

## II Encontro “Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional”

### **O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850.**

Beatriz G. Mamigonian (UFSC)

Resumo: Este trabalho procura colocar o litoral catarinense no mapa da repressão ao tráfico atlântico de escravos na primeira metade do século XIX e revelar alguns contornos da pouco conhecida “conexão brasileira” da política de recrutamento de trabalhadores para as colônias britânicas. A partir de episódios de apreensão de barcos aparentemente envolvidos na navegação de cabotagem por um cruzeiro britânico no litoral de Santa Catarina em julho de 1851, a comunicação aborda as evidências da ocorrência de tráfico ilegal nesta região, a forma da repressão britânica ao tráfico atlântico nas décadas de 1840 e 1850, e o contexto ao qual estava associada, o de recrutamento de trabalhadores para as colônias britânicas do Caribe. Nestes casos em estudo, ao oferecer liberdade para os tripulantes escravos da embarcação apreendida, o capitão do cruzeiro da Marinha Real Inglesa abriu mais uma rota de fuga para os escravos descontentes, que por vezes já fugiam em navios mercantes ou baleeiros. Em inúmeros outros casos registrados na década de 1840, as apreensões de navios engajados no tráfico de escravos “desviavam” os escravos que estavam a bordo para as colônias britânicas. Esta política britânica de recrutamento de trabalhadores a serem emancipados e engajados por contrato no Caribe esteve associada à da repressão ao tráfico de escravos a partir do fim da década de 1830 e atingiu Cuba, Brasil e Serra Leoa.

Um episódio envolvendo a tripulação e os passageiros do Brigue Escuna “Novo Mello” e a tripulação do vapor britânico “Locust” que culminou com a apreensão do brigue brasileiro nas águas da baía sul da Ilha de Santa Catarina e sua remessa para Santa Helena foi um capítulo da história da intervenção britânica na repressão ao tráfico de escravos que ganhou contornos de crise diplomática em agosto de 1851. O “Novo Mello” vinha do Rio de Janeiro trazendo carregamento destinado a comerciantes da praça de Desterro (farinha de trigo, fazendas, velas, fumo e pedra de lastro) e trazia também passageiros com destino à capital da província, além de um alemão da Colônia Blumenau. Tinha uma tripulação composta por seis escravos, pelo menos cinco deles africanos. Foi apreendido na manhã de 28 de julho, quando estava fundeado perto da Fortaleza da Barra do Sul, depois da abordagem por um vapor da marinha britânica. O

comandante do vapor “Locust” revistou o navio e olhou sua documentação. Pediu também os passaportes dos passageiros. Alegando ilegalidade nos registros do navio apreendeu-o. Transferiu sua tripulação e seus passageiros para o vapor e encaminhou o “Novo Mello” para Santa Helena, com a carga a bordo. No dia seguinte, 29 de julho, ao meio-dia, o “Locust” desembarcou o mestre, o contramestre e os passageiros em Desterro. Os escravos foram retidos por mais um dia e só na noite do dia 30 para 31 liberados.<sup>1</sup>

O proprietário do navio, os comerciantes da praça de Desterro, e outros donos da carga ficaram indignados. Não sabiam a quem recorrer acerca da perda da carga. Um grupo de 22 interessados reuniu-se para fazer uma reclamação formal ao Presidente da Província. Protestaram os comerciantes que perderam a carga de fazendas, fumo, farinha e velas. Protestou o proprietário do “Novo Mello”, João da Costa Mello, evidentemente indignado com a apreensão de seu navio. Entre eles estava também o Doutor Hermann Blumenau, chefe da recém-fundada colônia, que recebia pelo “Novo Mello” plantas para o cultivo na colônia, um cortiço de abelhas e uma caldeira de cobre para a fabricação do açúcar. Vinham com o colono Carlos Henrique David Polemann, alemão de 26 anos.

O comandante do “Locust”, Curtis, teve uma conversa informal com o Presidente da Província, João José Coutinho, no dia seguinte ao desembarque dos passageiros. Nela, o comandante explicou que havia apreendido o navio “não como implicado no tráfico de africanos, 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. Como demonstrarei adiante, este era apenas o motivo **declarado** da apreensão do navio. Efetivamente, o “Novo Mello” não tinha livros impressos para o lançamento da sua rota, o que o capitão Antônio Domingues Alves fazia em folhas soltas. A matrícula do navio também não correspondia com o passaporte com o qual tinha saído do Rio de Janeiro. O decreto de 14/10/1850, citado pelo comandante Curtis, visava regulamentar a chamada “lei Eusebio de Queirós”, lei n. 581 de 4/9/1850, que estabeleceu medidas para a repressão do tráfico de africanos. Listava alguns sinais que poderiam identificar um navio envolvido no tráfico, e a falta de documentação regular era um deles.

Em ofício endereçado ao ministro dos negócios estrangeiros, Paulino José Soares de Souza, o presidente da província reclamou que o oficial da marinha britânica

teria outros motivos para ter apreendido o navio. Nele, além de transmitir a indignação do proprietário do navio e dos donos da carga acerca da apreensão ilegal, repassou cópia do interrogatório feito com cada um dos tripulantes e passageiros do “Novo Mello”, inclusive os interrogatórios feitos com os escravos, que são muito reveladores.<sup>2</sup> De fato, o caso da apreensão do “Novo Mello” pela Marinha Britânica em águas catarinenses se insere no contexto da história da interferência britânica na abolição do tráfico de escravos para o Brasil. Esta comunicação parte deste caso para abordar a história da repressão ao tráfico nas águas do litoral do sul do Brasil, história tão desconhecida quanto praticamente inexplorada, e procura apontar um significado subjacente desta campanha que pode ser iluminado através deste episódio, que liga o litoral catarinense a um esquema de recrutamento de trabalhadores para as colônias britânicas no Caribe.

De fato, o caso da apreensão do “Novo Mello” suscita várias questões. A primeira delas só pode ser: havia mesmo tráfico de africanos no litoral catarinense que justificasse a patrulha inglesa nestas águas? A documentação encaminhada pelo presidente da província naquela ocasião ao ministro das relações estrangeiras (e por sua vez repassada à legação britânica), procura afastar esta hipótese. Os testemunhos colhidos da tripulação e dos passageiros demonstraram que o navio vinha do Rio para Desterro e que trazia carga lícita. E que não trazia mais do que passageiros registrados e tripulação registrada. Mas o “Novo Mello” não foi a única apreensão do “Locust” e seu comandante Curtis nas águas catarinenses em julho de 1851. O presidente da província reportou ao ministro Paulino mais dois incidentes. O comandante do cruzeiro inglês havia, no início de julho, apreendido um iate que voltava de Canasvieiras, na Ilha de Santa Catarina, para Ganchos e havia também apreendido e afundado um palhabote, “Penha”, que vinha do Rio de Janeiro para Itapocorói, no litoral norte da província.<sup>3</sup> O “Penha” foi apreendido poucos dias antes do “Novo Mello”. Foi em nome de defender a navegação costeira catarinense que escreveu ao ministro com muita indignação, mas deu todos elementos para que o ministro entendesse que havia mais do que a navegação costeira em questão. Sobre a efetiva ocorrência de tráfico ilegal no litoral sob sua jurisdição, não deu nenhuma palavra, e só outras fontes podem esclarecer.

Desde março de 1830, por força do tratado assinado entre a Grã-Bretanha e o Brasil independente em 1826 e ratificado em 1827, o tráfico de escravos para o Brasil estava proibido.<sup>4</sup> O acordo bilateral entre o Brasil e a Inglaterra, que teve vigência entre 1830 e 1845, implicava em direito mútuo de visita e busca dos navios das duas

bandeiras. Resultou também no estabelecimento de tribunais mistos para julgar os navios apreendidos. Estes tribunais foram sediados no Rio de Janeiro e em Freetown, Serra Leoa. Eram comissões mistas compostas de um juiz e um árbitro de cada nacionalidade. Os navios apreendidos na costa africana eram levados perante a comissão mista anglo-brasileira de Serra Leoa e lá julgados, os apreendidos na costa brasileira eram levados perante a comissão mista anglo-brasileira no Rio de Janeiro. O tratado regulava também o destino dos navios e de seus carregamentos. Se o navio fosse absolvido, seria devolvido ao seu proprietário, com a carga. Se o navio fosse condenado, o navio seria vendido e o dinheiro dividido entre os dois países, abatidos os custos da comissão. Uma vez condenado, os escravos mantidos a bordo seriam emancipados e ficariam sob a tutela do governo no local da comissão mista.<sup>5</sup> Mas era difícil condenar um navio por tráfico ilegal, mesmo que tivesse africanos a bordo. A diplomacia inglesa e a brasileira neste período de funcionamento das comissões mistas girou em torno das cláusulas que serviriam de prova de engajamento no tráfico ilegal. Por resistência dos brasileiros, elas não mudaram: o navio para se condenado pela comissão mista do Rio de Janeiro precisava ser comprovadamente registrado no Brasil (por isso muitos traficantes tomaram outras bandeiras – portuguesa, espanhola...) e precisava ter africanos a bordo e não só os indícios como grilhões, correntes ou alimentos para a viagem atlântica, e também precisavam ser pegos no mar, pois uma vez desembarcados os africanos, os traficantes não poderiam mais sofrer perseguição com base no tratado. Estas limitações, somadas à falta de colaboração das autoridades locais brasileiras dificultaram bastante a repressão ao tráfico atlântico de escravos. Ele atingiu volume extraordinário no fim da década de 1830 e depois na década de 1840.<sup>6</sup>

Os dados relativos ao tráfico ilegal brasileiro são muito esparsos. Por definição, os navios não passavam mais pelas alfândegas com seus carregamentos de escravos, e assim não deixavam registros oficiais. Também não eram mais anunciados nos jornais quando partiam ou chegavam. A maior parte da informação que temos vem justamente da repressão inglesa. Os ingleses montaram um grande esquema de espionagem e coleta de informações sobre os desembarques ilegais através dos cônsules, centralizavam as informações no Rio de Janeiro e periodicamente as mandavam para Londres. Assim, monitoravam o volume do tráfico de escravos para o Brasil. Mesmo este monitoramento foi flutuante. A informação que temos sobre o tráfico no sul do Brasil é difícil de obter e acaba resultando muito lacunar.

Sabemos, entretanto, que à medida que a repressão foi se intensificando, o

próprio funcionamento do tráfico atlântico se alterou. As operações do tráfico na costa brasileira buscaram locais mais protegidos e de difícil vigilância. Os contatos entre traficantes brasileiros e entre estes e seus correspondentes na África otimizaram a organização do negócio, uma vez que o envio das mercadorias para serem trocadas por escravos se fazia antes da chegada do navio que iria transportá-los através do atlântico. Estes, na década de 1840, eram maiores e mais rápidos. Além disto, a rede dos traficantes monitorava locais seguros para o desembarque.

José Augusto Leandro apontou para várias possibilidades de investigação do tráfico ilegal no sul do Brasil, inovando no uso dos autos de protesto marítimo como fonte. De seu artigo, se depreende que Paranaguá, além de contar com a atividade de armação de navios e servir de base para alguns traficantes, foi também local para o desembarque de africanos durante o período de proibição. Dados lacunares obtidos do banco de dados de David Eltis confirmam o desembarque de 4253 africanos, só nos anos de 1837 e 1839, em oito navios de que se tem registro.<sup>7</sup> O mesmo banco de dados aponta para o Rio Grande do Sul apenas dois desembarques de africanos, um em maio de 1851 (235 escravos) e o outro em abril de 1852, do “Palmeira”, com 239 escravos.<sup>8</sup>

O litoral de Santa Catarina aparece neste banco de dados apenas como local de partida de navios negreiros para a África, e isto entre 1843 e 1852. Conforme a tabela 1, a escuna “Alerta Virgínia” partiu de São Francisco para Ambriz em 1844 mas foi capturada e condenada, sem escravos, na comissão mista situada em Serra Leoa. Assim como esta escuna, cinco outros barcos partiram de local não especificado de Santa Catarina (talvez a própria Ilha) entre 1843 e 1852 e foram igualmente capturados e condenados, dois no Cabo da Boa Esperança, pois se destinavam a Quelimane, um na comissão mista de Luanda e dois outros em Santa Helena.

Além disto, temos mais uma evidência de que o litoral catarinense servia de base para o tráfico transatlântico. Entre os processos levados à Auditoria da Marinha, está o de um navio, “Catão”, que foi apreendido em Desterro em setembro de 1850. Aparentemente, vários indícios apontavam para o engajamento do “Catão” no tráfico atlântico: além de ter 20 africanos a bordo, transportava exagerada quantidade de provimentos para uma tripulação de 17 homens. Entretanto, o auditor de Marinha o absolveu, mas o Conselho de Estado acabou por condená-lo.<sup>9</sup>

Apesar de lacunares, estas evidências sugerem que o litoral sul do Brasil esteve no mapa do tráfico transatlântico na década de 1840 e início da década de 1850, isto é, quando atingiu o auge do volume de importação. Aparentemente, as praias e baías

serviam tanto ao aparelhamento de navios para a viagem à África, que demandava provisões, instrumentos de ferro, material para reparo dos navios, quanto para o desembarque de escravos, que demandava locais onde africanos recém-chegados pudessem ficar escondidos por algum tempo e dali serem retirados sem que sua presença se tornasse pública. Navios pequenos serviam de apoio ao desembarque, e a população local daria toda cobertura necessária. Ainda resta saber, sobre os africanos desembarcados, para onde se destinavam e como eram levados, mas outros casos sugerem que talvez fossem enviados em navios de cabotagem, como se fizessem parte do tráfico inter-provincial. Isso pelo menos enquanto os traficantes tinham que lidar apenas com a repressão por parte dos ingleses, que em princípio não entravam nas águas brasileiras nem tocavam na navegação costeira.

Entretanto, em 1851 o quadro da repressão ao tráfico de escravos havia mudado bastante. Desde 1845, a ação repressora dos navios britânicos se baseava no ato Aberdeen, promulgado pelo Parlamento Britânico em retaliação à falta de renovação do acordo bilateral. Através deste ato, os ingleses se davam unilateralmente o direito de apreender navios suspeitos de tráfico de escravos e de julgá-los nos seus próprios tribunais de marinha como piratas. Na verdade, eles já haviam adotado esta prática de encaminhar os navios para os seus tribunais desde 1840. Dadas as dificuldades e incertezas dos julgamentos na comissão mista do Rio, as apreensões feitas no litoral brasileiro eram levadas perante a Corte do Almirantado em Santa Helena ou Demerara, na Guiana. Somente entre 1845 e 1847, 144 navios brasileiros foram apreendidos pelos cruzeiros britânicos. Nem todos tinham escravos a bordo, mas nestes 144 navios, os ingleses apreenderam 8.701 africanos.<sup>10</sup>

A intensificação da repressão inglesa, além de outros fatores internos, levaram ao engajamento do governo imperial na repressão, e à votação da lei Eusébio de Queirós, em setembro de 1850.<sup>11</sup> Na prática, desde o fim de 1849, o governo imperial havia feito da repressão do tráfico política imperial e multiplicado as apreensões de navios que chegavam para desembarcar escravos, ou de africanos recém-desembarcados. Nesta nova fase de repressão do tráfico atlântico pelas autoridades brasileiras, os navios eram julgados pela Auditoria da Marinha, e os apelos diretamente pelo Conselho de Estado, o que retirava as decisões da alçada dos juízes de paz ou municipais, suscetíveis a pressões dos interesses dos traficantes.

Mas o tráfico não parou imediatamente após a passagem da lei, nem os ingleses esperavam que o governo brasileiro fosse tão eficiente na repressão. O episódio da

apreensão do “Novo Mello”, do “Penha” e de outros barcos no litoral de Santa Catarina em meados de 1851 se insere neste contexto. Depois de se concentrarem no Rio da Prata enquanto a Inglaterra pressionava Rosas, em 1849 os navios da esquadra da América do Sul da Marinha Real inglesa retornaram para as funções de repressão ao tráfico na costa brasileira. Assim, em 1850 as ações da esquadra britânica em águas brasileiras geraram intensa reação na opinião pública brasileira. Foi assim com a apreensão e destruição do “Santa Cruz” em janeiro depois de ter desembarcado aproximadamente 700 africanos perto de São Sebastião, e também com a batalha travada na baía de Paranaguá no final de junho, em que cruzeiros britânicos, entre eles o “Cormorant” (que deu nome ao “incidente”) buscavam apreender navios negreiros que se protegiam nas reentrâncias daquela baía.<sup>12</sup> No primeiro semestre de 1851, o serviço de inteligência britânico, baseado em eficiente esquema de compra de informações, apontou para cinco desembarques de africanos em toda costa brasileira, um deles no Rio Grande do Sul.<sup>13</sup> Assim foi que em meados de 1851, a esquadra britânica teve um de seus períodos de maior atividade nas águas brasileiras. Quase ao mesmo tempo, no fim de julho e início de agosto chegaram ao Rio de Janeiro as notícias da apreensão feita próximo ao Rio de Janeiro pelo “Sharpshooter” do navio de cabotagem “Piratinim”, que trazia escravos embarcados na Bahia, e dos incidentes com navios de cabotagem em Santa Catarina. Para os críticos, as ações inglesas em nome da repressão ao tráfico não só continuavam se dando em águas territoriais brasileiras como deixavam de se concentrar apenas nos navios reconhecidamente engajados no tráfico atlântico e atingiam a navegação costeira.

Os casos do “Piratinim” e o do “Novo Mello” têm mais em comum do que o fato de serem navios de navegação costeira pegos nas malhas da marinha britânica durante a repressão ao tráfico de escravos. Foram noticiados na imprensa e debatidos na Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro com grande clamor por causa da afronta à soberania nacional representada por estas incursões britânicas em águas brasileiras. Se elas continuassem, colocariam em risco o comércio legal. Mas mesmo o deputado paulista da oposição liberal, Rodrigues dos Santos insistiu que a defesa do direito à propriedade era secundária, no momento de protestar contra a intervenção estrangeira. Para ele, era importante apoiar o governo conservador em um repúdio à ação britânica, pois do contrário se estabeleceria a anarquia no país.<sup>14</sup> De onde viria a temida desordem?

Em meio à tão vasta bibliografia sobre a interferência britânica na abolição do tráfico atlântico para o Brasil, pouco destaque se dá para o impacto que estas ações

tinham sobre os escravos, seja os apreendidos nestas atividades de repressão ou o conjunto dos escravos que tomavam conhecimento delas. Os casos do “Piratinim” e do “Novo Mello”, de forma diferente, permitem tocar neste tema. O “Piratinim” foi apresado pelo vapor de guerra britânico “Sharpshooter” perto do Rio de Janeiro no fim de julho de 1851, com 102 escravos a bordo, que se destinavam a São Sebastião. Para o comandante do “Sharpshooter”, apesar do navio costeiro portar passaportes emitidos na Bahia, havia a bordo africanos recém-chegados que teriam desembarcado do navio negreiro “Sylphide” em Alagoas semanas antes. Nem todos, entretanto, eram africanos recém-chegados. O ministro da legação britânica no Rio de Janeiro admitiu que dos 102 escravos, 27 eram crioulos e 1 africano que havia chegado há mais de 30 anos. Mas avaliava que os africanos tinham direito à liberdade pela lei de 1831, que declarava livres todos os africanos introduzidos no império depois daquela data, e que os demais haviam ficado sob a guarda da Coroa britânica no navio apresado, portanto tinham também o direito à liberdade. Os escravos a bordo do “Piratinim” foram transferidos para o “Crescent”, navio-hospital ao largo do Rio de Janeiro que servia de base para as operações britânicas. Dali, segundo Southern, deviam ser “remetidos para uma colônia inglesa, onde possam gozar em segurança dessa liberdade”. Southern e a coroa britânica negaram todos os pedidos de devolução dos escravos apreendidos a bordo do “Piratinim” feitos pelas autoridades brasileiras, que se baseavam na ilegalidade da apreensão de escravos a bordo do navio de cabotagem.<sup>15</sup>

O potencial impacto deste caso, porém, não escapou aos brasileiros, e foi melhor formulado pelo deputado Rodrigues dos Santos na sessão da Câmara dos Deputados de 26 de julho. Tentou passar um requerimento para que o governo informasse sobre a apreensão do barco, pois seria uma oportunidade para o governo “tranqüilizar o país sobre os funestos resultados que podem sobrevir da repetição de fatos como (este)”. Mais adiante, completou:

O país deve acreditar que o cruzeiro inglês fez completa presa do barco e carga, que julgou o barco criminoso, e quaes são as consequências? As consequências serão que se pode crer no país e esta crença pode penetrar numa parte da população cujo estado nos deve sempre interessar muito [*apoiados*]; pode-se crer que no país esta parte da população a que aludo, não se divide somente em duas classes, pode-se estabelecer como fato legal que além de escravos e libertos, há ainda uma classe de africanos que não são nem escravos nem libertos, mas que são livres; e desde que esta idéia se insinuar e for protegida por fatos semelhantes eu nem sei avaliar, nem posso definir quais serão os perigos por que pode o país passar. [mais



apoiados] Sobejas são as complicações com que lutamos no estado atual da nossa população [mais apoiados], é mister que elas não sejam agravadas por atos do cruzeiro inglês que possam estabelecer a anarquia no país.<sup>16</sup>

O deputado paulista sintetizou as preocupações dos proprietários e autoridades responsáveis pela manutenção da ordem: a omissão do governo brasileiro em declarar a ação ilegal e exigir a devolução dos escravos passaria aos olhos da população como uma prova da falta de autoridade do governo, e uma aceitação da existência do direito à emancipação dos africanos. Rodrigues dos Santos via que a ação dos britânicos seria interpretada como de apoio a este direito, o que era profundamente perigoso naquele momento, fato no qual seus colegas deputados também concordavam. Podemos supor que ele se referia ao contexto de instabilidade do domínio senhorial que parecia pairar sobre o Rio de Janeiro desde pelo menos 1848-49.<sup>17</sup> O deputado paulista fez alusão a outros fatos ocorridos no Rio de Janeiro que comprovariam que os ingleses buscavam a instabilidade da nação brasileira, mas se furtou a descrevê-los. Há indícios esparsos, efetivamente, de que os escravos viam nos ingleses potenciais aliados na sua busca pela liberdade.<sup>18</sup> Esta crença certamente não caía do céu.

As apreensões no litoral catarinense, entre elas a do “Novo Mello” reforçam as evidências sobre as “funestas intenções” das ações britânicas. Nos interrogatórios, os escravos da tripulação do “Novo Mello” as revelaram. Eles haviam sido retidos a bordo do barco depois que os passageiros tinham desembarcado, e o comandante do “Locust”, Curtis, havia proposto que “fossem com ele para Santa Helena, porque ficariam forros”. Os seis escravos da tripulação do “Novo Mello”, cinco deles africanos, desconfiaram da oferta e a recusaram. Foram mais tarde liberados pelo comandante Curtis e desembarcaram, voltando para seus senhores que viviam na Ilha de Santa Catarina. Aparentemente, havia um membro da tripulação do “Locust”, um prático, que lhes dizia que seriam vendidos.<sup>19</sup> O que sabiam os escravos deste esquema? O interrogatório de outro africano, tripulante do “Penha”, Caetano, que passou mais tempo a bordo do “Locust” sugere que o prático do vapor inglês fosse um tal de “Manoel Americano”, residente de Ganchos, São Miguel. Será que Manoel conhecia as condições de vida nas colônias britânicas a ponto de desencorajar escravos brasileiros a fugirem para lá? De toda forma, Caetano, depois de ajudar os ingleses nas suas diligências contra as bases do tráfico ilegal no litoral catarinense, também desertou, desistindo de tentar a liberdade sob a proteção da Coroa britânica.<sup>20</sup>

Mesmo que os escravos tenham recusado a oferta, importa aqui saber que os ingleses estavam aproveitando as atividades de repressão ao tráfico para oferecer a liberdade a escravos de proprietários brasileiros, e propor a eles vida nova no Caribe. Talvez fosse desta promessa de liberdade, que a presença inglesa no Rio de Janeiro suscitava aos escravos, que o deputado paulista falasse. De fato, em nome de proteger a liberdade dos africanos emancipados pela comissão mista anglo-brasileira do Rio de Janeiro, os representantes diplomáticos britânicos estavam atingindo alvos indesejáveis, aos olhos das autoridades brasileiras. Desde 1838, haviam aberto um canal para enviar africanos recém-apreendidos, ou escravos caídos sob seu domínio, para suas colônias, carentes de trabalhadores depois da abolição da escravidão. Só do Rio de Janeiro, fonte insignificante do esquema de recrutamento perto de Serra Leoa ou Santa Helena, foram enviados para a Guiana ou para Trinidad, 2.552 escravos até 1852. Entre eles provavelmente estavam os do “Piratinim”.<sup>21</sup> Esta política de recrutamento de trabalhadores africanos esteve ligada à política de repressão ao tráfico de meados dos anos 1830 em diante e rendeu para os britânicos críticas norte-americanas e francesas. Através deste esquema, foram recrutados voluntariamente africanos emancipados em Serra Leoa, e involuntariamente os africanos a bordo dos navios capturados durante a repressão ao tráfico. Assim, o tráfico brasileiro alimentava de trabalhadores as colônias inglesas na década de 1840, através principalmente do tribunal de Santa Helena.<sup>22</sup>

Mas o esquema revelado pelos incidentes no litoral catarinense provou que os ingleses iam além de desviar os africanos do tráfico ilegal para suas colônias, aliciando escravos em pleno território brasileiro para serem trabalhadores livres nas suas colônias. Até agora, a interferência britânica na abolição do tráfico de escravos para o Brasil foi associada às pressões navais e diplomáticas exercidas sobre o governo brasileiro. Evidência das atividades britânicas na defesa dos africanos livres sugerem outra razão pela qual as autoridades brasileiras se sentiam pressionadas a acabar definitivamente com o tráfico de escravos. Além de quererem parar o suprimento de trabalhadores para as colônias britânicas através do esquema de recrutamento de africanos, os brasileiros também queriam aliviar a pressão britânica nas questões abolicionistas, porque àquela altura, tinha alcançado os escravos.

**Tabela 1: Navios que partiram do sul do Brasil para a África, décadas de 1840 e 1850.**

Porto de partida	Ano	Identificação	Tipo e nome do navio	Capitão	Proprietário	Porto ou região de destino	Observação
Paranaguá	1840	3162	Brigue Rápido	Felipe Arias	Madame Ferreira	Quelimane	Condenado em Serra Leoa
	1842	3179	Brigue Eugênia	Luís dos Reis Castro		África Centro-Occidental	Julgado em Serra Leoa, restaurado aos proprietários com 531 escravos a bordo.
	1842	3196	Barca Princesa D. Francisca		Bernardino de Sá	Quelimane	Condenado na Corte do Almirantado de Santa Helena
	1849	4647	Revoama	José Lopes da Silva		Quelimane	Condenado na Corte do Almirantado do Cabo da Boa Esperança
	1850	4067	Campeadora	Manoel Antônio Guimarães			Condenado na Corte do Almirantado de Santa Helena
	1850	4068	Brigue Sereia				Condenado na Corte do Almirantado de Santa Helena
	1850	4069	Brigue Leonidas	Giovanni Baptista Rossi			Condenado na Corte do Almirantado de Santa Helena
	1850	4070	Bergantim Rival	Joaquim Netto			Condenado na Corte do Almirantado de Santa Helena
	1850	4075	Bergantim Astro				Condenado na Corte do Almirantado de Santa Helena
	1850	4632	Brigue Sagaz		Fonseca	Cabinda	Desembarcou escravos em Cabo Frio, RJ, foi depois destruído
São Francisco	1844	3890	Escuna Alerta Virgínia	Camillo Ferreira		Ambriz	Condenado na Comissão Mista de Serra Leoa
Sta. Catarina	1843	3190	Esperança			Quelimane	Condenado na Corte do Almirantado do Cabo da Boa Esperança
	1843	3191	Desengano	Patrício Pereira de Souza		Quelimane	Condenado na Corte do Almirantado do Cabo da Boa Esperança
	1845	3547	Escuna Graciosa Vingativa	Manoel Gonçalves Cartiado		Porto de Ajudá (Costa da Mina)	Condenado na Comissão Mista de Luanda
	1850	4045	Barca Navarre	Aureliano Dias da Costa Cabral		Ambriz	Condenado na Corte do Almirantado de Santa Helena
	1852	4642	Brigue Luiza			Angola	Condenado na Corte do Almirantado de Santa Helena

Fonte: David Eltis et al., *The Transatlantic Slave Trade: A Database* [CD ROM], Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

**Tabela 2: Africanos emancipados que desembarcaram no Caribe Britânico, partindo do Rio de Janeiro, entre 1838 e 1852**

	Guiana britânica	Trinidad	Total
1838	91		91
1839			
1840			
1841	578		578
1842	563		563
1843			
1844	145	504	649
1845			
1846			
1847		52	52
1848			
1849	111	323	434
1850	72		72
1851			
1852	113		113
	1673	879	2552

Fonte: British Parliamentary Papers (BPP). Colonial Land and Immigration Reports. 1850. vol. 39. “Return showing the number of immigrants and Liberated Africans admitted into each British West Indian colonies, as well as the places from whence they were introduced for each year since the abolition of slavery and similar return for Mauritius;” BPP 1854-55. vol. 36. “Return showing the number of immigrants and Liberated Africans admitted into each of the British West Indian colonies and Mauritius, as well as the places from whence they were introduced, for each year since 1847;” BPP 1862. vol. 36. “Return showing the number of immigrants and Liberated Africans admitted into each of the British West Indian colonies and Mauritius, as well as the places from whence they were introduced, for the year 1843 to the end of 1856 and in each year since the 1<sup>st</sup> January 1857 to the end of the year 1861.”

Este trabalho faz parte do projeto “Africanos no sul do Brasil: rotas do tráfico e identidade étnica”, financiado pela FAPESC.

<sup>1</sup> Este episódio está descrito na correspondência entre a legação britânica no Brasil e o Foreign Office britânico, reunida na série Slave Trade (FO 84), consultada na Dana Porter Library da University of Waterloo, Canadá. Hudson para Palmerston, 13 de setembro de 1851 e anexos, FO 84/847.

<sup>2</sup> Paulino José Soares de Souza para Hudson, 8 de agosto de 1851, em anexo a Hudson para Palmerston, 13 de setembro de 1851, FO 84/847.

<sup>3</sup> O iate apreendido perto de Zimbros guarda uma história pitoresca: seu proprietário, Pedro Lopes, morador de Ganchos, tinha refeito este barco e estava procurando vendê-lo. Foi a Canasvieiras para tratar com um comprador. Levou consigo dois rapazes, irmãos, que foram avisar a uma tia do falecimento de seu marido, ocorrido em Ganchos enquanto fazia um engenho para um deles. O barco não tinha fogão, nem bandeira, nem passaporte, nem mantimentos, segundo o delegado de polícia de Porto Belo. Foi apreendido, juntamente com seu proprietário e passageiros, que só foram liberados depois que o proprietário assinou um termo em inglês cujo conteúdo desconhecia. O comandante Curtis supunha que este barco estivesse servindo para desembarcar africanos de algum outro navio. Ver ofício do Delegado de Polícia de Porto Belo para o Chefe de Polícia de Santa Catarina, 15 de julho de 1851, anexo em Hudson para Palmerston, 13 de setembro de 1851, FO 84/847.

<sup>4</sup> Antes disto, a convenção adicional (1817) ao tratado assinado entre Portugal e Grã-Bretanha em 1815 apenas proibia o tráfico ao norte do Equador e fora dos domínios portugueses. Comissões mistas foram estabelecidas para o julgamento dos casos advindos da aplicação desta medida. A lei de 7 de novembro de

---

1831 veio reforçar a proibição do tráfico e reivindicar para as autoridades brasileiras a responsabilidade da repressão, pois o governo brasileiro temia a intervenção britânica em assuntos nacionais.

<sup>5</sup> Para uma discussão da experiência de trabalho dos africanos livres, ver Beatriz Gallotti Mamigonian, “Revisitando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres.” *Tráfico, cativo e liberdade, séculos XVII-XIX*. Ed. Manolo Florentino. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. 389-417.

<sup>6</sup> Sobre a política de repressão ao tráfico de escravos, ver 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: Expressão e Cultura, 1976; Robert Conrad, *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1985; Jaime Rodrigues, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

<sup>7</sup> José Augusto Leandro, “Em águas turvas: navios negreiros na baía de Paranaguá” *Esboços* (Revista do Programa de Pós-Graduação da UFSC), 10 (2002), 99-117.

<sup>8</sup> David Eltis et al., *The Transatlantic Slave Trade: A Database* [CD ROM], Cambridge: Cambridge University Press, 1999. Estas viagens receberam os números de identificação 4934 e 4939 respectivamente. Este segundo desembarque em particular, foi objeto de estudo de Paulo Staudt Moreira em “Boçais e malungos em terra de brancos: notícias sobre o último desembarque de escravos no Rio Grande do Sul” in Vera Lúcia M. Barroso, ed. *Raízes de Santo Antônio da Patrulha e Caraá*. Porto Alegre: EST, 2000, 215-235 e de Vinícius Pereira de Oliveira “De Manoel Congo a Manoel de Paula: a trajetória de um africano ladino em terras meridionais - século XIX” Dissertação de Mestrado em História. UNISINOS, 2005.

<sup>9</sup> Jaime Rodrigues, *O infame comércio*, 185-186.

<sup>10</sup> Relatório do Ministro dos Negócios Estrangeiros, 1850, Tabelas 146 e 147. Cópia do relatório está anexa a Hudson para Palmerston, 20 de fevereiro de 1850, FO 84/802.

<sup>11</sup> Os motivos que desencadearam a nova fase de ação repressiva do tráfico pelo governo brasileiro foram de várias ordens, e historiadores ainda debatem o peso dos fatores internos e externos, repetindo disputa contemporânea aos acontecimentos, pelo mérito da cessação do tráfico. Além dos trabalhos citados acima, ver Sidney Chalhoub, *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, Dale Graden, “An act “even of public security”: slave resistance, social tensions, and the end of the international slave trade to Brazil, 1835-1856.” *Hispanic American Historical Review* 76.2 (1996): 249-282 e Jeffrey Needell, “The abolition of the Brazilian slave trade in 1850: historiography, slave agency and statesmanship” *Journal of Latin American Studies* 33 (2001), 681-711.

<sup>12</sup> Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 294; 311-312.

<sup>13</sup> Segundo Bethell, que não dá referência de nome do navio ou local de desembarque, as autoridades brasileiras teriam apreendido boa parte dos escravos desembarcados. No banco de dados do tráfico transatlântico esta viagem tem número identificador 4934 e teria chegado ao Rio Grande do Sul em 12/5/1851 com 235 escravos dos 288 originalmente embarcados em algum ponto não especificado da África. Não há menção à apreensão dos africanos. Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 334; David Eltis et al. *The Transatlantic Slave Trade Database* [CD-ROM]. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

<sup>14</sup> Anais da Câmara dos Deputados (ACD), sessão de 26 de junho de 1851, 318-328.

<sup>15</sup> Henry Southern para Paulino José Soares de Souza (Ministro de Estrangeiros), 21 de dezembro de 1851. Encontra-se no Anexo A do Relatório do Ministério de Estrangeiros de 1851. Ver também Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 336-337.

<sup>16</sup> ACD, 26/07/1851, 319.

<sup>17</sup> Ver Slenes, Robert W. ““Malungu, ngoma vem!”: África coberta e descoberta do Brasil.” *Revista da USP* 12 (1991/1992): 48-67; Chalhoub, *Visões da liberdade*, 194-198; Rodrigues, *O infame comércio*, 60-62; Graden, “An act “even of public security”.

<sup>18</sup> Carlos Eugênio Líbano Soares e Flávio Gomes, “Com um pé sobre um vulcão: africanos minas, identidades e repressão anti-africana no Rio de Janeiro, 1830-1840”, *Estudos Afro-Asiáticos*, 23:2 (2001), 1-44.

<sup>19</sup> Auto de perguntas feitas à tripulação escrava do Brigue Escuna “Novo Mello”, em 2 de agosto de 1851, na Secretaria de Polícia, em casa do morador do Chefe de Polícia interino da Província, Dr. Sérgio Lopes Falcão. Anexo ao ofício reservado de João José Coutinho, presidente da província de Santa Catarina a Paulino José Soares de Souza, ministro de estrangeiros, 2 de agosto de 1851, anexa a Paulino José Soares de Souza para Hudson, 8 de agosto de 1851, em anexo a Hudson para Palmerston, 13 de setembro de 1851, FO 84/847.

<sup>20</sup> Auto de interrogatórios feitos ao preto Caetano, escravo de Manoel Luiz da Silva Leal, em 7 de agosto

---

de 1851, na sala de audiências desta capital (interrogado na presença do seu senhor), em anexo a João José Coutinho para Paulino José Soares de Souza, 7 de agosto de 1851, em anexo a Paulino José Soares de Souza para Hudson, 22 de agosto de 1851, em anexo a Hudson para Palmerston, 13 de setembro de 1851, FO 84/847.

<sup>21</sup> Ver tabela 2 em anexo.

<sup>22</sup> Ver Beatriz Mamigonian, “In the name of freedom: the Brazilian branch of the African Emigration scheme (Brazil-British West Indies, 1840s), comunicação apresentada no 119o encontro da American Historical Association, Seattle, Estados Unidos, janeiro de 2005.