conivência implicaria em demissão”.¹²² Essa posição foi muito diferente da mantida após a proibição de 1831, quando as autoridades envolvidas com o tráfico não eram julgadas e as que de alguma forma lutassem contra o comércio ilegal eram punidas.

Crendo que a situação estava sob controle, Paulino José Soares de Souza, ministro dos negócios estrangeiros, pediu para que as ações britânicas em águas brasileiras fossem suspensas inteiramente. Em resposta, Palmerston disse que a única forma do Brasil conseguir isso era fazendo com que suas autoridades cumprissem a lei e agissem firmemente de modo a extinguir a circulação de navios negreiros portos nacionais.

Em outubro de 1850, Palmerston instruiu Hudson que as ordens de 22 de junho seriam iniciadas a menos que a lei fosse posta em prática pelo governo brasileiro e que as autoridades estivessem apreendendo e processando todos os navios negreiros que estivessem nos portos do litoral brasileiro, além disso, exigia “que o governo brasileiro enviasse instruções

¹²¹ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.323.

¹²² Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.324.

expressas a todas as autoridades costeiras, no sentido de cooperar com os navios de guerra britânicos na patrulha antitráfico e sob nenhuma circunstância abrirem fogo contra eles”.¹²³

Em dezembro, Hudson previne Paulino de que talvez no fim do ano, as ordens de 22 de junho seriam inteiramente retomadas porque o tráfico não foi suprimido como havia sido prometido.

Paulino diz que ainda não havia tempo necessário e suficiente para combater todos os desembarques, pois esse comércio foi comum do país durante muito tempo. Era difícil aperfeiçoar tecnicamente os vigilantes e ainda modificar a opinião pública em menos de um ano. Mesmo querendo evitar conflitos, ele não concordava e não queria aceitar a vigilância inglesa nos portos do Brasil.

Finalmente, em janeiro de 1851, as ordens de 22 de junho foram retomadas com a revogação da suspensão feita no ano anterior. Os brasileiros foram ainda alertados a não tomar atitudes contra navios britânicos que eventualmente estivessem na costa.

Nesta fase, a presença de navios ingleses em portos catarinenses foi forte e devido ao movimento que ainda podemos perceber nesses portos de suspeitas e investigações de navios, a idéia de Hudson de que o tráfico no Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santo e Santa Catarina já estava quase extinto em novembro de 1850 parece ter sido um pouco precipitada.¹²⁴

Mesmo com a presença inglesa, as autoridades brasileiras estavam decididas a combater novos desembarques e investigar navios suspeitos. Em Cananéia, São Paulo, supostamente ocorreu um desembarque e o fato serve de exemplo às mudanças das autoridades brasileiras em relação ao tráfico.

Em 23 de dezembro de 1850 o juiz municipal de Cananéia recebeu a denúncia de que uma embarcação de três mastros estava fundeada na barra. Tão logo recebeu a denúncia, o

¹²³ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.327.

¹²⁴ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.324.

juiz tomou as providências para o reconhecimento da embarcação e a apreensão imediata no caso de contrabando. As condições em que o navio foi encontrado são indícios de que poderia estar envolvido no tráfico ilegal:

o navio foi encontrado abandonado, com incêndio na boca da escotilha, nenhum papel ou livros de registro encontrou-se a bordo que pudesse servir para identificá-lo. Os nomes gravados nas mesas de bordo indicavam tratar-se do “Trenton”, nome que poderia ser fictício; sobre sua nacionalidade, nenhum indício havia para servir de base a qualquer suposição.¹²⁵

O incêndio, a falta de documentos que provariam sua identidade, nacionalidade, rota e carga, são indícios de que os responsáveis se empenharam a fazer desaparecer qualquer prova que pudesse comprovar algum crime. As investigações levadas para desvendar a embarcação resultaram na apreensão de um africano boçal considerado “como um dos proibidos”. Apesar da ajuda de intérprete, nada foi conseguido no interrogatório ao africano, que não entendia nada do que lhe era perguntado.

Os ingleses continuavam fazendo capturas e destruição de navios negreiros brasileiros e chegaram a ameaçar um bloqueio nos portos nacionais. Os meses de junho e julho de 1851 foram especialmente movimentados e os navios de guerra britânicos tiveram muito trabalho.

No espaço de apenas alguns dias, o *H.M.S. Cormorant* capturou e afundou, perto do Rio de Janeiro, o rebocador Sarah, quando se dirigia para o *Valorozo*, registrado como sardo, com a tripulação desse último e equipamento negreiro a bordo; o *H.M.S. Plumper* capturou e afundou o *Flor do Mar*, também transportando equipamento para o *Valorozo*; e o *H.M.S. Sharpshooter* capturou o próprio *Valorozo* (...). Algumas semanas mais tarde, o negreiro *Sylphide* desembarcava um carregamento de negros na província de Alagoas (...); e, a 22 de julho, ele detinha um navio brasileiro de cabotagem, o *Piratinim*, com cento e dois africanos a bordo.¹²⁶

O *Piratinim* foi apresado pelo *Sharpshooter* perto do Rio de Janeiro e realmente estava com 102 africanos a bordo. Nem todos, no entanto, eram africanos novos. O comandante do *Sharpshooter*, Southern, transferiu os escravos que estavam a bordo para o *Crescent*, um navio-hospital e disse que dali deveriam ser “remetidos para uma colônia inglesa, onde

¹²⁵ Alice Piffer Canabrava, “Um desembarque clandestino de escravos em Cananéia”. **Revista de História**, n.1, ano 1, vol.1 (1950). p.559.

¹²⁶ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.335.

possam gozar em segurança dessa liberdade”.¹²⁷ Essa estratégia de transferência de passageiros para colônias britânicas mostra mais uma face da preocupação inglesa em vigiar o litoral do Brasil, essas apreensões funcionavam como uma espécie de recrutamento de trabalhadores já que o tráfico britânico já estava proibido há muito tempo. Foram recrutados voluntariamente africanos emancipados em Serra Leoa, e involuntariamente os africanos a bordo dos navios capturados em ações de repressão ao tráfico na costa brasileira.¹²⁸

Nesse mesmo período, metade do ano de 1851, Hudson começou a desconfiar que traficantes expulsos das províncias do Rio de Janeiro e Bahia planejavam

estabelecer sua base mais embaixo, (...), na ilha de Santa Catarina; aparentemente dois desembarques tinham sido feitos lá e estavam sendo esperados mais a qualquer momento. O *Locust* e o *Plumper* foram enviados imediatamente e, para os fins de julho, o Capitão Curtin, do *Locust*, foi responsável pela destruição de vastos estoques de equipamento negreiro (valendo mais de 3.000 libras) e pela captura de vários navios que, dizia-se, se dedicavam ao comércio legítimo costeiro.¹²⁹

Durante essa ação, o vapor *Locust* apreendeu um brigue que estava fundeado em águas da baía sul da Ilha de Santa Catarina. Era o *Novo Mello* vinha do Rio de Janeiro trazendo carregamento aos comerciantes de Desterro (farinha de trigo, fazendas, velas, fumo e pedra de lastro) e trazia passageiros com destino à capital catarinense. Sua tripulação contava ainda com seis escravos, e pelo menos cinco deles eram africanos. Apreendido pelo *Locust* na manhã de 28 de julho, o *Novo Mello* foi revistado e sua documentação conferida. O comandante do vapor britânico, alegando ilegalidade nos registros do navio, apreendeu-o e transferiu sua tripulação e passageiros ao vapor e encaminhou a embarcação apreendida para Santa Helena com a carga a bordo. No dia 29 de julho, desembarcaram em Desterro o mestre, o contramestre e os passageiros. Os escravos ficaram detidos até o dia 30 e foram liberados na

¹²⁷ Beatriz Gallotti Mamigonian, “O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850”. In: II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2005, Porto Alegre. Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Porto Alegre 2005, 2005.

¹²⁸ Sobre o recrutamento de trabalhadores: Beatriz Gallotti Mamigonian. “O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850”. In: II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2005, Porto Alegre. Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Porto Alegre 2005, 2005.

¹²⁹ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.336.

noite desse dia para o dia 31. Protestos foram feitos ao presidente da província pelo proprietário do navio e outros donos da carga.

No dia seguinte ao desembarque, o comandante do *Locust*, Curtis, teve uma conversa com o presidente João José Coutinho e explicou o motivo da apreensão: “explicou que havia apreendido o navio ‘não como implicado no tráfico, mas como verdadeiro pirata’, por não trazer os livros de bordo, em desconformidade com o decreto imperial n.708 de 14/10/1850, que determinava que os navios tivessem livros impressos para o registro de suas cargas e trajetos”.¹³⁰ De fato, a documentação não estava em ordem e esse era o motivo declarado da apreensão, mas o presidente da província, em ofício ao ministro dos negócios estrangeiro, disse que a marinha britânica teria outros motivos para apreender o navio e o proprietário e os donos da carga disseram que a apreensão foi ilegal.

O *Novo Mello* não foi a única apreensão de Curtis e do *Locust* em águas catarinenses nesse período. No início de julho de 1851 apreendeu um iate que voltava de Canasvieiras para Ganchos. Também apreendeu e afundou palhabote *Penha* que vinha do Rio de Janeiro para Itapocorói.

Assim como no caso do *Piratinim*, as apreensões no litoral catarinense reforçam evidências sobre os outros interesses das ações britânicas. No interrogatório os escravos apreendidos no *Novo Mello* revelaram que o comandante do *Locust*, Curtis havia proposto que “fossem com ele para Santa Helena, porque ficariam forros”. Os escravos desconfiaram da proposta e recusaram, aparentemente havia um membro da tripulação do *Locust*, que lhes alertou que seriam vendidos.¹³¹

Mesmo com esforços do governo brasileiro de pôr fim ao tráfico ilegal, o governo britânico não deixou de fazer pressão e temendo que os esforços nacionais fossem

¹³⁰ Mamigonian, “O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850”.

¹³¹ Mamigonian, “O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850”.

passageiros, eles queriam garantir o cumprimento da lei e por isso Palmerston não retirara seus navios dos portos brasileiros.

Quando Lord Malmesbury assume o cargo de Palmerston, o ponto de vista anterior também muda. Malmesbury acreditava que o governo brasileiro não estava mais despreocupado e indiferente ao tráfico. Ele achava que para melhorar a relação entre os dois países, era hora de dar um voto de confiança. Em 1852 cede esse voto pedindo a suspensão das patrulhas enquanto o governo brasileiro mantivesse a vigilância, embora dois meses adiante declarasse que “se o tráfico mostrasse sinais de querer reviver, o governo britânico iniciaria, (...) as operações navais em larga escala”.¹³²

Os desembarques tinham diminuído efetivamente e o governo esforçava-se cada vez mais na vigilância e apreensão de navios suspeitos: “(...) no meio do ano [1852] 16 navios - de guerra – (oito dos quais vapores) estavam ancorados entre Campos e o Rio Grande do Sul, outros três na Bahia, três em Pernambuco e cinco no Maranhão. E em agosto de 1852, o governo foi autorizado pelo congresso a comprar mais navios a vapor (...)”¹³³ para ajudar no combate ao tráfico. Novas ordens para prevenir desembarques foram reforçadas junto às autoridades locais, portuárias, aos oficiais da marinha e magistrados.

Mesmo com a Inglaterra ainda pressionando o governo brasileiro a tomar atitudes, esse já estava reagindo contra desembarques e navios armados a novas viagens: “o policiamento da costa por navios de guerra brasileiros evitava os desembarques e, mais importante ainda, fazia com que os navios negreiros não deixassem a África. (...). Vários traficantes estrangeiros foram deportados ou obrigados a deixar o tráfico, sob ameaça de deportação”.¹³⁴ As autoridades locais faziam esforços para evitar aparelhamentos, funcionários locais e a marinha também estavam cooperando e fechando o cerco nos depósitos e locais de armação de navios.

¹³² Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.346.

¹³³ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.347.

¹³⁴ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.332-333.

Além da vigilância aos portos onde poderiam se realizar armações, as táticas usadas pelos traficantes na década de 1830 já eram mais difíceis de serem aplicadas, pois já eram sabidas. Eles agora recorriam a documentos e passaportes falsos, mas a artimanha que mais chama a atenção é a descrita por Jaime Rodrigues: em 1856 o *Jornal do Comércio do Rio de Janeiro* faz uma denúncia: “a novidade era a previsão de que os africanos trazidos não seriam capturados porque não poderiam ser tomados por boçais, já que se estaria providenciando o ensino da língua portuguesa com a criação de escolas em alguns pontos da África (...)”¹³⁵

Poucos desembarques foram registrados ao longo da costa brasileira, mas alguns acreditavam que o tráfico só estava temporariamente suspenso. Assim como na proibição de 1831, o Brasil recebeu muitos escravos na década anterior à proibição de 1850 e isso fez as importações diminuírem. O preço dos escravos, assim como no início da década de 1830, estava novamente aumentando e isso poderia novamente despertar a ganância de antigos traficantes dispostos a correr atrás do lucro novamente.

A freqüente ofensiva da Inglaterra não era bem aceita no Brasil, pois agora o país estava efetivamente combatendo o tráfico e não mais tolerava críticas de ineficiência na vigilância dos portos, que, de qualquer maneira, ainda contavam com a presença de cruzadores britânicos.

Além de ainda realizar apreensões e manter a vigilância em portos brasileiros, os britânicos estavam agora em 1851 e 1852 brigando pelo mérito do iminente fim do tráfico. Acreditavam que somente suas ações tinham posto em prática as leis antitráfico, os esforços brasileiros de pôr fim ao tráfico eram entendidos unicamente como resposta à pressão exercida durante tanto tempo. Crédulos de terem cumprido seu papel, os ingleses creditavam o fim do tráfico exclusivamente aos seus esforços.

¹³⁵ Rodrigues, **O infame comércio**, p.135-136.

Ademais, o governo brasileiro ainda enfrentava críticas da oposição que afirmava que tinham agido por medo das atitudes que a Inglaterra poderia tomar.

Verdadeiras as críticas ou não, o governo estava tomando atitudes de combate ao tráfico após a proibição de 1850. O início da década de 1850 registrou “apenas dois desembarques de escravos foram reportados em todo o litoral do Brasil, desde o Pará até o Rio Grande do Sul: um perto do Rio de Janeiro e outro em Pernambuco. No período do abril a junho de 1850, outros três desembarques – no Rio de Janeiro, no Rio Grande do Sul e em Alagoas – chegaram aos ouvidos das autoridades locais, mas, em todos os três casos, a maioria dos escravos foi encontrada e levada sob custódia”.¹³⁶

O desembarque no Bracuhy foi um exemplo das atitudes tomadas pelo governo nacional frente às ações dos traficantes. Em 11 de dezembro de 1852 o Diário do Rio de Janeiro fazia menção de um boato de contrabando: o desembarque teria acontecido no litoral sul da província e na mesma noite os africanos haviam sido levados para os vales do café sem que ninguém tivesse percebido tal movimentação.¹³⁷

Em janeiro as notícias oficiais confirmavam que o desembarque havia sido no porto de Bracuhy, na freguesia da Ribeira, próximo à Angra dos Reis. Em 22 de dezembro o delegado de polícia de Angra envia uma carta ao ministro da justiça¹³⁸ explicando o caso:

narra o delegado que, ao aportar o barco estrangeiro, comandado por um capitão norte-americano, muitas canoas se aproximaram e os africanos desembarcaram em terras da Fazenda Santa Rita, de propriedade do Comendador Joaquim José de Souza Breves. Logo depois, o barco teria sido incendiado e havia informações que a tripulação, quase totalmente estrangeira, estava procurando chegar ao porto de Santos ou de Paranaguá, para logo que possível escapar do país.¹³⁹

Esse tipo de ação de destruição da embarcação não parecia ser incomum. Às vezes o navio já não era um patrimônio muito valioso devido à sua má conservação, por isso frente à alguma iminente apreensão, o barco poderia ser abandonado ou então recorria-se a atitudes

¹³⁶ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos para o Brasil**, p.334.

¹³⁷ Martha Abreu, “O caso do Bracuhy”. In: Hebe Maria Mattos de Castro; Eduardo Schnoor (orgs.), **Resgate: uma janela para o oitocentos**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995. p.167.

¹³⁸ José Ildefonso de Sousa Ramos, substituto de Eusébio de Queirós no cargo.

¹³⁹ Abreu, “O caso do Bracuhy”, p.167.

mais radicais: “o incêndio dos navios pela tripulação, para evitar a apreensão, ocorreu outras vezes. Procurando salvar a carga de africanos e livrar-se do processo, os traficantes podem ter julgado ser mais vantajoso destruir seu patrimônio do que correr o risco de ficar fora da atividade compulsoriamente, caso fossem presos e condenados a anos de reclusão ou até mesmo à expulsão do país.”¹⁴⁰

No final do ano de 1852 o governo imperial tomou atitudes quanto ao desembarque do *Camargo*. Em carta ao Imperador, em 5 de janeiro de 1853, o ministro da justiça Sousa Ramos informa que foram presos 4 marinheiros do barco negreiro *Camargo* que confirmaram o desembarque de 500 africanos vindos de Moçambique e Quelimane. “Segundo o Jornal do Comércio de 16 de janeiro, pela repartição da Marinha e da Justiça, expediram-se ordens par o aumento dos cruzadores na costa norte e ao sul, e para o reforço dos destacamentos em terra, com o fim de auxiliarem as autoridades locais”.¹⁴¹

As buscas aos africanos desembarcados seguiram energicamente e em 16 de janeiro de 1853 foram apreendidos 10 africanos boçais acompanhados de um ladino. No dia 20 do mesmo mês foram capturados mais 33 boçais completamente desgastados pela viagem sendo que um entre eles estava morto.¹⁴²

O governo imperial estava decidido a não deixar pensar que a lei de 1850 era “para inglês ver” e tomou frente nas buscas pelos africanos recém desembarcados. Isso gerou rebuliço entre os fazendeiros e os jornais foram usados para destacar que as buscas deveriam respeitar certos limites, limites de autoridade senhorial dentro da sua fazenda. “Podemos supor que um dos motivos para esses limites era evitar descobertas comprometedoras. Outro, impedir que os envolvidos (...) chegassem a ser julgados e ameaçados de condenação. Mas,

¹⁴⁰ Rodrigues, **O infame comércio**, p.152.

¹⁴¹ Rodrigues, **O infame comércio**, p.168.

¹⁴² Abreu, “O caso do Bracuhy”, p.169.

(...) o argumento mais utilizado visava impedir os ‘males piores’, resultantes da insubordinação dos ‘africanos mais antigos’”.¹⁴³

Mesmo com as investidas de fazendeiros, o governo imperial estava decidido a perseguir notícias de contrabando. O ministro da justiça, Sousa Ramos, queria fazer do desembarque no Bracuhy um caso exemplar e ordenou medidas severas de repressão ao contrabando:

a deportação dos contrabandistas mais conhecidos ou recentemente apreendidos; a detenção de importadores de negros, e de fazendeiros envolvidos; a vigilância por parte do Província de São Paulo, dos Juízes de Direito e promotores Públicos, sobre as autoridades subalternas, a atuação da Guarda Nacional no auxílio às autoridades locais. O litoral passou a ser objeto de especial atenção por parte dos representantes do governo, os quais determinavam fosse sua guarda confiada a homens considerados probos; igualmente foi ordenado o patrulhamento e diligências constantes na costa, por a oficiais de confiança do governo.¹⁴⁴

O governo prometeu também recompensas à captura de africanos boçais a qualquer pessoa que realizasse a apreensão e o ministro da justiça mandou circulares aos governos locais para que se espalhasse a notícia. Houve buscas também nas fazendas e a procura por funcionários era estabelecida pela idoneidade e não pela preferência política.¹⁴⁵ Houve importantes e provadas acusações de autoridade envolvidas no desembarques, entre eles e, delegado de Bananal.

Em 19 de fevereiro de 1853, foram indiciados: Manuel de Aguiar Vallim, por crime de contrabando de africanos livres, o Major Antonio José Nogueira, o Comendador Luciano José de Almeida e Pedro Ramos Nogueira por terem comprado os ditos africanos sabendo que eram livres. Uma semana antes, o fazendeiro de Resende Francisco Ramos de Paula foi acusado de ter comprado em Bananal 20 africanos boçais. Na mesma época, em Angra dos Reis, o Comendador Joaquim José de Souza Breves era levado a júri.¹⁴⁶ Não há o resultado do processo de Francisco Ramos de Paula, mas deve ter seguido o rumo dos outros onde todos os

¹⁴³ Abreu, “O caso do Bracuhy”, p.173.

¹⁴⁴ Boccia; Malerbi, “O contrabando de escravos para São Paulo”, p.338.

¹⁴⁵ Abreu, “O caso do Bracuhy”, p.175.

¹⁴⁶ Abreu, “O caso do Bracuhy”, p.176.

réus foram considerados inocentes.¹⁴⁷ Apesar dessa última notícia, o caso do desembarque no Bracuhy trouxe à tona as reais intenções e esforços nacionais de combate ao contrabando de africanos novos. A opinião sobre os terríveis traficantes se fez pública e nos três anos que seguiram 1852 não se teve notícias sobre uma única importação de africanos.¹⁴⁸

As ações do governo imperial no Rio de Janeiro e sua vigilância em São Paulo não foram casos isolados.

Entre maio e junho de 1853, em Paranaguá, foi apreendido um negro boçal que foi submetido a exame pelas autoridades locais com a ajuda de um intérprete ladino, pois a comunicação verbal era impedida pela condição do africano. Ele revelou ter chegado a mais ou menos cinco meses e foi empregado na colheita de café, informou que outros dez boçais do mesmo desembarque estavam em terras do delegado de Bananal, Manuel Vallim. Conseguiu fugir pelos maus tratos a ele dispensados e foi encontrado por Joaquim Júlio Mendes que o entregou às autoridades.¹⁴⁹

Em Santa Catarina a política seguia o rumo nacional e combatia-se o contrabando com a ajuda do governo central, e é claro, e dos cruzadores britânicos.

João José Coutinho assume o cargo de presidente da província de Santa Catarina em 24 de janeiro de 1850, e ali permanece até 23 de novembro de 1859.¹⁵⁰ Foi um dos poucos presidentes que permaneceu bastante tempo no cargo. Assim, a política de combate ao tráfico pôde seguir um caminho mais contínuo, ao contrário do período conturbado das décadas anteriores. A partir de 1835 muitos governantes passaram pela presidência da província, governando por apenas poucos meses, a exceção foi Antero José Ferreira de Brito que

¹⁴⁷ Abreu, "O caso do Bracuhy", p.176.

¹⁴⁸ Abreu, "O caso do Bracuhy", p.193-194.

¹⁴⁹ Boccia; Malerbi, "O contrabando de escravos para São Paulo", p.342.

¹⁵⁰ Natural do Rio de Janeiro e dito filho natural, cursou Direito em São Paulo entre 1828 e 1832. Elegeu-se Deputado Provincial da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro. Veio como Presidente da Província de Santa Catarina, designado por Carta Imperial de 19 de novembro de 1849, tomando posse em 24 de janeiro de 1850. Retornou ao Rio de Janeiro e foi nomeado Administrador do Correio da Corte, por decreto de 16 de abril de 1860.

governou por 8 anos e 11 meses, entre 26 de janeiro de 1840 e 26 de dezembro de 1848. Os outros presidentes ficaram, na média, pouco mais de 7 meses exercendo o cargo.¹⁵¹

Desde a primeira proibição do tráfico em 1827, portos menos visados e fora da rota tradicional foram cada vez mais utilizados para desembarcar africanos recém chegados para depois partir para as grandes províncias. Com a proibição efetiva de 1850 o governo central tomou medidas junto aos governos locais para que a vigilância aumentasse e mesmo esses portos menos visados ficassem na mira do policiamento. Os governos provinciais receberam uma circular informando sobre recompensas oferecidas: em ofício de 21 de maio de 1852 João José Coutinho informou ao ministro da justiça que havia recebido a circular e faria constar às autoridades policiais em seus distritos que seriam premiados os habitantes que apreenderem africanos no ato do desembarque ou imediatamente depois, assim como seriam premiadas as apreensões no mar.¹⁵²

Algumas dificuldades ainda eram enfrentadas pelas autoridades, principalmente as provinciais, no combate aos desembarques. Não são exatamente as mesmas enfrentadas nos anos anteriores, não há mais denúncias de corrupção de autoridades políticas, de policiais ou de outras forças que atuavam na repressão. Há ainda a reclamação de atraso tecnológico e falta de força policial no combate ao tráfico. As autoridades catarinenses pareciam enfrentar problemas para capturar navios e talvez por isso tenha havido a participação do governo central em algumas investigações e também a presença da marinha inglesa na costa catarinense ajudando a repelir novos desembarques.

O principal período de tráfico de escravos documentado no litoral catarinense foi revelado pelos episódios de maio a julho de 1851.

Em 10 de maio de 1852, o presidente informa o ministro da justiça que

¹⁵¹ Sobre a biografia dos governantes Santa Catarina: Carlos Humberto Pederneiras, **Os governantes de Santa Catarina**: notas biográficas (1739-1982). Florianópolis: Editora da UFSC, 1983.

¹⁵² Arquivo Nacional (AN). IJ1 559. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho para José Indefonso Ramos, Ministro de Estado dos Negócios da Justiça. Desterro, 21 de maio de 1852.

consta que em 5 ou 6 de maio de 1851, houve o desembarque de 200 africanos boçais vindos em um patacho denominado Destro que cruzou por um ou dois dias entre a Ilha do Campeche e a Armação da Lagoinha, os baldeara para hiates que os levava para diversos lugares desta província, indo depois para Porto Belo. Nenhum outro desembarque consta que nessa província tenha havido daquela época para cá, nem mesmo a respeito tem chegado ao meu conhecimento o mais vasto rumor.¹⁵³

Esse caso é outro que deve ser investigado mais a fundo através de outros documentos.

Um grande desembarque como esse de 200 africanos novos em uma província que não se acreditava que participasse ativamente do tráfico, ajuda a desmascarar mais uma face do comércio de africanos: ainda que aparentemente não se fixassem em Santa Catarina, a costa estava servindo para o desembarque e a partir daqui eles eram levados para diversas outras províncias. A historiografia também considera que o tráfico já estava praticamente extinto e esse desembarque grande nos mostra que ainda havia traficantes agindo e importando ilegalmente africanos.

Há indícios de que nossos portos serviam a armação dos navios que se destinavam à costa africana. Nestes locais, os navios eram limpos, armados de mantimentos, instrumentos de ferro e organizados para a próxima viagem. Eram providos de água e alimentos suficientes à tripulação e aos africanos novos que seriam trazidos ao Brasil. Ali havia também estruturas para o recebimento de africanos novos recém desembarcados que depois seriam transportados para outras províncias. A apreensão do *Catão* ilustra esse engajamento: apreendido em 1850, tinha 20 escravos a bordo e transportava exagerada quantidade de mantimentos para uma tripulação de 17 homens.¹⁵⁴

Manoel Joaquim da Costa, delegado de polícia de Laguna, comunica ao presidente da província que há um navio do Rio de Janeiro se armando no porto daquela cidade. O ofício é de 12 de julho de 1851 e informa sobre as atividade do patacho sardo *Industrioso*:

consta, que o patacho sardo *Industrioso* se destina ao tráfico de africanos deve sair do Rio de Janeiro e armar-se no porto desta cidade, ou em alguns lugares deste

¹⁵³ Arquivo Nacional (AN). IJ1 559. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho para José Indefonso Ramos, Ministro de Estado dos Negócios da Justiça. Desterro, 21 de maio de 1852.

¹⁵⁴ Beatriz Gallotti Mamigonian. “O litoral de Santa Catarina na roa do abolicionismo britânico” (décadas de 1840 e 1850). p.3.

município, para onde tem de antemão mandado marinheiros; e bem assim igualmente consta, que em alguns lugares desta província existem depósitos de vasilhames e de outros objetos para armamento de embarcações que se destinam a costa da África, ou pra o recolhimento de africanos.¹⁵⁵

Essas armações pareciam ser bem organizadas pelos traficantes interessados, pois se tem a informação que essa embarcação já enviou previamente alguns marinheiros que parecem esperar algum desembarque.

O ofício informa também que as notícias de depósitos de vasilhames ou de outros objetos destinados ao tráfico no município serão investigadas assim como qualquer outra suspeita. Seriam intensificados também os registros e averiguações em qualquer embarcação que entrar no porto. Até aquele momento essas investigações estavam sendo realizadas por um vapor inglês que se encontrava no porto.

Um ofício de 29 de julho de 1851 do chefe de polícia Manoel da Costa Pereira informa ao presidente que em alguns lugares do município de Porto Belo, principalmente nos denominados Zimbros, Ganchos, Garoupas e Tijucas, existiam depósitos de vasilhames e outros preparativos para armação de embarcações que se destinam à costa da África ou então para receber africanos novos.¹⁵⁶

O delegado de polícia de São Francisco, Joaquim Jozé de Oliveira Cereal, também parece preocupado com esses depósitos em seu município. Em ofício ao presidente da província de 30 de agosto de 1851, ele informou que um cruzeiro inglês havia feito uma apreensão de suprimentos descarregados na Ilha dos Remédios. Foram desembarcados sacos de arroz e de feijão e essas provisões podem estar destinados ao abastecimento de navios envolvidos no tráfico de africanos.¹⁵⁷ Esses suprimentos seriam utilizados no abastecimento

¹⁵⁵ APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Delegado de Polícia de Laguna, Manoel Joaquim da Costa, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Laguna, 12 de julho de 1851.

¹⁵⁶ APESC. Ofício do Chefe de Polícia para o Presidente da Província. Ofício do Chefe de Polícia, Manoel da Costa Pereira, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Desterro, 29 de julho de 1851.

¹⁵⁷ APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Delegado de Polícia de São Francisco, Joaquim Jozé de Oliveira Cereal, para o Presidente da Província Santa Catarina João José Coutinho. São Francisco, 30 de agosto de 1851.

para futuras viagens dos negreiros à África e essa apreensão corrobora com a afirmação de que a costa catarinense era ainda utilizada e procurada para o abastecimento de navios.

Alguns boatos parecem ter rondado as investigações dos delegados de polícia. Agostinho Leitão d'Almeida, delegado de Desterro, informava ao presidente em 6 de outubro de 1852 que nada de novo consta sobre o tráfico de africanos. A exceção é uma notícia que apareceu na cidade sobre o apresamento feito por uma embarcação inglesa à outra carregada de africanos. Mas depois de realizar as devidas indagação, de acordo com o delegado, a notícia revelou-se falsa.¹⁵⁸

Aparentemente, em 1853 ainda havia atividades suspeitas no litoral catarinense. Em ofício ao presidente de província datado de 4 de abril de 1853, o suplente do delegado de Laguna lamentava a situação em sua cidade e reclamava ajuda.¹⁵⁹ Ele disse que entre o dia 28 de março e 2 de abril de 1853 um navio havia bordejado entre o Morro de Santa Marta e Araranguá. Admitia que se esse navio destina-se ao tráfico,

fácil lhe será fazer o desembarque e conduzir os africanos para onde lhe convier sem que estes possam ser capturados pela falta de força que tenho; pois de novo torno a disser a V. Ex^a que não conte com a Guarda Nacional, porque da forma que ela está, não obedece, senão quando aqui houver uma força de primeira linha ainda que pequena seja.¹⁶⁰

Em ofício de 3 de agosto de 1853 o mesmo suplente do delegado de Laguna informou ao presidente da província que havia recebido uma denúncia de desembarque através de uma comunicação vinda do chefe de polícia da Corte.¹⁶¹ Essa comunicação informava que em junho daquele ano tinha havido um desembarque de africanos novos nas imediações do Cabo de Santa Marta e que o navio importador era o paquete espanhol *Canário*. O chefe de polícia

¹⁵⁸ APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Delegado de Polícia do Trato da cidade de Desterro, Agostinho Leitão d'Almeida, para o Presidente da Província da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Desterro 6 de outubro de 1852.

¹⁵⁹ APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Suplente do Delegado de Polícia de Laguna, Antonio Joaquim Wanreller, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Laguna, 4 de abril de 1853.

¹⁶⁰ Idem.

¹⁶¹ APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Suplente do Delegado de Polícia de Laguna, Antonio Joaquim Wanreller, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Laguna, 3 de agosto de 1853.

exige investigações e resposta a indagações do governo local. O delegado suplente Antonio Joaquim Wanderler alegou ao presidente da província que a notícia do desembarque era inverossímil:

permita-me dizer-lhe, que foi iludido o Excelentíssimo Chefe de Polícia da Corte com a notícia que lhe deram de semelhante desembarque, pois que distando aquele morro de Santa Marta duas léguas desta cidade não era possível fazer-se semelhante desembarque sem chegar ao meu conhecimento, para o que tenho sido perspicaz, não só para aquele ponto, como para outros, e com muita recomendação aos Inspetores de Quarteirão.¹⁶²

Ainda que não tenha trazido informações adicionais quanto às investigações do desembarque do *Canário*, o mesmo ofício nos remete às atividades de traficantes de fora da província agindo em Santa Catarina.

O delegado suplente afirmou que lhe constava ser esperada no seu município a chegada do patacho, ou pacote, *Flor de Loanda* carregado de africanos nas imediações de Santa Marta. Quem aguardava o desembarque eram os senhores F. Penteadó, F Chaves e F. Barbosa, de Porto Alegre. Foram feitas investigações e todos estavam na vigilância em diversos lugares do município. Com o mesmo fim, havia uma força policial de observação em Torres por ordem do governo de Porto Alegre. Mesmo com a vigilância, o suplente reclama da falta de forças em serviço. Diz que uma força policial de cavalaria deveria se instalar principalmente em Araranguá “por ser este o lugar o mais próprio para qualquer desembarque”.¹⁶³ Por essa declaração, é possível que os traficantes continuassem buscando locais para desembarcar onde as autoridades fossem coniventes ou inoperantes. Mesmo com a vigilância de autoridades brasileiras e inglesas, os portos catarinenses parecem ter sido uma boa alternativa tanto para a preparação da viagem quanto para o desembarque de novos cativos.

¹⁶² APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Suplente do Delegado de Polícia de Laguna, Antonio Joaquim Wanreller, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Laguna, 3 de agosto de 1853.

¹⁶³ APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Suplente do Delegado de Polícia de Laguna, Antonio Joaquim Wanreller, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Laguna, 3 de agosto de 1853.

Com a emergência da lei antitráfico em todo país, não só os catarinenses do litoral se armaram contra tentativas de desembarque. Subdelegados e inspetores de quarteirão de províncias do interior também foram informados que deveriam apreender africanos mesmo depois de conduzidos para o interior “e que se capturem os delinqüentes importadores, ou mesmo lavradores, e outras pessoas em poder de quem forem achados os africanos, a fim de serem punidos com todo o vigor das leis”.¹⁶⁴ O delegado da vila de Lages, na serra catarinense, informa que deu ordens precisas aos subdelegados para exercerem forte vigilância às tentativas de fazer trânsito de escravos naquele município.¹⁶⁵

Um boato surge em 1854 quando de uma suspeita de desembarque de africanos novos. Em 11 de junho de 1854 há menção a uma suspeita de desembarque em Tramandahy. João José Coutinho informa em ofício a José Luis Vieira que no dia 27 de maio foi-lhe apresentado um sujeito que disse que teve uma conversa com um individuo vindo de Laguna e esse havia lhe dito que um palhabote com bandeira americana havia chegado em Tramandahy e entre 1 e 3 de maio desembarcado 150 africanos. O navio teria permanecido em Tramandahy até o dia 22 do corrente para concluir o negócio.

Para realizar as investigações sobre o caso João José Coutinho mandou autoridades para o local:

(...) o Delegado foi [ilegível] para Laguna no dia 7 de junho. O Chefe de Polícia o qual chegou ali na noite do dia 8, e seguindo até diante do Camacho e procedendo as mais minuciosas indagações nem o mais leve indício de tráfico de africanos encontrou. (...) o Chefe de Polícia saiu de Laguna no dia 18 e aqui chegou convencido de que eram infundados todos os boatos e que era improvável ter-se dado qualquer desembarque das Torres até Santa Marta que dentro de três dias não estivesse público na Laguna. Parte da escolta que rondava a praia do Araranguá, chegou a esta capital no dia 8 tendo dali saído em princípios desse, e um Sargento da Cavalaria de Polícia (...) informou-me que até aquela data nada havia e que

¹⁶⁴ APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Delegado de Polícia de São Jozé, João Francisco de Souza, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. São Jozé 16 de março de 1853.

¹⁶⁵ APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Delegado de Polícia da Vila de Lages, Guilherme Ricken, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Villa de Lages, 5 de abril de 1853.

inteiramente sem fundamento era a notícia que a V.Ex^a dera o Cônsul de S.M.Britânica.¹⁶⁶

Para encerrar as suspeitas o presidente diz que o navio avistado não poderia ter sido outro senão o Campeão da Liberdade que saiu do Rio Grande para São Francisco com escala pela capital que foi registrado pela corveta a vapor Pedro II e que bordejou pela costa de Laguna entre 26 e 28 de maio.¹⁶⁷

Percebemos que mesmo que o tráfico tenha começado a ser reprimido na década de 1850 algumas ocorrências ainda foram encontradas em ofícios de autoridades catarinenses em datas avançadas.

Joze Antonio Vieira, delegado suplente de Laguna, informou em ofício de 9 de maio de 1854 ao presidente da província que havia recebido seu ofício datado do dia 5 do corrente que ordenou que se tomasse as providências necessárias “a fim de serem capturados os africanos e a tripulação de um palhabote ou hiate, que consta ao governo provincial haver saído da costa deste município em fins de março último para a costa da África, pretendendo desembarcar neste mesmo município os referidos africanos, de Santa Marta e o Tramandahy”.¹⁶⁸

Em 11 de julho de 1854 o presidente João José Coutinho enviou um ofício ao delegado de polícia de Laguna dizendo que forças policiais do Rio Grande do Sul se achavam em Araranguá para coadjuvar na repressão do tráfico e evitar desembarques: “V. Mce proceda de acordo com ela a fim de evitar qualquer desembarque que se tente na costa desses

¹⁶⁶ AN. IJ1 886. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, João José Coutinho, para José Luis Vieira. Desterro, 11 de julho de 1854.

¹⁶⁷ AN. IJ1 886. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, João José Coutinho, para José Luis Vieira. Desterro, 11 de julho de 1854.

¹⁶⁸ APESC. Ofício do Delegado de Polícia pra o Presidente da Província (1842-1883).. Ofício do Delegado de Polícia Suplente de Laguna, Jozé Antonio Vianna, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Laguna 9 de maio de 1854.

municípios e para apreender os africanos e capturar os contrabandistas quem quer que eles sejam”.¹⁶⁹

Em 21 de agosto João José Coutinho ordena a Américo Antonio da Costa, 1º suplente de juiz municipal de Laguna, que deve ser informado se é ou não exata a informação sobre o desembarque no Iguahy. Em 27 de agosto de 1854, o presidente da província enviou um ofício ao 2º suplente de juiz municipal de Laguna, João Pacheco dos Reis, pedindo informações sobre um desembarque no arroio de Iguahy nos dias 11 e 12 de junho que teria ocorrido na costa que divide Rio Grande e Santa Catarina.¹⁷⁰

Em resposta ao ofício do presidente, em 28 de agosto de 1854, Américo declarou: “informei-me com as pessoas conhecedoras do lugar e me afirmam que tal arroio não existe, e nem é conhecido nas costas dessa Província com o Rio Grande e que tal desembarque de africanos não houve, sendo falsas as notícias que há meses grassam a tal respeito”.¹⁷¹ As mesmas ordens de 21 de agosto foram enviadas a outras autoridades de Laguna e as respostas foram semelhantes.

O delegado substituto, Antonio Joaquim Wanreller disse que conhecia o local porque já havia viajado para lá e que desconhece a existência do arroio do Iguahy.¹⁷² O 2º suplente do delegado de Laguna, Joze Antonio Vianna disse que não poupou meios para colher notícias do dito desembarque, mas que não existe na costa tal arroio e que o desembarque não seria possível: “(...) permita-me V. Ex^a que eu observe, que se fosse verídico em tal desembarque

¹⁶⁹ AN. IJ1 886. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, João José Coutinho, para José Luis Vieira. Desterro, 11 de julho de 1854.

¹⁷⁰ AN. IJ1 886. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, João José Coutinho para o 2º suplente de Juiz Municipal de Laguna, João Pacheco dos Reis. Laguna, 27 de agosto de 1854.

¹⁷¹ AN. IJ1 886. Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina, João José Coutinho para o 1º Suplente de Juiz Municipal de Laguna Américo Antonio da Costa. Laguna, 28 de agosto de 1854.

¹⁷² APESC. Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do Delegado de Polícia Substituto de Laguna, Antonio Joaquim Wanreller, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Laguna 28 de agosto de 1854.

não era possível que fosse efetuado despercebidamente sem quão logo fosse vulgarizado”.¹⁷³ A autoridade parecia confiar que a população não seria conivente com os traficantes. Os tempos haviam mudado.

Nos documentos pesquisados, notas sobre novos desembarques ou sobre escravidão em Santa Catarina começam a deixar de ser notícia após 1855, e as notícias que se seguem se dirigem para a crescente presença do imigrante em terras catarinenses, o que aponta nosso estado na mesma direção dos acontecimentos do restante do país.

No fim da década de 1850 não houve mais notícia de desembarques ilegais. Depois de demonstrar suas verdadeiras intenções com o tráfico, o governo pediu novamente a anulação do Ato Aberdeen em 1864, mas os ingleses não aceitaram. Vivia-se uma época de crise diplomática e a revogação veio somente em 1869 quando o tráfico transatlântico Brasil - África já estava completamente extinto.¹⁷⁴

Um outro efeito da proibição de 1850 foi a intensificação de uma outra categoria de comércio de escravos: o tráfico interno de escravos que era feito em navios que praticavam navegações de cabotagem. Esse era tido como legal e não poderia sofrer intervenções inglesas nem brasileiras. O tráfico interprovincial serviu para transportar, de províncias onde o escravo era mais barato e menos fundamental para outras onde havia grande demanda e grande número de escravos nas décadas seguintes.

¹⁷³ APESC. Ofício do Delegado de polícia para o Presidente da Província (1842-1883). Ofício do 2º Suplente de Delegado de Polícia de Laguna, Joze Antonio Vianna, para o Presidente da Província de Santa Catarina João José Coutinho. Laguna 29 de agosto de 1854.

¹⁷⁴ Bethell, **A abolição do tráfico de escravos no Brasil**, p.351-353.

Conclusão

As atividades dos traficantes nos primeiros anos da proibição do tráfico no Brasil não foram abaladas pela legislação. A pressão inglesa cresceu, mas o governo imperial não estava preparado e nem muito disposto a fazer valer as leis. As autoridades eram coniventes, as forças policiais insuficientes e despreparadas, o crescimento econômico aumentou a demanda pela mão-de-obra e a oferta na África também não sofreu quedas.

Durante os primeiros anos que seguiram a lei que proibia o contrabando de escravos em 1831, houve uma queda nas importações e o governo repreendeu desembarques ilegais. Mas esses esforços foram passageiros e durante as décadas de 1830 e 1840 o tráfico funcionou livremente e, inclusive, aumentou de volume.

O cenário mudou em 1850 quando foi aprovada a lei Eusébio de Queirós e a partir daí, a postura do governo brasileiro mudou. Os traficantes sofreram com investidas do governo britânico e também das autoridades brasileiras e tiveram que inovar as táticas de desembarque para não levantar suspeitas: usavam bandeiras de embarcação de outros países em seus navios (simular bandeira), preferiam portos mais afastados dos grandes centros e preferiam também as regiões de fronteira entre as províncias onde a vigilância era menor.

Investimentos foram realizados para aumentar o poder das forças policiais, autoridades coniventes não eram mais aceitas, perseguições foram realizadas para evitar desembarques e também para buscar africanos recém-desembarcados.

Nesse cenário, Santa Catarina foi deixada de lado durante algum tempo. A historiografia acabou afastando a província desse panorama, pois não a considerava cenário para as ações dos traficantes durante o período ilegal do tráfico.

O que esse trabalho mostrou foram alguns apontamentos contrários a essa historiografia. Através da análise de documentos oficiais, percebemos que Santa Catarina foi palco de vários casos de desembarques ilegais e também armação de navios negreiros.

Percebemos também através desses documentos que a província seguiu o contexto nacional: os desembarques foram mais investigados e o litoral mais vigiado a partir da década de 1850. Ainda que os escravos não permanecessem todos aqui, os portos catarinenses foram utilizados para desembarcar africanos que posteriormente seriam transportados para outras províncias.

Depois de finalizar o trabalho, várias outras questões vêm à tona e percebemos que esse é só o início de um trabalho grande que temos pela frente. Não só a escravidão precisa ser mais bem pesquisada, mas graças a trabalhos recentes estamos melhor percebendo nossa história inserida no contexto nacional. Cada vez que buscamos isso, percebemos quantos temas surgem como possibilidades de estudo e como ainda temos histórias para investigar, pesquisar e desvendar.

Anexo

“Tenho a honra de passar às mãos de V. Ex^a a inclusa relação dos africanos livres existentes nesta província, na qual menciono os filhos existentes de uma africana”.¹⁷⁵

Nome	Sexo	Idade	Estado*	Nação	Ofício	Conduta	Moléstia	Obs.
Henrique	M	40	S	Benguela	Alfaiate	Regular		1
Manoel	M	30	S	Benguela	Ferreiro	Regular		
Duarte	M	28	S	Cabinda	Pedreiro	Regular		
Bonifácio	M	45	S	Angola	Carteiro	Regular		
Antonio	M	14	S	Congo	Carpinteiro	Boa		
André	M	14	S	Benguela	Carpinteiro	Boa		
Antero	M	12	S	Congo	Pedreiro	Boa		
Barbosa	M	13	S	Benguela	Pedreiro	Boa		
Valério	M	14	S	Congo	Barbeiro	Boa		
Fellipa	F	14	S	Benguela	Cozinheira	Boa		
Cornélia	F	13	S	Benguela	Costureira	Boa		
Leonor	F	12	S	Benguela	Lavadeira	Boa		
Maria Rosa	F	44	S	Cabinda	Não consta	Boa	Padece de [ilegível] e tem uma perna inchada	2
Rufina	F	36	S	Cabinda	Não consta	Boa		3

Observações:

- 1) Os doze primeiros foram concedidos ao Hospital de Caridade da Capital, onde se acham.
- 2) Seus serviços estão arrematados ao Tenente reformado Manoel Ferreira da Costa Seara em cuja casa existe bem tratada assim como os filhos existentes seguintes: João Olympio, 7 anos, brasileiro e freqüentador da escola de Letras; Perciliana, 5 anos, também freqüentadora da Escola de Letras. Além desses teve mais dois filhos que faleceram.
- 3) Seus serviços estão arrematados à família do negociante Joaquim Fernandes Capela em cuja casa existe bem tratada. Faleceram dois filhos que tem dito.

* Estado: S: solteiro(a); C: casado(a).

¹⁷⁵ APESC. Ofício do Presidente da província de Santa Catarina João José Coutinho para o Ministro da Justiça. Desterro, 2 de janeiro de 1854.

Glossário

Água Aberta. É quando falta água doce em um navio, em alto-mar, fato que apresenta um forte motivo para a arribada forçada, objetivando abastecer a embarcação.

Alfândega. Repartição federal instalada nos portos de entrada no país, onde se depositam mercadorias importadas e se examinam as bagagens de passageiros que estão em trânsito para o exterior ou chegam ao país; o termo designa toda a repartição ou apenas a sala de bagagem, mas se estende aos pátios ao ar livre, onde ficam as cargas de grande porte; pátio alfandegário. O termo designa ainda os direitos alfandegários; nesta acepção é sinônimo de aduana; a alfândega é a estação mercadora dos tributos devidos pela importação e exportação de bens, tributos genericamente designados direitos alfandegários.

Alto-mar. Região do mar afastada da costa, além do mar territorial. Em termos jurídicos, o alto-mar é livre, isto é, não está subordinado a qualquer domínio ou jurisdição, já que está além do mar que compreende as águas interiores, ou o mar territorial de qualquer nação.

Angra. Baía pequena, mais alongada, formando um porto.

Aparelhar. Ato ou efeito de preparar o navio para dar partida.

Apresamento. Ato ou efeito de o navio inimigo ou corsário se apoderar de outro navio ou sua carga. Diz-se também presa. Já a pilhagem é quando o navio apresador é pirata.

Armação. 1. Equipagem do navio. 2. Conjunto de atividades destinadas a aparelhar ou guarnecer o navio, de modo a poder realizar a viagem projetada. 3. Aparelhos empregados em navegação. Diz-se, também, aparelhamento ou guarnecimento.

Arribada. Quando uma embarcação, por qualquer motivo, entra num porto que não é de seu destino, nem de sua escala.

Arribada forçada. Entrada de um navio em porto diverso do seu destino, para abrigar-se do mau tempo, ou por outros motivos que o impeçam de continuar a viagem. Contrária à arribada voluntária, ocorre por circunstâncias alheias à vontade do capitão do navio. São causas justas

para arribada forçada: falta de víveres ou aguada; quaisquer acidentes acontecidos à equipagem, carga ou navio, que impossibilite este de continuar a viagem; temor fundado de inimigo ou pirata.

Arribada voluntária. Entrada de um navio em porto que não é de seu destino, nem de sua escala. Segundo Silva Costa, ela resulta de única e exclusiva vontade do capitão do navio.

Auditor da Marinha ou da Armada. Juiz de direito agregado aos tribunais marítimos ou da armada.

Avaria. Prejuízos e danos causados aos navios e mercadorias, por violência, choque ou outras causas diversas.

Bandeira da embarcação. Bandeira que indica a nacionalidade do país onde a embarcação está inscrita, independentemente da origem da sua carga.

Barco. Nome dado para embarcação de qualquer espécie. Pode ser costeira, com um só mastro, de dimensões variáveis; possuir pequenas dimensões e não ter cobertura, enfim, qualquer embarcação.

Belonave. O mesmo que navio de guerra.

Bloqueio. Operação que consiste em impedir a entrada de um navio num porto em país inimigo, de reforços, mantimentos, munições etc. O bloqueio se exerce geralmente por intermédio de força armada, através dos navios de guerra, cuja missão é impedir qualquer comunicação com os portos de um país, a fim de evitar o seu reabastecimento. Circunscreve-se não só aos navios do país bloqueado, como ainda aos de outros países. Os navios que procuram transpor o bloqueio estão sujeitos ao apresamento e a outros perigos decorrentes da tentativa.

Brigue. Veleiro de dois mastros.

Cabotagem. Entende-se como sendo a navegação costeira, feita em águas de um país. Devido aos acidentes geográficos próprios da costa, a cabotagem é considerada mais perigosa que a navegação em alto-mar.

Capitão. A palavra 'capitão' é empregada no Regulamento do Tráfego Marítimo, genericamente, para designar a pessoa que dirige, comanda e que é responsável pela embarcação, seus efeitos e disciplina. O capitão é a autoridade suprema de bordo à qual está sujeita a tripulação, que lhe deve estrita obediência em tudo relativo ao serviço da embarcação.

Carregamento. O mesmo que carregação, significando o ato de carregar o navio. Também significa o conjunto de coisas que constitui uma carga.

Clandestino. Todo produto estrangeiro sujeito ao pagamento de direito aduaneiro, mas que entra no país sob a forma de contrabando. Denomina-se também de clandestino o passageiro de um navio que viaja sem passagem ou sem reconhecimento da sua tripulação.

Comandante. Título dos oficiais da Marinha que têm o comando de um navio.

Compartimento. Designação de qualquer subdivisão interna da embarcação.

Contrabando. 1. Ato ilícito que se processa das seguintes maneiras: a) através de descarga, desembarque ou embarque de mercadorias em qualquer ponto do litoral e margem dos rios e águas internas do país; b) através de mercadorias extraviadas ou desencaminhadas, que foram abandonadas em qualquer ponto dos referidos no item anterior, pelos seus condutores, no ato de serem perseguidos pela fiscalização. 2. Mercadorias, gêneros e objetos decorrentes de ato ilícito nas seguintes circunstâncias: a) quando apreendidos nos mares, ancoradouros, rios e águas interiores, dentro da zona fiscal, subtraídos, em contravenção da legislação vigente, das embarcações responsáveis pelo recebimento, condução e desembarque; b) quando são manifestadas e apreendidas nas buscas dadas nas embarcações sujeitas à fiscalização; c) quando encontrados nos ancoradouros e lugares sujeitos à fiscalização sem guia ou despacho,

ou quando forem descarregados ou embarcados sem ordem da repartição competente: d) quando subtraídos de depósitos e armazéns sujeitos à jurisdição e fiscalização das alfândegas; e) quando entrados pelas fronteiras no território do país e forem descobertos neste, ou nos caminhos e desvios escusos e não freqüentados. São também suspeitas de contrabando as embarcações que forem encontradas atracadas em lugares impróprios, fora da zona fiscal, sem a devida permissão.

Contramestre. Oficial marinho imediato ao mestre.

Costa. 1. Faixa de terra banhada pelo mar ou próxima ao mar. 2. Litoral. A expressão "ar à costa" designa a ação de a embarcação encalhar no litoral.

Cruzador. Navio de combate de tamanho médio, construído para desenvolver grande velocidade num grande raio de ação. Os cruzadores modernos equivalem às antigas fragatas, chalupas de guerra e brigues armados. O cruzador tem a função de patrulhar as vias marítimas contra os ataques dos navios inimigos; proteger os navios mercantes amigos; e fazer o serviço de reconhecimento no mar. Tecnicamente, o cruzador está classificado abaixo do couraçado e acima do contratorpedeiro e da canhoneira. É armado com menos canhões pesados e menos blindagem do que o couraçado. Este ganho em peso é que lhe proporciona maior velocidade.

Cruzeiro. Designação do navio ou da viagem de instrução ou exploração naval.

Embarcação. Qualquer construção que se destina à navegação marítima, fluvial ou lacustre. A embarcação é um navio, barco ou qualquer flutuante destinado à navegação. No entanto, o termo aplica-se mais geralmente aos barcos de pequena tonelagem, destinados ao transporte de pessoal ou de material leve. As embarcações podem ser a remo, à vela, a motor ou a vapor e têm nomenclatura muito variável. Em nossa Marinha, o termo "embarcação" é particularmente usado para designar qualquer das embarcações pequenas transportáveis a bordo dos navios, e também as empregadas pelos estabelecimentos navais, ou particulares, para seus serviços no porto.

Enseada. 1. Recôncavo de costa marítima. 2. Pequeno porto que serve de abrigo às embarcações. 3. Angra pequena.

Escotilha. 1. Abertura situada na cobertura do navio, pela qual as mercadorias entram ou saem dos porões. É uma espécie de alçapão nas coberta ou no porão do navio. 2. Abertura feita num convés, para passagem de ar, luz, pessoal ou carga.

Escuna. Embarcação ligeira de dois mastros, levemente inclinados para ré, ambos com vela latina, tendo o da proa uma pequena gávea, chamada velacho, e um joanete.

Esquadra. 1. Conjunto de navios ou aviões de guerra de um país. 2. Seção de uma companhia de infantaria. 3. Divisão de uma armada ou frota.

Fundeadado. Fundear; ancorar. 1. Chama-se fundear ou ancorar a manobra de lançar uma âncora ao fundo, para com ela manter o navio seguro por meio de sua amarra. 2. Surgir num porto ou baía.

Iate. 1. Navio ou pequena embarcação de recreio, de cerimônia ou de aparato, de pequena lotação, com dois mastros e um gurupés. 2. Embarcação à vela ou a motor, de recreio ou competição.

Lastro. Qualquer corpo pesado posto no fundo ou no porão do barco para aumentar-lhe a estabilidade. O lastro pode ser de água, areia, cascalho ou ferro. No Nordeste brasileiro, conjunto de paus que forma o corpo das jangadas.

Marinheiro. 1. Diz-se de tudo que pertence à marinhagem e principalmente ao navio convenientemente preparado para navegar. 2. O que trabalha a bordo. 3. Indivíduo que conhece a arte de dirigir um navio ou que sabe aparelhá-lo e fazer todos os serviços de bordo. 4. Marujo.

Nacionalidade. Qualificação jurídica da embarcação, segundo a qual sua condução se sujeita a um país e a suas leis. Para a atribuição de nacionalidade considera-se geralmente a

nacionalidade do proprietário ou sócio maior da embarcação. Segundo o regulamento do tráfego marítimo, aplicado pelas Capitânicas dos Portos do Brasil, a transferência de propriedade de uma embarcação que implique a perda da nacionalidade brasileira só poderá ser feita mediante requerimento deferido pela capitania, que cancelará a inscrição do barco após a venda.

Navio. É toda construção náutica, de grande porte, dotada de meios próprios de propulsão, sempre destinada à navegação de longo curso; de grande ou pequena cabotagem, apropriada ao transporte marítimo ou fluvial. É a definição dada pelo artigo 3º do decreto nº 15.788, de 8 de novembro de 1922, com exceção da frase grifada.

Paquete. 1. Navio grande, geralmente movido a vapor, para transporte de passageiros (turismo), correspondência e mercadorias. 2. Tipo de embarcação à vela, do alto São Francisco, para transporte de passageiros e cargas. 3. Antigo veleiro de pequenas dimensões que transportava mercadorias, passageiros e, principalmente, correspondência.

Patacho. Embarcação ligeira de dois mastros e mastaréu de joanete no mastro da proa.

Paquete. Grande navio a vapor, para transporte de passageiros, mercadorias e correspondência.

Rota. 1. Caminho seguido por uma embarcação. 2. Direção que a embarcação assume em relação a um ponto fixo da superfície terrestre. Raramente coincide com a direção da proa, devido à ação do vento e da corrente, que gera abatimento e deriva. 3. Rumo.

Simular bandeira. Navegar com a bandeira de outra nacionalidade para gozar das mesmas vantagens dos barcos da bandeira que arvora.

Tonelada. Peso de mil quilogramas, também conhecido como tonelada métrica; no sistema inglês, medida de peso correspondente a 1.016.046 quilos; antigo peso de 793.218 quilos, equivalente a 13 quantias e meio. Medida para calcular o porte e o frete das embarcações; medida dos navios ou a quantidade de mercadorias ou cargas que podem transportar.

Tripulação. Conjunto de homens que trabalham em um navio, executando manobras e demais serviços de bordo.

Veleiro. 1. Barco movido a vela. 2. Pessoa que confecciona velas.

Fontes

Arquivo Público do Estado de Santa Catarina

Ofício do Delegado de Polícia para o Presidente da Província (1842-1883).

Ofício do Chefe de Polícia para o Presidente da Província.

Registro da Correspondência do Presidente da Província para o Ministro da Justiça.

Registro do Presidente da Província pra os Juízes (1835-1888).

Arquivo Nacional

Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina. IJ1 886.

Ofício do Presidente da Província de Santa Catarina. IJ1 559.

Referências bibliográficas

Barry, Boubacar, **Senegâmbia: o desafio da História Regional**. Rio de Janeiro: Centro de Estudos Afro-Asiáticos (CEAA), Universidade Cândido Mendes, 2000.

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: Ed. Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

Boccia, Ana Maria Mathias; Malerbi, Eneida Maria, “O contrabando de escravos para São Paulo”. In: **Revista de História**, n.112 (1977).

Cabral, Oswaldo Rodrigues, **Nossa Senhora do Desterro**. Vol. 2 Memória. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1979.

_____, Composição do complexo social em Santa Catarina. In: SANTOS, S.C. dos. **Povo e tradição em Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. Edeme, 1971. Coleção Realidade Catarinense.

_____, **História de Santa Catarina**. 2 ed. rev.atual. Sem cidade, sem editora, 1970.

Canabrava, Alice Piffer, “Um desembarque clandestino de escravos em Cananéia”. **Revista de História**, n.1, ano 1, vol.1 (1950).

Cardoso, Paulino de Jesus Francisco, **Negros em Desterro: experiências de populações de origem africana em Florianópolis (1860-1888)**. 2004. 304 f. Tese (Doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

Castro, Hebe Maria Mattos de; Schnoor, Eduardo (orgs.), **Resgate: uma janela para o oitocentos**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.

Conrad, Robert Edgar, **Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850 – 1888**. 2 ed. Tradução de Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

_____, **Tumbeiros**: o tráfico escravista para o Brasil. Tradução de Elvira Serapicos. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985.

Correa, Carlos Humberto Pederneiras, **Os governantes de Santa Catarina**: notas biográficas (1739-1982). Florianópolis: Editora da UFSC, 1983.

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.

Leandro, José Augusto, “Em águas turvas: navios negreiros na baía de Paranaguá”. In: **Esboços** – Revista do programa de pós-graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina, nº 10. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2003.

Mamigonian, Beatriz Gallotti, “O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831”. In: Silvia Hunold Lara; Joseli Maria Nunes Mendonça (orgs.). **Direitos e justiças do Brasil**: Ensaios de História Social. Campinas, SP: Ed. da Unicamp, 2006.

_____, “Revisitando o problema da ‘transição para o trabalho livre’: a experiência dos africanos livres”. In: Manolo Florentino (org.). **Tráfico, cativo e liberdade**: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2005.

_____, “O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850”. In: II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2005, Porto Alegre. Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Porto Alegre, 2005.

Mattoso, Kátia M. de Queirós, **Ser escravo no Brasil**. 3 ed. Tradução de James Amado. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1990.

Neves, Maria de Fátima Rodrigues das, **Documentos sobre a escravidão no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2001. (Coleção Textos e Documentos, v.6).

Oliven, Ruben George, “A invisibilidade social e simbólica do negro no Rio Grande do Sul”. In: Leite, Ilka Boaventura (org.) **Negros no sul do Brasil**: invisibilidade e territorialidade. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1996.

Pantoja, Selma, **Nzinga Mbandi**: mulher, guerra e escravidão. Brasília: Ed. Thesaurus, 2000.

Piazza, Walter Fernando; Hubener, Laura Machado, **Santa Catarina: história da gente**. 19 ed. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1983.

Piazza, Walter Fernando, **Santa Catarina: sua história**. 19 ed. Florianópolis: Ed. da Universidade Federal de Santa Catarina, 1983.

Rodrigues, Jaime, **O infame comércio**: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: Ed. da Unicamp, CECULT, 2000.

Rugendas, Johann Moritz, **Viagem pitoresca através do Brasil**. V.I. 2 ed. Tradução de Sergio Milliet. São Paulo: Livraria Martins, 1940.

Saint-Hilaire, Auguste de, **Viagem a Curitiba e Santa Catarina (1779-1853)**. Tradução de Regina Regis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1978.

_____, **Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1974.

Thornton, John, **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico (1400-1800)**. 2 ed. Tradução de Marisa Rocha Mota. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

Verger, Pierre, **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX**. Tradução de Tasso Gadzanis. São Paulo: Ed. Corrupio, 1987.

Fontes eletrônicas

www.cliohistoria.hpg.ig.com.br

www.cliohistoria.hpg.ig.com.br/bco_imagens/escravos/trafico.htm

www.portogente.com.br/texto.php?cod=297

<http://www.priberam.pt/dlpo/dlpo.aspx>

Dicionário

Houaiss, Antônio; Villar, Mauro de Salles. **Minidicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Ed. Objetiva, 2001.