

Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira

Gustavo Pinto de Sousa

Mestrando em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Bolsista Capes. Pesquisador Associado do Laboratório de Estudos das Diferenças e Desigualdades Sociais – LEDDES/UERJ.

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo discutir os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira, entre os anos de 1831 e 1850. O fio condutor dessa trama é a aprovação da lei de 7 de novembro de 1831 e os desdobramentos da política escravista em relação ao comércio atlântico. Os navios negreiros aprendidos, os africanos livres e o processo de nacionalidade aparecem como elementos importantes para a compreensão do quadro político, social e econômico, no que tange às peripécias do complexo sistema escravista. Por fim, o “infame comércio”, apreciado nesse trabalho, busca estudar as redes de poder que a escravidão suscitou dentro da política imperial.

PALAVRAS-CHAVE: ilícito comércio, escravidão e Marinha

ABSTRACT

This article aims to discuss the conflicts of the illicit trade and the Brazilian Marine, between the years 1831 to 1850. The thrust of this plot is the approval of the law of 07 november 1831 and the unfolding of policy in relation to the slave trade Atlantic. Learned slave ships, Africans are free and the process of nationality appears as important for the understanding of the political, social and economic, in terms the vicissitudes of the complex system of slavery. Finally, the “infamous trade” enjoyed this work, explores the networks of power that slavery has raised in the imperial policy.

KEYWORDS: illicit trade, slavery and Marine

Nós então nos alinhamos ao lado dele e olhos ávidos examinavam cada pedaço do bergantim. Figuras negras e nuas passavam pelo convés removendo qualquer sombra de dúvida que pudéssemos ter quanto ao gênero da embarcação e mostrava que ela estava com sua carga humana a bordo. O escalor tendo sido içado, um oficial foi enviado para tomar posse enquanto a bandeira britânica substituía a brasileira.

Pascoe Grenfell Hill¹

Ao examinar os conflitos do ilícito comércio e sua relação com a Marinha brasileira, nada melhor do que narrar o cotidiano da apreensão de um tumbeiro. O frei Pascoe Grenfell Hill descreve a captura do Navio negreiro *Cleópatra* nas águas do Atlântico. Sua estadia a bordo do navio por cinquenta dias é um exame da situação desgastante que a vida nos mares suscitava aos marinheiros e às almas de cor. Em relação ao cotidiano de um tumbeiro,

¹ HILL, Pascoe Grenfell. *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*. Tradução Marisa Murray. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006. p.61.

Gilson Rambelli argumenta que “passar privações como sede, fome e desconforto não eram características apenas dos transportados como mercadorias, muitos tripulantes, e também passageiros, enfrentavam esses desafios.”² A carga humana destacada pelo frei mostra o problema que as leis e os tratados internacionais criaram para o comércio Atlântico. A presença de diferentes nacionalidades em torno do ilícito comércio corrobora os múltiplos interesses econômicos e políticos que o tráfico de escravos concedia às elites mercantis. Em relação ao Brasil e Inglaterra alguns interesses eram amplamente direcionados e defendidos. Segundo Leslie Bethel³, as práticas britânicas em relação ao tráfico de escravos tinham como objetivo a manutenção dos interesses comerciais na América, especificamente no Brasil. Já em relação ao Brasil, o tráfico negreiro sustentava todo um complexo sistema econômico. Para Manolo Florentino⁴ esse aparato econômico concatena-se em três pontos: os sistemas e procedimentos para arrumação dos navios mercantes, indo para a África; o desembarque e os procedimentos para o retorno com as cargas humanas para o Brasil; e por último, a chegada dos tumbeiros nos portos brasileiros, que aglutinava uma série de serviços e empregados para recepção das almas de cor.

No entanto, o que levou a embarcação *Cleópatra* ter sua bandeira substituída? Por que as figuras negras e nuas identificavam certo tipo de embarcação? O frei Pascoe Grenfell Hill apresenta o desenvolvimento da execução dos conjuntos de tratados internacionais, desde 1815, contra o tráfico de escravos. Indo além, Hill denuncia as matizes da Lei de 7 de novembro de 1831. Conhecida na historiografia do assunto como “lei para inglês ver”, o *caput* da lei era claro e objetivo: “Declara livres todos os escravos

vindos de fora do império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos.”⁵ Só que a repressão do tráfico de escravos não aconteceu de forma tão rápida e eficiente. Vários jogos de interesses e disputas políticas estão no epicentro das tramas em pró da escravidão. O conturbado contexto do período regencial não tinha a escravidão como carro-chefe de suas preocupações. As tramas políticas regenciais direcionavam-se para a construção da nacionalidade e aos ajustes da Carta de 1824. Assim, a Lei de 7 de novembro de 1831 cria novos agentes históricos, como os africanos livres e obscurece a aplicação das penas, pois era comediada a punição dos embarcadores. Os africanos livres apontam como sujeitos históricos das disputas políticas e econômicas do ilícito comércio. Sua condição de liberdade era atrofiada por mecanismo e dispositivos criados pelo Governo Imperial para manter sua mão de obra cativa aos interesses políticos, sociais e econômicos. Beatriz Galloti Mami-gonian em relação aos africanos livres discorre que “ser juridicamente livre não garante aos africanos livres mobilidade espacial ou direito à autodeterminação.”⁶

Deste modo, procuro expor neste trabalho uma análise dos conflitos criados no decorrer da Lei de 7 de novembro de 1831. Procurando mapear e identificar as embarcações ilícitas apreendidas, sem obliterar, é claro, o papel da Marinha. Pensando também a cultura política das bandeiras e a representação política de suas nações no tráfico negreiro. Buscando, por fim, levantar a questão diplomática, que o policiamento marítimo construía no diálogo de acusações entre Brasil e Inglaterra. A documentação eleita para o trabalho são os relatórios do Ministério da Justiça elaborados entre os anos de 1831 e 1850. Vale ressaltar que cada relatório elaborado pelos ministros da justiça

² RAMBELLI, Gilson. *Tráfico e navios negreiros*: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática. *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: vol 2, nº 4, p.63.

³ BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1976.

⁴ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*: uma história: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

⁵ Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, código 348.81 CLB 27. Mas tal fragmento encontra-se disponível para download em < <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio> >

⁶ MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *Revisitando o problema da “transição para o trabalho livre” no Brasil: a experiência de trabalho dos africanos*. Disponível em <http://www.labhstc.ufsc.br/jornadal.htm>, acessado em 14 de agosto de 2007.p.1.

corresponde à produção política do período. Pois é mister que a elite política que compunha os quadros do “mundo do governo” tinha influências de suas facções políticas. Deste modo, a documentação empreendida no trabalho lida com as referências e valores políticos esquematizados e defendidos pelos grupos políticos no período regencial. O lugar de produção dos relatórios corrobora a tese de defesa dos interesses dos estratos sociais. Por fim, o balanço anual desses relatórios contribui para situar a visão do Governo brasileiro e seus interesses marítimos na política escravista. A leitura pública dos balancetes no Senado dividia e acirrava os conflitos políticos, pois uma parcela da elite política se beneficiava com a não implementação da Lei de 7 de novembro de 1831, assim como a outra parcela, que se privilegiava com o serviço dos africanos livres, instaurados a partir da aprovação da lei.

A EXPLOÇÃO DA LEI DE 7 DE NOVEMBRO DE 1831

O Ministro Diogo Feijó, na efervescência política dos acordos internacionais a favor da abolição do comércio de escravos, assina no Brasil a extinção da escravidão. Os diálogos internacionais fortalecidos a partir do Congresso de Viena e dos acordos bilaterais entre as nações brasileira e britânica marcam uma nova dinâmica para o fim da escravidão. O tráfico negreiro cada vez mais limitado em áreas internacionais é “extinto” no Brasil em plena ambiência de construção da nacionalidade. O Império do Brasil entrava na agenda dos países civilizados e em constante progresso. Como escreve Ilmar Rohlloff de Mattos “fundadores e consolidadores do Império do Brasil tinham os olhos na Europa e os pés na América – eis o segredo da trajetória de individuação de uma classe, e que se revestia da forma de construção de um “Corpo Político” soberano.”⁷ A ideia dos olhos na Europa como argumenta Mattos lembra o desejo de construir um Estado soberano semelhante aos Estados nacio-

nais europeus, que simbolizavam os ideais do progresso. Enquanto os pés na América eram mais uma condição geográfica do que influência, pois, ao contrário do Império do Brasil, as demais nações latino-americanas constituíam-se em repúblicas federativas diferentes do caso brasileiro o que segundo Manoel Luís Salgado Guimarães:

Na medida em que Estado, Monarquia e Nação configuram uma totalidade para a discussão do problema nacional brasileiro, externamente define-se o “outro” desta Nação a partir do critério político das diferenças quanto às formas de organização do Estado. Assim, os grandes inimigos externos do Brasil serão as repúblicas latino-americanas, corporificando a forma republicana de governo, ao mesmo tempo, a representação da barbárie.⁸

Ajustado o ideal do que seria uma nação e a oposição dela, a “boa sociedade” passa configurar os modelos de construção da identidade brasileira. Cidadania e liberdade são as condições fundamentais para se entender a construção das formas de cidadania no Brasil. O processo de afirmação da nacionalidade agrupa cada segmento social em seu devido lugar. O étnos senhorial revestido pelo viés aristocrático ordena os distintos grupos sociais, tais como define Mattos entre “cidadão ativo” – boa sociedade –, os “cidadãos não ativos” – a arraia-miúda e os “não cidadãos” execrados da liberdade, constituindo o “mundo do trabalho” e da “desordem”. São os escravos e os índios não catequizados. O processo de construção da nacionalidade admitia a questão da cidadania em consonância com os limites da liberdade.

Mas é no “mundo da desordem, do trabalho” que repousa a seguinte indagação: o que de fato a lei de 1831 modificava para os sujeitos históricos desse segmento? Em termos das relações do cotidiano pouco a lei

de 1831 alterou a sociedade brasileira. Sua invenção foi somente criar um novo quadro para a escravidão no Brasil, ou seja, a condição dos africanos livres. Os africanos livres instituídos a partir de tal lei eram um grupo social juridicamente livre. No entanto, a liberdade e a cidadania para as almas de cor eram cerceadas pelos mecanismos e dispositivos, que procuravam subordinar os africanos livres ao complexo sistema do governo. O problema do emprego da mão de obra dos africanos livres no Brasil gerou eloquentes debates dos ministros no Senado do Império. Destaco e comparo os balanços ministeriais de Diogo Feijó, autor da Lei de 7 de novembro de 1831, e Antonio Paulino Limpo de Abreo, que protagoniza com o representante de Sua Majestade britânica acusações sobre o estado dos africanos livres no Brasil em 1845. Nos dizeres de Feijó:

A Administração da Justiça civil He desgraçada: hum grito unisono se houve de todos os pontos do Imperio: os Magistrados em grande parte ignorantes, frouxos, e omissos deixão que as demandas se eternisem; [...] Outro tanto, e ainda acontece com esses desgraçados Africanos conduzidos á nossos portos por contrabandos: não tendo parentes, ou amigos interessados na sua sorte, vão ser perpetuamente reduzidos á escravidão: ignora-se até o poder em que se achão, e não ha meios de remediar similhante falta.⁹

De forma enérgica Feijó publicita a situação dos africanos livres no Brasil. Ao denunciar a desobediência da legislação brasileira contra o tráfico de escravos, ele assume a falência das instituições imperiais na fiscalização e no cumprimento das resoluções. Seu julgamento ferrenho aos magistrados confirma-se pelos interesses que os grandes proprietários detinham sobre tal profissão. Ele prossegue afirmando que a sorte dos africanos é o símbolo da passividade

brasileira perante o “vergonhoso” e “infame” comércio no Atlântico. Feijó enrijece suas críticas aos magistrados escrevendo que, na estrutura do Império, muitos continuam “insensíveis” e “ignorantes” aos novos tempos contra a escravidão.

No mesmo relatar de Feijó, Antonio Paulino Limpo de Abreo, em 1835, delata as insuficiências da aplicação da lei de 1831. Para o ministro:

Com o fim de acabar o desh humano, e bárbaro trafico de Africanos se confeccionou a Lei de 7 de Novembro de 1831, que pareceo sufficiente para isto se conseguir. Com tudo ella sérvio somente para excitar a cobiça dos especuladores, que nella enxergarão meios de promover melhor os seus lucros e interesses, os quaes podião bem compensar todos os riscos da empresa. A necessidade de braços para a agricultura associou o lavrador ao especulador, e não tendo os Juizes empregado á principio todo o vigor para evitar o contrabando, elle se generalisou dentro em pouco tempo, e hoje será impossível remediar os males, e a continuação desta introduccão por meio da Lei, á que me refiro.¹⁰

Como diz o Ministro Abreo, a banalização e sistematização do tráfico negreiro preexistiam no Brasil de forma intensa. O comércio ilícito no Atlântico fomentava os pilares da mão de obra no País. O problema central era a questão da força de trabalho empregada nas grandes fazendas. É preciso destacar que o Ministro Antonio Paulino Limpo de Abreo propôs ao governo o reenvio dos africanos livres para África ou que se criasse uma colônia. Seu pedido foi negado, com base que os cofres públicos não suportariam tal ônus econômico. A insuficiência da lei esbarrava no potente interesse das elites mercantis, emperrando a aplicabilidade da lei. O interessante é destacar a afirmação de um ministro de Estado assumindo a debi-

⁷ MATTOS, Ilmar Rohlloff de. *O Tempo Saquarema: formação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 1990, p. 139.

⁸ GUIMARÃES, Manoel Luis Lima Salgado. *Nação e Civilização nos Trópicos: o Instituto Histórico Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional*. Revista Estudos Históricos CPDOC/FGV. Rio de Janeiro: vol 1, p. 3. Disponível em < http://www.cpdoc.fgv.br/revista/asp/dsp_edicao.asp?cd_edi=5>. Acessado em 5/3/2007.

⁹ Arquivo Nacional, Série Justiça IJ1- Gabinete do ministro. Relatório da gestão Diogo Feijó (1831) p. 6-7.

¹⁰ Arquivo Nacional, Série Justiça IJ1- Gabinete do ministro. Relatório da gestão Antonio Paulino de Limpo Abreo (1835) p.29.

lidade do governo em reprimir as peripécias dos tumbeiros no Brasil. O lavrador e especulador corrompiam os magistrados através de sua influência, afrouxando a escrita dos termos da lei.

Após o reconhecimento da falência do Estado nas questões repressoras do tráfico, é oportuno levantar a questão: Quem sai perdendo com a extinção da escravidão? Segundo Gilson Rambelli, o comércio negreiro entre Brasil e África fomentava um quadro informal na economia. Para ele, essa prática comercial envolvia uma considerável parcela de prestadores de serviços, que garantia o soldo do segmento de pobres livres da população. Analisando a organização comercial no Brasil, Rambelli observa:

Para a viagem de ida à África, por exemplo, era preciso: o recrutamento da tripulação, que exigia experiência nesse tipo de marinharia, o carregamento organizado do navio com água, víveres e produtos para serem trocados por escravos, como tecido, pólvora, armas de fogo e aguardente.¹¹

O tráfico de escravos trazia consigo uma movimentação econômica nas regiões portuárias do Brasil. Como analisou Florentino, além dos produtos para subsistência e escambo, as organizações das embarcações negreiras ainda reuniam a necessidade de trâmites burocráticos, tais como: taxas alfandegárias, seguros e gastos extras para eventuais cobranças em portos. Então a restrição do tráfico escravo atingia diretamente a economia imperial. O fim do tráfico negreiro, portanto, prejudicaria os homens e mulheres residentes nas regiões portuárias. Os lavradores estavam convencidos de que o trabalho no campo era por excelência exercido pelos africanos em comparação com os braços livres do País. Portanto, a aprovação da lei não inibiu a importação de escravos do comércio negreiro. As almas de cor continuaram a entrar pelos litorais do Império garantindo o prestígio econômico e social das elites.

A MARINHA NO JOGO DO ESCRAVISMO

Reconhecida a debilidade e morosidade de lidar com as resoluções dos acordos contra a escravidão, os ministros da justiça reconhecem a dificuldade do Estado em reprimir as embarcações negreiras pelo território nacional. Assumir a ineficiência de fiscalização do governo não representa a associação da falência das instituições brasileiras. Ao contrário, os ministros da justiça não medem esforços para valorizarem as ações empreendidas pelas instituições brasileiras nas represálias contra os tumbeiros. Os conflitos entre especuladores e instituições fiscalizadoras é o meio do governo afirmar que apresenta medidas contra o tráfico de escravos. Os grupos políticos imbuídos pelo projeto de nacionalidade criam diversos projetos para modernizar o País, tais como a construção da Casa de Correção, o Colégio Pedro II, o Hospício, entre outras instituições. As obras da Casa de Correção, por exemplo, servem para destacar, em tese, a valorização do trabalho. Produzindo na prisão correcional uma espécie de reserva de mão de obra na sociedade escravista. A construção da nação é o fio condutor para a conclamação das obras. Vangloriadas pelos contemporâneos como símbolo do “progresso” e da “humanidade” do Império.

Dessa maneira, não poderia ser diferente a importância da Marinha brasileira nos conflitos do ilícito comércio. Manoel Alves Branco em 1834, na apresentação de seu relatório ao Senado da Corte, descreve a necessidade da Marinha contra os especuladores da escravidão. Em seu balancete diz o ministro:

Se huma ideia ha neste negocio a todos os amigos do Brasil, e He que a Marinha Brasileira não so tem rivalisado, mas até excedido á Estrangeira na actividade e empenho, que tem mostrado de combater o crime desse trafico deshumano. Das apprehensões de 1834 duas são Brasileiras, e duas Inglezas; das deste anno de

1835 duas são Brasileiras, e huma so Ingleza: he neste facto, Senhores, que eu espero, mais ver hum dia extirpada pela raiz a tendência viciosa, e horrivel de ávidos especuladores: e daqui se mostra a conveniencia da continuação do cruzeiro em toda a Costa do Brasil.¹²

Alves Branco celebra o sucesso da Marinha na apreensão de uma embarcação a mais do que a Marinha britânica. O esforço da Marinha brasileira em fiscalizar as costas do litoral do País mostra a eficiência dos brasileiros em proteger o território nacional. A ideia de rivalidade marítima potencializa as discussões entre as nacionalidades brasileiras e britânicas. As disputas marítimas encenadas pela Marinha brasileira e britânica acirravam os debates nas Comissões Mistas estabelecidas entre os dois países desde a aprovação do Ato Adicional em 1817. Segundo Jaime Rodrigues:

Logo depois da promulgação da Lei de novembro de 1831, o Poder Legislativo passou a discutir diversos pontos dela, tais como a atuação das comissões mistas anglo-brasileiras e a própria ineficiência da lei, e o tráfico continuava motivado por uma “maldita sede de torpes ganhos” e realizado por pessoas “malvadas”.¹³

O papel da Comissão Mista era arbitrar sobre a punição e o destino que as embarcações apreendidas teriam em terra. Assim as comissões eram criadas em cada localidade onde houvesse o apresamento de mercadorias ilícitas. Para além do Brasil, existiram comissões mistas em Havana, Cabo da Boa Esperança, Luanda, Ilha de Santa Helena, entre outros locais. Em sua composição as comissões eram distribuídas por um comissionário juiz, um comissionário árbitro e um secretário oficial, nomeados pelo chefe de

Estado onde a comissão estava estabelecida. Para além da ordem burocrática das comissões, é interessante destacar que o julgamento das embarcações capturadas pelos navios de repressão ao tráfico marca a polaridade dos interesses das nações em relação à escravidão. Ana Flávia Cicchelli Pires analisa que a função das comissões mistas “era destinada a julgar, sem apelação, sobre a legalidade da detenção dos navios empregados no tráfico de escravos¹⁴”, ou seja, cabia às comissões estabelecer as indenizações e as punições aos tumbeiros. Assim, as capturas no mar logo estavam presentes nas mesas do tribunal das comissões, onde os jogos de interesse tangenciavam as decisões.

Outro problema político que se apresentava em relação à Marinha brasileira contra os conflitos do ilícito comércio era a questão das bandeiras dos navios apreendidos. As bandeiras das embarcações serviam como um mecanismo de identidade dos navios, isto é, uma pertença da embarcação a uma nação. Dentro do caloroso debate da Lei de novembro de 1831 em relação ao contrabando de africanos, o Governo brasileiro problematizava o internacionalismo do tráfico negreiro. O Ministro Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho expressa a cultura política brasileira na questão do combate do tráfico. Ele enfatiza:

Como o julgamento summario pela Comissão mixta Brasileira, e Ingleza residente nesta Côrte em virtude da Convenção de 23 de Novembro de 1826, só pode ter lugar a respeito dos Subditos das duas Potencias Contractantes, tem acontecido, que tão deshumano trafico he quase sempre protegido pela Bandeira Portuguesa. Navios cobertos com a referida Bandeira partem continuamente de nossos Portos para as Costas d'África, a pretexto de irem ali carregar marfim, cera, azeite, e outros gê-

¹² Arquivo Nacional, Série Justiça IJ1- Gabinete do ministro. Relatório da gestão Manoel Alves Branco (1834) p. 7-8.

¹³ RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000. p. 109.

¹⁴ CICHELLI PIRES, Ana Flávia. A abolição do Comércio Atlântico de Escravos e os Africanos Livres no Brasil. En publicacion: *Los estudios afroamericanos y africanos en América Latina*: herencia, presencia y visiones del otro. Lechini, Gladys Centro de Estudios Avanzados, Programa de Estudios Africanos, Córdoba; CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires. 2008. p. 93.

¹¹ RAMBELLI, Gilson. *Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática*. *Revista Navegador*. Rio de Janeiro: vol. 2, nº 4, p. 66.

neros de comércio; porém só com o fim de importarem os infelizes negros, que lhes affiançam hum melhor lucro.¹⁵

Ao culpar os portugueses pelas ações ilícitas do tráfico de escravos, Oliveira Coutinho traz à tona a necessidade de associar o comércio ilícito aos portugueses “pés de chumbo”, que atrasavam os ideais brasileiros. Lúcia Bastos Pereira das Neves discute em “Corcundas e Constitucionais” a cultura política entre portugueses e brasileiros na época da independência. Para ela, a carga pejorativa de “corcundas” ou “pés de chumbo” estava associada ao elemento português que remetia ao atraso do período colonial. Assim, a pungente nacionalidade brasileira precisava eleger uma forma de negação das estruturas coloniais. Pois a presença dos portugueses trazia a “memória” às definições dos “corcundas”. Segundo Neves: [...] em 1823, a expressão [corcunda] passava a designar correntemente o português, por associá-lo ao Antigo Regime e ao desejo de ainda ver “no Brasil a bandeira de Portugal.”¹⁶ A bandeira portuguesa vinculada aos interesses especuladores foi um mote encontrado pelo segmento político para responsabilizar a perpetuação do tráfico negreiro. Os políticos brasileiros destacando as mercadorias do comércio português – marfim, azeite e óleo – denunciavam que tais produtos eram a forma de troca por escravos na Costa da África, pois os negros africanos representavam maior lucro do que os produtos portugueses. Por fim, a apropriação negativa denominada aos portugueses na época da Independência é retomada no período regencial como uma forma de legitimar as ações brasileiras e condenar os portugueses pela manutenção do “vil e desumano” tráfico negreiro.

NOS RASTROS DOS TUMBEIROS: AS EMBARCAÇÕES APREENDIDAS DO ILÍCITO COMÉRCIO

Na iminência da extinção do tráfico negreiro promovida desde 1815 muitas táticas e estratégias foram construídas para a manutenção da lucratividade do ofício dos comerciantes de *grosso trato*. Como já foi mencionado anteriormente, o escravismo brasileiro movimentava um complexo sistema econômico, tanto aqui como na África. Como argumenta Ana Flávia Cicchelli Pires “temendo o cumprimento destas convenções os interessados no prolongamento do comércio negreiro fizeram um grande esforço para importar o máximo possível de africanos, o que resultou num aumento brutal do volume dos escravos traficados para o Brasil.”¹⁷ O fato interessante é que, após as investidas internacionais e nacional contra o comércio de escravos, o montante das mercadorias das almas de cor aumentou substancialmente nas costas litorâneas do Império. É no bojo desse aquecimento comercial que o policiamento marítimo entre Brasil e Grã-Bretanha acirrava-se na busca dos navios suspeitos. Em relação à captura e aprisionamento dos tumbeiros, Luciano Raposo reúne em um texto analítico a listagem de embarcações ilícitas e suas mercadorias no período de 1839 a 1841. O trabalho de Raposo traz o detalhamento de informações como nomes, as embarcações e a procedência dos grupos africanos (*quita, garanga, soco, ganguela, oariba, barundo, bié, cumba, mungo, dulo, curibindo, samba, mongo, luanda, oanda, damba, dondé, dunbo, tiaca, garabgue, ogijunba, benguela, pumbo, peió* entre outras).¹⁸

Os relatórios aqui pesquisados dão o rastro de alguns tumbeiros capturados, apreendidos e julgados pela Comissão Mista Brasil

e Inglaterra. Em seus balanços anuais os ministros destacam a relevância dos julgamentos das embarcações ilícitas, mostrando que o Governo não descansa em repreender tão desumana atividade. Foram identificadas 39 embarcações entre o período de 1831 e 1850, quando se decreta a Lei de 4 de setembro de 1850 (re) extinguindo o tráfico de escravos. Entre alguns bergantins, brigues, escunas, iates e patachos capturados foram possíveis destacar o lugar da apreensão, assim como a bandeira nacional das embarcações. Infelizmente, algumas informações não foram identificadas nos relatórios. Como as apreensões do ano de 1836, que teve entre julho

a dezembro 26 embarcações suspeitas, mas que foram liberadas pelo Juiz de Paz. Assim como em 1837 tinham cinco embarcações com bandeiras portuguesas, que não chegaram a ser julgadas pela Comissão. Os anos de 1841 e 1848 não foram possíveis identificar embarcações ilícitas devido à ausência dos relatórios. Já os períodos de 1842, 1843, 1845, 1846, 1847 e 1849¹⁹ não constam os nomes das embarcações apreendidas. Os ministros da justiça do período apenas mencionam que as atividades ilícitas continuam pelas costas litorâneas do Império e que o governo continua incessantemente reprimindo tal atividade. Assim, na tabela pode-se visualizar:

TABELA: NAVIOS APREENDIDOS, ANO E ALGUMAS INFORMAÇÕES

Navios Apreendidos	Ano	Informação
Escuna <i>Destemida</i>	1831	
Escuna <i>Camilla</i>	1832	
Barca <i>Maria da Gloria</i>	1833	Navio português
Brigue <i>Paquete do Sul</i>	1834	
Escuna <i>Duqueza de Bragança</i>	1834	
Patacho <i>Dois de Março</i>	1834	
Patacho <i>Santo Antonio</i>	1834	
Bergantim <i>Rio da Prata</i>	1835	
Brigue <i>Amizade Feliz</i>	1835	
Escuna <i>Angélica</i>	1835	
Brigue <i>Orion</i>	1835	Bandeira portuguesa e brasileira
Brigue <i>Ganges</i>	1838	
Patacho <i>Providencia</i>	1839	Apreendido em Pernambuco
Brigue <i>Carolina</i>	1839	
Patacho <i>Especulador</i>	1839	
Brigue <i>Ganges</i>	1839	
Patacho <i>Leal</i>	1839	
Pilot Boat ou Hiate Africano <i>Atrevido</i>	1839	Apreendido em Santa Catarina
Galiota brasileira <i>Alexandre</i>	1840	
Patacho <i>Paquete de Benguela</i>	1840	
Brigue <i>portuguez Assiceira</i>	1840	
Brigue brasileiro <i>Nova Aurora</i>	1840	
Escuna brasileira <i>Primeiro de Abril</i>	1840	

¹⁹ No relatório de 1849 redigido por Eusébio de Queiroz há apenas os lugares de apreensão, no entanto, inexistente o nome das embarcações.

Patacho (<i>sem nome</i>)	1844	
<i>Catão</i>	1850	Apreendido em Santa Catarina
<i>Edelmonda</i>	1850	Apreendido em Cananéa
<i>Trenton</i>	1850	Apreendido em Cananéa
<i>Rolha</i>	1850	
<i>Urania</i>	1850	
<i>Hiate Jovem Maria</i>	1850	
<i>Hiate Theresa Maria ou Theresa</i>	1850	Apreendido no porto de Ilhéos
<i>Encantador</i>	1850	Apreendido na Bahia
<i>Cupido</i>	1850	Apreendido em Marambaia
<i>Hiate (sem nome)</i>	1850	Apreendido em Itapemirim
<i>Escuna Inocente</i>	1850	Apreendido em Alagoas
<i>Patacho Natividade</i>	1850	
<i>Garopeira</i>	1850	
<i>Barca Tourville</i>	1850	
<i>Barca Tentativa</i>	1850	Apreendido em Quissamã

Fonte: Embarcações apreendidas de acordo com o corpus documental IJ1 – Gabinete do Ministro (Arquivo Nacional).

Entre as embarcações relatadas pelos ministros da justiça a captura do Brigue *Orion* pela corveta de guerra britânica é um pouco curiosa. O Ministro Antonio Paulino Limpo de Abreo ao apresentar o relatório diz que o Brigue *Orion* navegava, antes de ser abordado pela corveta britânica, com a bandeira portuguesa em sua embarcação e que após a apreensão constatou-se que a embarcação era brasileira. A tentativa de burlar a fiscalização marítima com bandeiras trocadas era uma possibilidade para ludibriar as resoluções dos tratados internacionais. Em sua carga constavam 243 africanos. Após seu julgamento, pelos comissionários brasileiros e ingleses os africanos foram emancipados e distribuídos pelas obras públicas do Império. E os quatro marinheiros oriundos da embarcação foram reenviados para a Costa d'África por ordem da polícia.

Por fim, os tumbeiros após 1831 ainda continuaram a cruzar as águas do Atlântico. O contrabando de africanos era um tópico com cuidados especiais nos relatórios mi-

nisteriais. Os ministros da justiça atentavam que as costas litorâneas do Império recebiam navios com escravos sequer reconhecidos pelas autoridades competentes. A fiscalização perpassava pela frouxidão das relações políticas, econômicas e sociais. Eusébio de Queiroz, ministro da justiça em 1849, compreende que os esforços da Marinha, das autoridades judiciais e da polícia foram fundamentais na atuação contra o tráfico, apesar da corrupção muitas vezes denunciada pelos ministros anteriores. Desta forma, relata Queiroz: "Felizmente a nossa Marinha, e as Autoridades de Justiça e Polícia tem, geralmente fallado, cumprindo os seus deveres de um modo tanto mais honroso, quanto maiores tem sido as dificuldades de toda espécie com que ha sido necessário lutar."²⁰ Entre o período de 1831 e 1850, o tráfico negreiro criou e aperfeiçoou as possibilidades de obscurecer as legislações antiescravista. Assim, somente com pós 1850 as águas do Atlântico se fecham para as embarcações com escravos para o Brasil.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS:

Fontes:

Arquivo Nacional – Série Justiça – IJ1

Fontes Secundárias:

BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1976.

CICHELLI PIRES, Ana Flávia. A abolição do Comércio Atlântico de Escravos e os Africanos Livres no Brasil. En publicação: *Los estudios afroamericanos y africanos en América Latina: herencia, presencia y visiones del otro*. Lechini, Gladys Centro de Estudios Avanzados, Programa de Estudios Africanos, Córdoba; CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, 2008.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo. (Org.). *Marcas de escravos – listas de escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros (1839-1841)*. Rio de Janeiro: Publicações Históricas, 1990.

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.

GUIMARÃES, Manoel Luis Lima Salgado. Nação e Civilização nos Trópicos: o Instituto Histórico Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional. *Revista Estudos Históricos* CPDOC/FGV. Rio de Janeiro: vol 1.

HILL, Pascoe Grenfell. *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*. Tradução Marisa Murray. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *Revisitando o problema da transição para o trabalho livre no Brasil: a experiência de trabalho dos africanos*. Disponível em <http://www.labhstc.ufsc.br/jornadal.htm>.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema: formação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 1990.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. *Corcundas e Constitucionais: cultura e política (1820-1823)*. Rio de Janeiro: Revan: Faperj, 2003.

RAMBELLI, Gilson. *Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática*. *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: vol 2, nº 4, p. 63.

RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000.

²⁰ Arquivo Nacional, Série Justiça IJ1- Gabinete do ministro. Relatório da gestão Eusébio de Queiroz Mattoso Câmara (1849) p. 7.