

ARTIGOS

O CONTRABANDO DE ESCRAVOS PARA SÃO PAULO (*).

ANA MARIA MATHIAS BOCCIA

e
ENEIDA MARIA MALERBI

do Curso de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

O presente estudo tem como objetivo principal demonstrar que, mesmo após a proibição do tráfico negreiro no Brasil, pela Lei Eusébio de Queirós, de 4 de setembro de 1850, a entrada de africanos no país prosseguiu por alguns anos em grande proporção, embora em escala regressiva, se relacionada ao período anterior (1831-1850).

A pesquisa foi limitada à Província de São Paulo, entre os anos de 1850 e 1870, espaço de tempo no qual a atividade econômica, essencialmente agrícola, carecia de mão-de-obra. Faremos menção, inicialmente, à primeira tentativa brasileira de contenção do tráfico negreiro, isto é, a promulgação da legislação referente à introdução de escravos no Brasil: a Lei de 7 de novembro de 1831 (1). Nossa abordagem, entretanto, deter-se-á em especial no período que se segue à assinatura da Lei Eusébio de Queirós, quando realmente o governo brasileiro adotou medidas severas (embora, de início, pouco significativas) de repressão ao contrabando de negros.

Para melhor compreensão, o trabalho apresenta-se em duas unidades: a primeira versa sobre a questão do tráfico de escravos dentro

(*) — Pesquisa efetuada durante o curso de História do Brasil Independente, no Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, em 1970, e apresentado no I Congresso de História de São Paulo, realizado em Campinas, 1972.

Queremos agradecer a sugestão do tema, a orientação e o incentivo da Prof. Dra. Maria Thereza S. Petrone, sem o que não teria sido elaborado este trabalho.

(1). — Que declarou ilegal o tráfico negreiro, embora tenha permanecido como medida impropícia.

do contexto econômico-político das relações anglo-brasileiras; acentuando que a política de repressão ao comércio escravocrata, adotada pelas autoridades nacionais, foi em grande parte uma decorrência das pressões nesse sentido feitas pelo governo britânico. Queremos salientar que na elaboração dessa primeira parte foi por nós bastante utilizada a obra de Leslei Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade* (2), dada a inexistência de outras fontes igualmente especializadas no assunto.

A segunda unidade foi elaborada com base em manuscritos pertencentes ao Arquivo do Estado de São Paulo, todos de caráter reservado ou confidencial, exclusivamente referentes às implicações do tráfico na Província de São Paulo, a partir de 1850. Trata-se de uma documentação vasta e rica, que nos permitiu esboçar considerações sobre os múltiplos aspectos que envolviam a questão do comércio ilegal de negros em São Paulo, tais como:

- a posição das diferentes camadas das populações locais e seu envolvimento no tráfico;
- a atuação das autoridades municipais quanto ao cumprimento da lei;
- o mecanismo do contrabando propriamente dito e suas implicações;
- a ação do governo provincial na observância da legislação e as dificuldades reais de sua execução; e
- a condição do negro boçal (3) na Província de São Paulo.

A documentação utilizada refere-se a alguns municípios do litoral paulista, principalmente na região compreendida entre Iguape e Bananal, nos quais havia maior frequência de desembarques clandestinos de negros, devido sobretudo à forma recortada da costa, com baías e enseadas em grande número. As poucas referências feitas às cidades do interior de São Paulo devem-se ao fato delas aparecerem (conforme sua localização geográfica) como pontos de concentração dos grupos de negros boçais vindos do litoral, ao mesmo tempo que polos de difusão, e locais de aproveitamento dessa mão-de-obra; as princi-

(2). — Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the slave trade question (1807-1869)*; Cambridge, 1970.

(3). — O termo *boçal* aplicava-se aos negros entrados no Brasil após a promulgação da legislação proibitiva do tráfico; sua condição era de homens livres.

país cidades nessas condições são: Campinas, Sorocaba, Itu, Itape-
tininga, Paraibuna, Guaratinguetá, Limeira.

Quanto à cronologia, os documentos por nós pesquisados apre-
sentam uma maior concentração entre os anos de 1852 a 1856, aos
quais segue-se um intervalo considerável, voltando a uma pequena
constância entre 1869 e 1870.

Queremos declarar ainda que grande parte da documentação
permanece inédita, e que este pequeno estudo poderá ser complemen-
tado por futuras pesquisas.

*

No início do século XIX, grande parte do comércio escravista di-
rigia-se para o Brasil, onde, tanto no campo como na cidade, o escla-
vo constituía o esteio do trabalho.

No Recôncavo Baiano, em Pernambuco, na Baixada Fluminense
e em São Paulo, a lavoura canavieira, ainda a principal atividade
econômica brasileira, baseava-se exclusivamente na mão-de-obra es-
crava. O negro era também empregado no cultivo do algodão (o
qual perfazia 20% do total dos produtos exportados pelo Brasil na
época) no Maranhão e em Pernambuco, e no do tabaco e cacau em
Alagoas e na Bahia. Igualmente em Minas Gerais havia grande con-
centração de escravos, de início para lá levados para o serviço nas
minas e, com a exaustão destas, transferidos para a lavoura de sub-
sistência.

A população escrava encontrava-se ocupada nos mais diversos
mistérios; o negro atuava como trabalhador doméstico, e como traba-
lhador público. A administração servia-se de escravos alugados para
as suas obras; mosteiros, conventos e hospitais possuíam grande nú-
mero deles. Era tal a proporção de escravos trazidos para o Brasil
que constituíam uma população maior que a branca nas atuais regiões
da Bahia, de Pernambuco, de Minas Gerais, do Rio de Janeiro e do
Maranhão.

No decorrer do século XIX, eventos tais como as guerras napo-
leônicas, os levantes de escravos no Caribe e em São Domingos e a
Guerra de Secessão nos Estados Unidos, eliminaram possíveis rivais
do Brasil no comércio mundial e elevaram os preços dos produtos
tropicais; assim numa época em que a produção brasileira crescia face
à demanda mundial (expansão da indústria européia), o Brasil tinha
condições de corresponder a ela, por possuir grandes extensões de

terras virgens férteis. Permanecia, porém, um problema: a falta de braços para a lavoura.

Fazia-se, assim, necessária uma reposição regular de elementos negros, fato devido às exigências do mercado externo e, principalmente, à alta mortalidade dos escravos (pela dificuldade de adaptação ao novo meio ambiente; alimentação deficiente; más condições de higiene; doenças epidêmicas; maus tratos), à sua baixa natalidade (devido ao pequeno número de mulheres africanas importadas; alimentação pobre e maus tratos durante o período de gestação), e à alta mortalidade infantil (4).

Ante às exigências decorrentes da situação acima apontada, os grandes proprietários buscam soluções imediatas.

Uma delas foi o deslocamento de escravos das áreas em declínio econômico para as zonas em crescimento, ocasionando uma migração interna de negros que, embora grande, não correspondeu à demanda; assim, a solução parecia estar na intensificação do tráfico negreiro, o qual favorecia os interesses econômicos dos grandes proprietários, mas contrariava a política inglesa em relação ao comércio de escravos.

A Inglaterra, tendo abolido o tráfico negreiro para suas colônias desde 1807, tenta aplicar a mesma medida para o Brasil, aproveitando-se para tanto das obrigações que lhe eram devidas por D. João VI de Portugal (5). Este, porém, apegou-se a uma política de temporização, baseada principalmente em promessas vagas, dúbias, como a cooperação na campanha contra o tráfico de negros, e a imposição de restrições às ações dos súditos portugueses nas colônias africanas.

“Era natural ...”, nas palavras de Maurício Goulart, “... que D. João VI principalmente por causa do Brasil, onde o negro era fator econômico de capital importância, procurasse furtar-se por algum tempo aos novos rumos ditados pela Inglaterra, multiplicando-se em manejos diplomáticos, tergiversações e artimanhas” (6).

(4). — Richard Graham, *Brazilian Slavery re-examined: a review article*; *Journal of Social History*, p. 448.

(5). — A pressão inglesa afirmou-se principalmente a partir do momento em que a frota britânica auxiliou a transferência da Corte portuguesa para o Brasil, o que intensificou a situação de dependência de Portugal e de suas colônias em relação à Inglaterra.

(6). — Maurício Goulart, *A Escravidão Africana no Brasil* (Das origens à extinção do tráfico); Livraria Martins Editora, São Paulo, 1949, p. 239.

Portugal era, nessa época, o país mais ativo no comércio escravocrata transatlântico; apesar de haver perdido as regiões de Cacheu, Bissau e Costa da Mina para suas rivais colonialistas, detinha ainda importantes posições na África: ao norte do Equador, as ilhas de São Tomé e Príncipe (Golfo da Guiné) e as fortificações de São João Batista da Ajuda (Dahomey, o mais importante porto exportador de escravos); ao sul do Equador, 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, dois dos maiores portos de exportação de negros da costa oeste da África.

A política real portuguesa referente ao tráfico não encontrava obstáculos por parte da população, uma vez que as idéias abolicionistas no Império Português eram vagas e isoladas. Desde 1761 a escravidão fora abolida em Portugal, e o comércio de negros ficara restrito às suas colônias. Nada se fazia, entretanto, em prol da emancipação dos escravos existentes, fato esse devido principalmente à mentalidade tacanha própria dos brancos da época, que tomava o negro como elemento “bárbaro” ao qual, através da escravidão, era dada uma oportunidade de ingressar na “civilização” (7). Mesmo aqueles que haviam tido contáto com idéias iluministas, não viam outra alternativa para a vida econômica do Império, e aceitavam a escravidão ou o comércio de negros como um “mal necessário”.

Desse modo, às exigências inglesas para a abolição do tráfico negreiro, o governo português respondia que seria impraticável adotar medidas de desencorajamento ao tráfico, e principalmente a sua extinção. A Inglaterra, no entanto, não esmorecia em seu intento; os tratados de 1810 assinados entre ingleses e portugueses referiam-se, em algumas cláusulas, ao comércio de escravos, estabelecendo a sua gradual extinção nos domínios portugueses e delimitando as áreas africanas de exportação de negros.

Já durante as guerras napoleônicas, a Inglaterra exercia uma relativa fiscalização nos mares, a qual foi intensificada nos anos posteriores; desde 1808, a Grã-Bretanha usa dos direitos de busca próprios de períodos de guerra, para capturar navios negreiros e enviá-los como presas de guerra à Corte do Vice-Almirantado inglês. Logo, a ma-

(7). — Essa idéia foi refutada por Eugene Genovese num estudo para o sul dos Estados Unidos (“Économie Politique de l’Esclavage”, traduit par Nicole Barbier, p. 71 e seguintes); o Autor prova, através de uma análise das condições culturais das tribos africanas, que o negro não pertencia à barbárie, e que seu procedimento como trabalhador escravo era uma decorrência do próprio sistema escravista.

rinha britânica toma para si o direito de visita, busca e apreensão de navios negreiros de todas as nações que haviam declarado ilegal o tráfico de negros, mas ainda prosseguiram em tal prática.

O artigo 10 do ambíguo tratado anglo-português de 1810 deu margem à interpretação, pelos ingleses, da ilegalidade do comércio negreiro praticado por lusitanos ao norte da linha do Equador; decorre daí a apreensão de vários navios negreiros portugueses. Nos anos posteriores, o controle dos mares pelas embarcações inglesas intensifica-se, e gradualmente vai ganhando maior eficácia, com a aproximação do término das atividades beligerantes na Europa.

No Congresso de Viena (1815), a Grã-Bretanha volta a insistir na cessação geral do comércio de escravos, tendo seus interesses representados por Lord Castlereagh. O principal encarregado de reorganizar a Europa e manter a paz, fez do tráfico de escravos um dos assuntos mais importantes do Congresso, usando mesmo de ameaças para obter sua completa cessação, ao menos ao norte do Equador. A Rússia, a Áustria e a Prússia cooperaram para a efetivação dessa medida, uma vez que não possuíam interesses coloniais; já a França, a Espanha e Portugal recusaram-se a efetivar a proposta, em vista da necessidade da mão-de-obra negra em seus impérios coloniais.

Portugal, porém, estando profundamente dependente da Inglaterra no que concerne à sua esfera política e recebendo forte pressão britânica em relação ao tráfico (patrulhamento permanente da costa brasileira por navios ingleses, por exemplo), concordou em cessar o comércio negreiro ao norte do Equador, mediante indenizações pelas embarcações lusitanas ilegalmente apreendidas pelos ingleses.

Com a assinatura da Declaração das Oito Potências (8), ficou estabelecido que a abolição do tráfico negreiro deveria se dar o mais brevemente possível, ficando, entretanto, a critério de cada nação a fixação da data para tal acontecimento.

Apesar desse acordo, a situação manteve-se inalterada para Portugal, cujos navios continuavam a comerciar negros, ilegalmente ao norte do Equador e de modo legal ao sul dessa linha, enfrentando a fiscalização inglesa, cada vez mais rigorosa; atingia essa vigilância mesmo as embarcações que percorriam regiões reconhecidamente lícitas.

(8). — A 8 de fevereiro de 1815, a Inglaterra, Portugal, a Áustria, a Prússia, a Rússia, a França, a Espanha e a Suíça assinaram uma declaração condenando o tráfico escravocrata, e determinando a sua abolição a todos os países possuidores de colônias. Leslie Bethell, *op. cit.*, p. 14.

Devido ao direito de visita a navios luso-brasileiros, arrogado pelos ingleses, o ministro português em Londres, Conde de Palmela, assinou uma Concessão Adicional ao Tratado de 1815, definindo mais precisamente as regiões em que o tráfico escravo português permanecia legal: ao sul da linha equatorial, entre o Cabo Delgado e a Baía de Lourenço Marques. Estabeleceu-se também em 1817 que, em alto-mar, navios de guerra de qualquer potência tinham o direito de visita e busca a embarcações mercantes de outras nações, que navegassem ao norte do Equador, suspeitas de transportarem escravos. Comprovado o contrabando, o navio era encaminhado a duas Comissões Mistas, compostas por um Juiz Comissário e um Secretário de Arbítrio, para cada nação, e um Secretário local; a tripulação e o proprietário da embarcação eram entregues às autoridades do país de origem, devendo ser submetidos a legislação específica.

As apreensões de navios luso-brasileiros por vasos ingleses fizeram surgir numerosas queixas e reclamações de indenização por parte dos proprietários, sempre que não foi comprovada a presença de escravos ou de indícios de um comércio escravista nas embarcações.

Logo, acordos bilaterais (Tratados de 1815 e de 1817) foram necessários para que as pretensões britânicas apresentadas no Congresso de Viena, chegassem a ser levadas em consideração pelo governo português, e fixadas por uma legislação específica. Mesmo depois da criação do *Slave Trade Department* (1819), provou-se difícil a ação britânica em persuadir outras nações a concederem o direito de busca em seus navios aos ingleses, pois embora tal direito fosse recíproco, somente a Inglaterra era dotada de meios suficientes para o patrulhamento das costas africanas e americanas.

Apesar de tudo, continuava o tráfico negreiro da África para o Brasil.

Com a independência do Brasil, a pressão inglesa em relação ao tráfico volta-se diretamente para o novo governo constituído. Aproveitando-se do fato de Portugal não possuir condições militares e financeiras para reimpor sua autoridade à ex-colônia, o governo britânico declarou a impossibilidade de continuar vigorando os interesses coloniais portugueses na manutenção do tráfico de escravos. George Canning, então Secretário das Relações Exteriores da Inglaterra, argumentou que o comércio negreiro para o Brasil tornara-se ilegal após o 7 de setembro, uma vez que o transporte de escravos a territórios estranhos ao domínio português era assim considerado, desde 1761; por outro lado, pelo artigo 4º do Tratado de 1815, anteriormente mencionado, era vedado o uso de bandeira portuguesa em navios negreiros, exceto nos domínios da Coroa.

O governo lusitano hesitou em concordar com Canning, pois reconhecer a abolição do comércio de escravos para o Brasil seria o equivalente a reconhecer sua independência política. O Duque de Palmela, representante português em Londres, finalmente cedeu às exigências inglesas, e passou a considerar ilícito o referido tráfico dirigido para o Brasil, por comerciantes portugueses, em navios portugueses, tanto ao norte como ao sul da linha do Equador; ao mesmo tempo, à esquadra britânica era dado o direito de agir em sua supressão.

A ação inglesa, entretanto, não se estendia a embarcações que, sob bandeira brasileira, transportassem negros; isso porque o Brasil, embora fosse um país profundamente envolvido no tráfico, não possuía qualquer restrição quanto à sua legalidade. Ora, para que os esforços da Inglaterra, no sentido da anulação do comércio negreiro, não fossem paralisados, tornava-se necessário um acordo entre os dois países; o Brasil, por sua vez, desejava obter o reconhecimento internacional de sua independência, o que permitia a imposição, por outras nações, de quaisquer condições, especialmente a extinção do comércio escravocrata.

A política de reconhecimento das novas nações americanas, em troca de concessões comerciais, era vantajosa para a Grã-Bretanha; enquanto as antigas colônias espanholas da América aceitaram a condição imposta pelos ingleses, da total abolição do tráfico negreiro, em troca do reconhecimento de sua independência, o Brasil hesitava em reconhecer as restrições impostas ao tráfico pelos tratados anglo-lusitanos, contraídos durante a permanência da Corte portuguesa no Rio de Janeiro.

O representante brasileiro em Londres, Felisberto Caldeira Brant Pontes, futuro Marquês de Barbacena, pessoalmente opunha-se ao sistema escravocrata, por considerá-lo nocivo à economia, à sociedade e à moral brasileiras, e, recebendo instruções de D. Pedro I para obter o reconhecimento da independência do Brasil, empenhou-se em conciliar ambas as idéias na assinatura imediata de um tratado que satisfizesse os dois países. Devido à mudança política ocorrida no Brasil nos anos 20, Canning insistiu na transferência das conversações para o Rio de Janeiro, sendo designado como representante inglês Henry Chamberlain, para o qual o reconhecimento da independência brasileira pelo governo britânico era apenas questão de tempo.

Em 1823, Portugal empenhava-se em retomar sua ex-colônia, o que tornava mais premente a necessidade de o Brasil obter o reconhecimento de sua independência pela Grã-Bretanha. Esta tardava em

concedê-lo, pois exigia do novo Império, em troca, a assinatura de um acordo determinando o fim do tráfico negroiro.

A abolição do comércio escravagista impunha, porém, sérios problemas ao Brasil.

A independência fora um movimento pacífico, que não implicou em alterações imediatas na conjuntura do país. O sistema de produção, em larga escala, de matérias-primas e gêneros alimentícios, totalmente voltada para o mercado internacional e dependente exclusivamente do trabalho escravo, continuava firmemente estabelecido; dessa forma, havia uma constante necessidade de reposição da mão-de-obra servil, para o que era imprescindível o tráfico, cuja interrupção significaria um desequilíbrio econômico e financeiro para o país. Além disso, os grandes proprietários de terras e de escravos temiam a suspensão desse comércio, encarando tal fato como um primeiro passo para a abolição total do sistema escravista. Libertar-se da pressão inglesa sobre Portugal para uma abolição completa do tráfico foi, talvez, uma das razões pela qual os grandes proprietários brasileiros deram seu apóio a uma independência sob regime monárquico; D. Pedro I compreendia que, ceder às exigências inglesas seria descontentar os maiores interesses econômicos do país, e, conseqüentemente, abalar o regime político estabelecido.

A Constituição outorgada de 1824 não fazia nenhuma alusão à questão da escravidão, apesar de haver referências a “libertos”; não havia sequer considerações sobre o tráfico.

Em junho de 1826, a Câmara dos Deputados, na qual os grandes proprietários tinham larga representação, reuniu-se para considerar, pela primeira vez, a questão do tráfico. José Clemente Pereira propõe a extinção gradual desse comércio, até 1840; Nicolau de Campos Vergueiro propõe seis anos para o término do tráfico. A 23 de novembro do mesmo ano, foi assinado um tratado anglo-brasileiro, pelo qual ambos os países reconheciam os acordos anteriormente havidos entre Portugal e Inglaterra, no que concerne ao problema da escravidão e do tráfico; o Brasil comprometia-se a abolir totalmente o comércio escravista dentro de três anos, considerando-o como pirataria. A Grã-Bretanha, por sua vez, formalizou o reconhecimento da independência do Brasil, tendo já obtido anteriormente, por meios diplomáticos, a mesma concessão por parte de Portugal.

Na elaboração deste trabalho, pareceu-nos inconveniente dissociar a legislação brasileira de repressão ao tráfico escravo, da pres-

são nesse sentido exercida pela Inglaterra sobre o governo brasileiro; assim é que não julgamos acertado tratar desses dois aspectos isoladamente, e sim tecendo considerações em torno de ambos.

A independência não alterou a estrutura econômica brasileira; a nação continuou sendo sustentada pelo grupo de proprietários rurais, diretamente necessitados de mão-de-obra escrava e, conseqüentemente, hostis a qualquer medida que visasse à cessação do tráfico negreiro.

O Primeiro-ministro do Brasil Independente, José Bonifácio de Andrada e Silva, representava uma corrente de opinião contrária, visando a extinção gradual da escravidão no país, para

“... que venhamos a formar em poucas gerações uma nação homogênea, sem o que nunca seremos verdadeiramente livres (...). É da maior necessidade ir acabando tanta heterogeneidade física e civil; cuidaremos, pois, desde já, em combinar sabiamente tantos elementos discordes e contrários, em amalgamar tantos metais diversos, para que saia um todo heterogêneo e compacto que não se esfacele ao pequeno toque de qualquer nova convulsão política” (9).

Face à crescente aceitação das idéias abolicionistas por grupos urbanos, e ao tratado anglo-brasileiro de 1826, inicia-se um processo de mudança da atitude governamental em relação à questão do tráfico negreiro:

- na Fala do Trono de 3 de maio de 1830, D. Pedro I anunciou que, sob os termos do tratado anglo-brasileiro de 1826, o comércio negreiro passava a ser considerado ilícito, e que seu governo tencionava tomar as medidas necessárias ao cumprimento do acordo;
- o novo Código Criminal, de 16 de setembro de 1830, proibia a redução de pessoas livres à escravidão, e permitia às autoridades libertar os escravos importados ilegalmente através de contrabando.

Na realidade, porém, a determinação da abolição do tráfico quase não foi considerada pela opinião pública brasileira, devido à crise política que o país atravessava, e que culminou com a abdicação de D. Pedro I.

(9). — Caio Prado Jr., *História Econômica do Brasil*; 11. ed., Brasileira, São Paulo, 1969, p. 141.

Logo depois do 7 de abril de 1831, novamente emerge a questão do comércio de escravos. Em maio do referido ano, o Marquês de Barbacena introduziu no Senado um projeto de lei contra o tráfico; em 7 de novembro foi sancionado como lei pelo Ministro da Justiça, Diogo Antônio Feijó, e declarava livres todos os africanos entrados no Brasil desde então (10), estipulando que todos os navios que entrassem ou deixassem os portos brasileiros deveriam ser submetidos a inspeção policial, e que os escravos porventura encontrados deveriam ser detidos e seus importadores apreendidos e julgados. Além disso, o Ministro Feijó determinou a afixação de avisos para informar o povo das penalidades impostas a quem não cumprisse o estipulado pela lei.

A aprovação dessa lei (12 de abril de 1832) foi favorecida pelo clima político da época, liberal e reformista, que permitia uma maior aceitação das idéias abolicionistas; e pela queda temporária da demanda de escravos. Outras regulamentações sobre o tráfico de escravos seguiram-se: inspeção pela polícia cu por Juizes de Paz locais, nos navios que entrassem ou saíssem dos portos brasileiros; também foi determinado o exame dos escravos postos à venda.

Parece que, de início, a Lei de 1831 provocou uma certa restrição na importação de negros; esse fato deveu-se, em parte, à queda do preço dos escravos, conseqüente da grande importação havida no decênio anterior; e, por outro lado, pelo temor ante a possibilidade de medidas repressivas por parte dos governos brasileiro e britânico.

No início da década de 30, a expansão da economia brasileira em função do desenvolvimento da cultura cafeeira, intensifica a necessidade de um maior contingente de mão-de-obra; em decorrência desse fato, deu-se um incremento do comércio negreiro ilegal, sendo significativo o aumento de negros entrados no país; enquanto no ano de 1832 foram introduzidos no Brasil 116 negros, no ano seguinte esse número elevou-se para 1.233 (11).

O fator *lucro*, ao que tudo indica, foi um elemento importante para a expansão do comércio negreiro, mesmo considerando-se que as vendas de escravos eram feitas a crédito e diretamente aos grandes proprietários, nos próprios locais de desembarque.

(10). — Vide anexo nº 1.

(11). — Cf. dados do Departamento do Tráfico Escravo do Ministério das Relações Exteriores (16.7.1844), F. O. memorandum F. O. 97/430 — Bethell, *op. cit.*, p. 389.

Essa situação foi observada pelo Consul inglês no Rio de Janeiro que, escrevendo a Lord Palmerston em 12 de fevereiro de 1831, dizia:

“... até onde eu posso julgar, as penalidades presentemente em vigor, na verdade, induziram muitos a abandonar o tráfico, mas os lucros crescentes que agora acompanham a importação fraudulenta excitaram a cobiça de alguns, mais empreendedores ou menos escrupulosos que os primeiros traficantes” (12).

A crescente demanda de trabalhadores para a lavoura tornou o tráfico um empreendimento altamente lucrativo, sendo então essa atividade bastante intensificada. Edward Watts, consul inglês em Pernambuco, demonstrou essa situação ao observar que o fim do tráfico era impedido pelas autoridades devido à falta de condições materiais e à grande venalidade existente entre elas; apontou igualmente os artifícios empregados pelos negociantes de escravos, por seus agentes e pelos grandes proprietários para dissimular e facilitar o desembarque de africanos nas costas brasileiras; tais interesses eram derivados do alto lucro proporcionado por essa atividade ilícita (13).

Possivelmente a força dos proprietários de terras e de escravos sobre a questão do tráfico na esfera política ficou estabelecida no projeto de lei apresentado ao Senado pelo então Marquês de Barbacena, a 30 de julho de 1837; tal projeto, se aprovado, iria de encontro à Lei de 7 de novembro de 1831, em dois aspectos fundamentais: enquanto o artigo 1º da referida Lei determinava a liberdade de todos os escravos desde então entrados no Império, o seu equivalente no projeto limitava-se a proibir a importação de negros. Os doze artigos seguintes pretendiam reforçar a proibição do tráfico, autorizando o aprisionamento de navios negreiros e a repatriação dos africanos apreendidos; essa proibição, entretanto, limitar-se-ia ao mar territorial e o negro, uma vez em território brasileiro, seria tratado como propriedade legal, como tal podendo ser objeto de compra e venda. O último artigo do mencionado projeto protegia os “inocentes” compradores de escravos contrabandeados e legitimava a escravização dos africanos introduzidos após a Lei de Feijó, assegurando garantias a seus compradores (14). Como vemos, tratava-se de uma anulação quase total da Lei de 1831.

(12). — Robert Conrad, *The Contraband Slave Trade to Brazil (1831-1845)* in *Hispanic American Historical Review*, XLIX, p. 619.

(13). — *Idem*, p. 624.

(14). — Bethell, *op. cit.*, p. 81-82.

O governo brasileiro considerou tal projeto como uma não-violação em relação aos tratados anteriormente concluídos com a Inglaterra; esta, porém, através de protestos, levou à sua invalidação.

Durante o período regencial de Pedro de Araújo Lima, observamos que, enquanto se estendiam as penalidades aos contrabandistas de escravos, revogava-se o direito de livre exame nos navios suspeitos de contrabando de negros; ao mesmo tempo, a Lei de 1831 permaneceu como letra morta e os protestos ingleses foram ignorados.

Após a Maioridade (23 de julho de 1840), D. Pedro II resistiu às pressões internas que haviam guiado o governo precedente, e passou a exigir maior vigilância quanto ao comércio de escravos.

Desde que o Brasil mostrava-se hesitante no cumprimento da legislação anti-escravista, a Marinha inglesa representava a maior ameaça ao tráfico; até o fim da década de 30, entretanto, nenhum tratado efetivo sobre a questão foi assinado entre Brasil e Grã-Bretanha, o que limitou a ação da Marinha inglesa ao alto-mar. Esse fato implicou num fortalecimento do empenho do governo britânico em conseguir medidas mais eficazes por parte do governo brasileiro quanto ao referido problema.

Frente ao grande número de africanos introduzidos no Brasil na época (15), e à negligência do governo brasileiro na repressão ao tráfico, a Grã-Bretanha passa a interferir nessa questão de forma efetiva, e até certo ponto, drástica: em agosto de 1839, a Inglaterra sanciona uma lei (projeto de Lord Palmerston) que, ignorando os tratados anteriores, previa uma rigorosa repressão aos contrabandistas, e oficializava a captura de traficantes, mesmo navegando em águas territoriais de países que atuavam no comércio de negros.

Em consequência, intensificou-se o direito de busca, e o aprisionamento de navios brasileiros equipados para o tráfico, em águas territoriais brasileiras, pela Marinha britânica; tratava-se de uma medida desnecessária, uma vez que, pelos acordos anteriormente firmados, tal direito já era reconhecido, e que competia a comissões mistas anglo-brasileiras o julgamento dos implicados em contrabando.

Os traficantes que operavam nas costas brasileiras sentiam-se alarmados, e, ante a maior pressão inglesa, desenvolveram novas táticas para efetuar o contrabando, tanto em mar como em terra (entre elas,

(15). — Cf. Dados do Departamento do Tráfico Escravo do Ministério das Relações Exteriores, em 1838 entraram no Brasil 40.256 africanos, número que ascende para 42.182 no ano seguinte. Cf. Bethell, *op. cit.*, p. 390.

podemos apontar a crescente busca de portos mais isolados para o desembarque de negros).

Periodicamente, vasos da Marinha britânica, patrulhando o litoral brasileiro, invadiam pontos da costa, rios e ilhas, capturavam navios mercantes brasileiros, enviando os responsáveis a tribunais ingleses. Esses fatos geraram um clima de insatisfação por parte do governo; além disso, o contribuíram eles para impedir a renovação do Tratado de 1817, o qual estabelecia o direito de busca, em alto-mar, por navios ingleses, e cuja expiração implicaria na limitação da ação britânica, caso o Tratado de 1826 não houvesse estipulado em seu artigo 1º que o tráfico de escravos deveria ser considerado como pirataria. Aproveitando-se disso, George Gordon, Lord Aberdeen (Ministro das Relações Exteriores) procurou uma forma mais drástica para fazer cessar o comércio de escravos; introduziu no Parlamento um projeto de lei, aprovado sob a denominação de *Aberdeen Act*, que declarava legal o apresamento de qualquer navio empregado no tráfico, e dava ao Almirantado inglês o poder de julgar os infratores por pirataria.

Em suma, a Lei Aberdeen permitia ao Executivo britânico exercer os poderes concedidos pelo Brasil à Inglaterra sob o artigo 1º do Tratado de 1826; a lei foi reconhecida pelo Parlamento e recebeu a sanção real, embora o governo brasileiro não fosse consultado sobre sua legitimidade.

A opinião pública brasileira, já revoltada com a intromissão da Inglaterra em assuntos nacionais, agravou-se com o decreto do *Aberdeen Act*.

Dado o crescente aumento de africanos entrados no Brasil (16), as incursões de ingleses em nossas águas territoriais continuaram, provocando incidentes entre brasileiros e ingleses, incidentes esses que desorganizavam a vida brasileira e provocavam protestos políticos e populares. Desenvolveu-se, assim, um pronunciado sentimento anti-britânico nos centros urbanos do país, obstaculando as negociações para o novo tratado comercial desejado pela Inglaterra.

Apesar de o Governo Imperial ser favorável a um entendimento com a Grã-Bretanha, arriscou romper as relações diplomáticas entre os dois países, ao declarar que somente concederia um novo tratado

(16). — Cf. dados do F. O., Memorandum, Broadlandy Mss., SLT/36, entre 1840 e 1845 entraram, em média, 20.000 escravos por ano no Brasil; em 1845, 50.000 escravos; em 1846, 50.324; em 1847, 56.172, e em 1848, 60.000 negros. Apud Bethell, *op. cit.*, p. 390.

comercial depois que um acordo relativo ao tráfico, substituiu a Lei Aberdeen. Tal situação facilitou o comércio de negros; os contrabandistas alargam seus métodos e artimanhas.

A influência política e o poder econômico desses traficantes podem ser avaliados através das palavras do Barão de Cairú, então Ministro das Relações Exteriores do Brasil, ditas ao Ministro Hudson; elas expressavam a impossibilidade de o governo brasileiro forçar o cumprimento da Lei de 1831, ou mesmo qualquer outra legislação que visasse a cessação do tráfico:

“Eu não conheço ninguém que pudesse ou tentasse isso, e quando 99 homens em 100 estão engajados nele (no tráfico), como fazê-lo? ... O vício já corrompeu a sociedade na sua essência. Quem é tão procurado, quem é tão bem recebido nesta cidade como Manuel Pinto (da Fonseca)? Você o conhece como o maior traficante de escravos do Rio de Janeiro. Ele, e vintenas de negociantes menores de escravos, ainda freqüentam a Corte — sentam-se às mesas dos mais ricos e respeitáveis cidadãos — têm lugares na Câmara, como nossos representantes, e têm voz mesmo no Conselho do Estado. Eles estão crescendo em vigilância, perseverança, audácia — aqueles que eles não ousam afastar de seu caminho, são comprados. Ninguém enriquece tão facilmente ou gasta tão prodigamente — o que eles tocam, transforma-se em ouro — arrastam tudo consigo. Você conhece meu desdém pessoal a esse maldito tráfico — mas, para tratar com tais homens, o que devo fazer, o que posso fazer?... Por onde devo começar? Com meus colegas — inútil. Com o Conselho, eles não me ouviriam. Na Câmara, chamar-me-iam traidor. Nas ruas, eu seria apedrejado. Eu não posso aceitar ser O homem no Brasil, para o qual todos os seus conterrâneos voltar-se-iam com desprezo e aversão. Eu não vou tomar a iniciativa” (17).

O *Aberdeen Act* permitiu aos ingleses agirem de modo mais contínuo nas costas brasileiras; o procedimento britânico era considerado como insulto pelo Brasil. As violências cometidas pelos navios ingleses eram tidas,

“... ora como decorrentes da condescendência das autoridades brasileiras em relação ao tráfico, ora como uma manobra política do governo britânico visando a um comércio livre e desembaraçado, um tratado favorável que lhe franqueasse o mercado brasileiro” (18).

(17). — Cf. Bethell, *op. cit.*, p. 290.

(18). — Emília Viotti da Costa, *Da senzala à Colônia*; Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1966, p. 39.

Uma minoria urbana brasileira passa a admitir a idéia da abolição. Por outro lado, principalmente, o alto preço dos escravos e sua baixa produtividade na lavoura, fez com que os grandes proprietários considerassem mais vantajoso o trabalho livre e a mecanização; a maioria desses proprietários ressentia-se do crescente poder econômico dos traficantes, em detrimento de sua própria situação financeira: no geral, os grandes senhores estavam endividados pela compra a crédito de escravos, sob altos juros.

O início dessa mudança de mentalidade que se operava no Brasil interferiu na atitude do Governo Imperial frente à não-aceitação da Lei Aberdeen e de um novo tratado comercial com a Inglaterra.

Em setembro de 1848, o então Ministro da Justiça, Eusébio de Queirós Coutinho Matoso, pensou em tomar sérias providências para a cessação do tráfico; o governo brasileiro, entretanto, não sabia em que medida poderia contar, para isso, com a adesão dos grandes proprietários, do Poder Legislativo, e do Conselho de Estado, cujas forças, unidas permitiriam que a abolição imediata do tráfico não tomasse o aspecto de uma capitulação à pressão inglesa.

Em meados de 1850, a situação agravou-se. Navios de guerra britânicos receberam ordens para agir em águas e portos brasileiros, e para capturar qualquer embarcação suspeita de contrabando. Em consequência, ocorreram incidentes de maior envergadura, entre os quais destacou-se o acontecido com o navio *Cormoran*, cujo capitão, dirigindo-o para Paranaguá (conhecido porto de desembarque de escravos), pediu a colaboração do comandante do forte da região para melhor êxito de sua ação. Nesse momento, porém, alguns navios aprestavam-se para partir para a África, em busca de negros; três deles foram tomados pelos ingleses, e rebocados para alto-mar. Em resposta, a guarnição do forte brasileiro abre fogo, ferindo e matando tripulantes ingleses, ao que o capitão britânico manda atear fogo a duas das embarcações apreendidas.

Esse acontecimento, e outros semelhantes, incitaram a população e repercutiram intensamente em meio à nação.

“Foi dentro desse clima de tensão interna que se voltou a examinar os projetos apresentados anteriormente no Senado e que visavam a repressão do tráfico” (19).

(19). — Emília Viotti da Costa, *op. cit.*, p. 39.

Tal questão foi definitivamente resolvida: a Câmara dos Deputados, reformando um projeto de lei (1837) sobre a repressão do tráfico, decretou, em 4 de novembro de 1850, a Lei nº 581, que proibia o tráfico negreiro em território nacional, considerando-o como pirataria, e estabelecia medidas para a sua repressão. Entre estas, destacam-se o apresamento de navios brasileiros ou estrangeiros, que transportassem escravos ou demonstrassem fazê-lo; eram consideradas criminosas ou cúmplices, e julgadas como tais, todas as pessoas envolvidas, desde o proprietário da embarcação até os receptadores de escravos; os africanos apreendidos seriam repatriados às custas do Estado, e enquanto isso não se verificasse, seriam empregados sob tutela do Governo,

“... sendo em caso algum concedidos os seus serviços a particulares” (20).

Essa lei, realmente, foi cumprida. O tráfico foi sensivelmente reduzido; assim é que, de 1849 a 1852 verificou-se um declínio progressivo, entrando respectivamente 54.061, 22.856, 3.287, e 800 escravos no país (21). Ao lado da repressão ao contrabando, encorajava-se a colonização européia e incrementava-se o deslocamento de escravos das áreas economicamente decadentes para as zonas em desenvolvimento.

Apesar da ação do governo brasileiro, navios britânicos continuavam atuando no litoral brasileiro, chegando mesmo a interferir no comércio costeiro do país. A intransigência de Lord Palmerston quanto à limitação da ação inglesa para o Brasil, não permitia qualquer negociação com o governo brasileiro.

Em dezembro de 1851 altera-se a situação com a substituição de Lord Palmerston por Lord Grenville no *Foreign Office*. O novo Ministro das Relações Exteriores, diferentemente de seu antecessor, percebia que a ação inglesa nas costas brasileiras era motivo de humilhação para o governo brasileiro, principalmente agora que este empenhava-se na supressão do tráfico; assim é que, em 1852, a ação da Marinha inglesa em alto-mar foi limitada, e suas operações em águas territoriais brasileiras, suspensas.

No ano seguinte, José Ildefonso de Souza Ramos substituiu Eusébio de Queirós no Ministério da Justiça, e toma severas medidas de repressão ao tráfico, entre as quais a deportação dos contrabandistas

(20). — Vide anexo nº 2.

(21). — Cf. L. Bethell, *op. cit.*, p. 390.

mais conhecidos ou recentemente apreendidos; a detenção de importadores de negros, e de fazendeiros envolvidos; a vigilância por parte do Presidente da Província de São Paulo, dos Juizes de Direito e dos 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 oficiais de confiança do governo. O governo estabeleceu também recompensas pela apreensão de africanos boçais, podendo essa captura ser feita por qualquer pessoa (22).

Com as determinações do Governo Imperial, através do Ministério da Justiça o governo da Província de São Paulo inicia uma política séria de repressão ao tráfico negreiro, por meio de editais, circulares, expedição de instruções às autoridades locais, todos ordenando uma vigilância intensiva, principalmente no litoral e nas embarcações suspeitas de transportarem negros. Tal política atingiu maior repercussão entre os cidadãos paulistas com a publicação de um Edital, em 22 de janeiro de 1853, pelo então Presidente da Província de São Paulo, Josino do Nascimento Silva; essa circular estabelecia um prêmio para cada africano boçal capturado após a decretação da Lei de 1850 (23).

Pode-se dizer que, a partir dessa época, há um maior empenho do Governo Provincial no cumprimento das ordens imperiais relativas à questão do tráfico; muitos dos documentos consultados demonstram a disposição das autoridades na efetivação dessas determinações, ora respondendo a alguma solicitação do Presidente da Província, ora informando sobre os indícios de contrabando.

*

Face ao zelo com que os governos Imperial e Provincial procuravam impedir a atuação dos contrabandistas, o primeiro problema que se nos coloca refere-se aos proprietários de terras e de escravos. Em que medida conseguiam estes responder a seus próprios interesses,

(22). — Cf. Circular reservada dirigida pelo Ministro dos Negócios da Justiça ao Presidente da Província de São Paulo, a 17 de janeiro de 1853. Mss., AESP., Escravos, T — 1.

(23). — Edital impresso de 22 de janeiro de 1853, São Paulo. AESP., Escravos, T — 1.

quais fossem, obter grande quantidade de mão-de-obra escrava para atender às exigências da monocultura cafeeira em crescente expansão, uma vez que, imbuídos de mentalidade estreita, relutavam em aceitar o trabalho livre; interesses esses contrários às vistas dos responsáveis pela nação?

Pensamos poder responder a essa pergunta pelo que se extraiu de alguns dos documentos pesquisados, embora estes não se refiram textualmente à participação de fazendeiros no contrabando de escravos; frases vagas como “potentados do lugar”, “potentados da terra”, “pessoas influentes do lugar”, ou “fazendeiros importantes do município” são usadas, em geral, para mostrar as dificuldades encontradas pelas autoridades responsáveis na repressão ao tráfico.

Bananal, na condição de um dos maiores centros produtores de café, de açúcar e de aguardente, nos anos 50, conseqüentemente exigia grandes contingentes de mão-de-obra; acreditamos que alguns dos mais importantes fazendeiros dessa cidade estivessem envolvidos numa volumosa entrada de negros, boçais, dada a série de documentos que apontam que africanos desembarcados em Bracuí, na Província do Rio de Janeiro, e encaminhados para a cidade do Bananal, foram apreendidos nas terras do próprio delegado do Termo, Manuel d’Aguiar Vallim, e dos grandes proprietários comendador Luciano José de Almeida, major Antônio José Nogueira, e Pedro Ramos Nogueira, estes posteriormente, indiciados num processo como “co-réus” ou compradores. O Chefe de Polícia de São Paulo, Joaquim Fernandes da Fonseca, designado pelo governo provincial para promover o inquérito, sente dificuldades em realizar seu trabalho, pois as relações de amizade dos implicados, os quais eram “potentados do lugar”, impediam a coleta de provas suficientes para sua condenação (24).

Relacionado à compra de negros boçais por grandes proprietários, temos na vila de São Luís de Paraitinga um outro exemplo do patronato exercido por famílias poderosas: no ano de 1856, causou “expectação” entre os habitantes do lugar o fato de serem apresentados para o batismo, durante a missa, três africanos, ao que tudo indicava, “novos”, de propriedade de Anna Joaquina de Gouveia, membro da família de maior influência e poder no local. Os negros em questão,

(24). — Mss., AESP, Escravos, cx. 1; documentos confidenciais referentes a Bananal, Rio de Janeiro e São Paulo, datados de fevereiro e março de 1853, e dirigidos ao Presidente da Província de São Paulo, Josino do Nascimento Silva, e ao Ministro da Justiça, José Ildefonso de Sousa Ramos.

conforme o relatório do Chefe de Polícia da Província de São Paulo, José Tavares Bastos (encarregado da investigação), foram levados à igreja

“... nós da cintura para cima, e com toalha ao pescoço cada um, e que não se demovêrão diante da expectação que isto causou, e da manifesta indicação que a presença dos baptisandos dava de sua qualidade de boçaes...”.

A súbita retirada dos ditos negros do local onde se encontravam, e sua posterior ocultação confirmaram a denúncia e levaram à investigação minuciosa e à formação de um inquérito por parte das autoridades especialmente para isso indicadas; não foi possível a elas, entretanto, coligir provas suficientes para a condenação dos implicados, nem a apreensão dos africanos em questão (25).

Dessa forma, torna-se patente que a repressão ao contrabando de negros era bastante dificultada pelos proprietários de terras e de escravos, cujo poderio econômico e posição social garantiam-lhes impunidade frente à satisfação de seus interesses.

Por outro lado, os dois relatos a que nos referimos, demonstram que houve empenho por parte das autoridades encarregadas das investigações. Os Chefes de Polícia de São Paulo, Joaquim Fernandes da Fonseca e José Tavares Bastos, pelo visto, são exemplos de autoridades fiéis às determinações do governo; este, por sua vez, demonstrou sua confiança nesses dois agentes ao encarregá-los de assunto tão delicado e confidencial.

*

Há uma constante preocupação das autoridades locais, ao dirigirem-se ao Ministro da Justiça ou ao Presidente da Província de São Paulo, em ressaltar sua atitude de cumprimento das ordens recebidas; esse fato levou-nos, por vezes, a confundir a intenção de suas palavras, na grande maioria muito vagas para demonstrar um real empenho em seus deveres, sendo por isso pouco numerosos os casos de funcionários que descrevem minuciosamente sua missão.

Entre estes, destacamos o Juiz Municipal de Santos, Bernardo Avelino Gavião Peixoto, pessoa de confiança do governo, que detinha uma verdadeira rede de agentes, entre os quais antigos africanistas,

(25). — Mss., AESP, Escravos, T — 1, datados de São Luis e São Paulo, março e abril de 1856, dirigidos a José Tavares Bastos (Chefe de Polícia) e a Antonio R. D'Almeida, Vice-Presidente da Província; reservados.

encarregados de colocá-lo a par de qualquer tentativa de desembarque clandestino; conhecia, assim, até mesmo as menores ocorrências dadas na região. O mesmo funcionário parecia não se intimidar ante ameaças, e freqüentemente reitera suas intenções de bem servir ao governo. Através de seus relatórios ao Presidente da Província ou ao Ministro da Justiça, oferece pormenores sobre suas pesquisas na costa, nem que levantadas pela menor suspeita (26).

De um modo geral, pareceu-nos que as autoridades de Santos, nessa época, empenhavam-se tanto pelo cumprimento do dever, como por sentimentos contrários à escravidão, em descobrir indícios de contrabando. Nesse sentido, esforçavam-se em manter comunicações com outras autoridades igualmente creditadas em suas funções, e em averiguar pessoalmente tripulações e passageiros de embarcações suspeitas que cruzavam o termo de sua jurisdição.

Denúncias de desembarques clandestinos constituíam outra tônica de ação das autoridades locais. Exemplificando, citamos o ofício reservado do Chefe de Polícia do Rio de Janeiro, Antônio Ladislao de Figueiredo Rocha, ao Chefe de Polícia de São Paulo, Francisco Moreira Furtado de Mendonça:

“Correndo o boato de que numa porsão dos africanos boães desembarcados em Bracuhy para essa província em direção a Taubaté, vou disso dar parte a V.S., rogando-lhe de dar suas ordens para que sejam procurados e apreendidos, e capturadas as pessoas em cujo poder se acharem, e outras que tiverem tomado parte em tão criminozo e abominavel trafico” (27).

Sigilo era concedido às pessoas que fornecessem quaisquer informações sobre a entrada de negros novos. Alguns funcionários do governo não temiam levar adiante sua ação e até mesmo punir os infratores da Lei de 1850, independentemente de sua condição econômica, política e social. Por outro lado, autoridades havia que se intimidavam ante a pressão de pessoas influentes do lugar, agindo na repressão ao contrabando ao mesmo tempo em que solicitavam garantias, e que o Governo Provincial tomasse

“... sobre si todo opeso eresponsabilidade da endagação d'esse facto...”, e os pusesse “... asalvo de qualquer complica-

(26). — Mss., AESP, Escravos; Officios de Bernardo A. Gavião Peixoto ao Presidente da Província, datados de janeiro, abril, julho e agosto de 1853.

(27). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; ofício reservado datado de Barra Mansa, 31 de janeiro de 1853.

ção, ou odiosidade que possa vir dess^a informação confidencial” (28).

Um fato curioso e singular ocorreu em Paranaguá (29), onde foi apreendido um negro boçal, o qual foi submetido a exame pelas autoridades locais com a ajuda de um ladino livre para intérprete; a presença deste foi necessária, uma vez que a condição de boçal impedia qualquer comunicação verbal do africano, o que era importante para a possível revelação das condições de seu desembarque. Esse exame revelou que vários negros haviam chegado ao Brasil mais ou menos cinco meses antes, sendo internados nas terras e trabalhando na colheita de café. Os maus tratos que receberam dos brancos, seus mantenedores, levaram o dito negro a fugir, sendo encontrado posteriormente por Joaquim Júlio Mendes, que o entregou às autoridades (30).

Esse exemplo mostra que, apesar das dificuldades que se lhes apresentavam, as autoridades locais, se quisessem, poderiam levar a bom termo a missão de reprimir o contrabando.

Reforçando esta colocação, há o ofício de Antônio Gonçalves Barbosa da Cunha ao então Presidente da Província de São Paulo, José Antônio Saraiva, no qual escreve aquele que

“... se n'um municipio que tem como este (Ubatuba) doze a treze leguas de costa, não é possível evitar um desembarque, tão bem em compensação não é possível que elle se effectue em segredo quando ja se achão prevenidos os Inspectores de Quartirão dos pontos mais apropriados para a perpetração de tão nefando crime; e por isso, se tão inqualificavel attentado se realizar em qualquer ponto desta costa, confio que seu athores serão opportunamente perseguidos, e frustrados seus planos de vil ambição” (31).

*

(28). — Mss., AESP, Offícios Diversos de São Sebastião (1850-1856); ofício de Hygino Manoel de Sant'Anna, ao Chefe de Polícia de São Paulo, Tavares Bastos; datado de São Sebastião, 8 de março de 1856.

(29). — Paranaguá estava ainda sob a jurisdição da Província de São Paulo; a Província do Paraná foi desligada em 1853.

(30). — Mss., AESP, Offícios Diversos de Paranaguá (1852-1872); documentos e auto de exame, dirigidos ao Presidente da Província de São Paulo por Manoel Antonio Guimarães, em maio e junho de 1853.

(31). — Mss., AESP, Escravos, T — 1. Ofício reservado datado de Ubatuba, 27 de dezembro de 1854.

Nem sempre, porém, os Inspetores de Quarteirão mereciam a confiança dos funcionários que lhes eram superiores. Assim como eles, grande parte das autoridades locais eram venais, e por pequenas somas auxiliavam os traficantes de negros, para não mencionar suas relações de parentesco, de amizade e de dependência econômica e política em relação aos grandes proprietários.

Tais situações repetem-se inúmeras vezes; o próprio Bernardo Avelino Gavião Peixoto, em 1854, quando Juiz de Direito em São Paulo, escrevia ao Governo Provincial para dizer-lhe que nem todas as autoridades de Santos mereciam confiança quanto à repressão ao contrabando (32).

O delegado de Polícia do Bananal, Manuel d'Aguiar Vallim, comprovadamente envolvido num desembarque de negros em Bracuí, e na sua venda, verificados em 1853, embora não considerado culpado pelo Júri local, foi sumariamente destituído de seu cargo pela autoridade responsável pela instauração do processo, através de determinação específica do Governo Provincial; além de Vallim, estava envolvido no assunto o primeiro suplente de delegado do termo. Os demais réus, todos proprietários de terras e de escravos, eram "parentes e íntimos amigos" de Vallim (33).

Era muito difícil conseguir uma repressão eficaz ao contrabando de africanos, mesmo quando havia provas mais que suficientes para a condenação dos implicados, fossem eles grandes proprietários ou autoridades locais àqueles ligadas por laços de parentesco ou de amizade. O patronato local exercido por famílias poderosas sobre a política e a economia tinha efeitos na administração e na justiça: os cargos eram ocupados por pessoas de seu relacionamento e por elas protegidas, sem qualquer qualificação para as funções, e o que é pior, atendendo apenas aos interesses dessas oligarquias e emperrando a máquina judicial e burocrática.

Citamos dois casos flagrantes de autoridades locais coniventes com os interesses econômicos dos grandes proprietários, o que impedia a ação contra o tráfico:

Com relação à vila de São Luís de Paraitinga, na época da já referida compra de escravos boçais por grandes fazendeiros do lugar, encontramos todas as autoridades locais subordinadas aos "potenta-

(32). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; ofício reservado ao Presidente da Província, José Antônio Saraiva, datado de 20 de julho de 1854.

(33). — *Idem*, ofícios reservados dirigidos ao Presidente da Província, Josino N. Silva, datados de Bananal, fevereiro e março de 1853.

dos” da região: o delegado e o sub-delegado eram irmãos, e ligados à família Gouveia; o juiz municipal,

“... como homem de comércio e particularmente afeiçoado às influencias locais”, recusava-se a declarar qualquer fato que as compromettesse; “... a força da Guarda nacional esta sob o comando dessas mesmas influencias: os guardas policiaes, os Escrivães e Officiaes de Justiça, sob a pressão de taes circunstancias...” também não inspiravam confiança ao governo (34).

Igualmente esclarecedor é o officio dirigido pelo juiz Luís José de Sampayo, do termo de Ubatuba, ao Presidente da Província, Josphino do Nascimento e Silva, que dizia o seguinte:

“... e V. Ex^a não ignora que desgraçadamente o Commercio entre nós he tão lato que abrange toda casta de especulações por mais criminosas que estas sejam, alem de que as terras e experiencia de V. Ex^a o terão feito comprehender melhor do que eu huma verdade incontestavel, e he que se desgraçadamente o patronato e a politica foi que muitos magistrados, pessoas em que se deve presumir toda moralidade e que pelo estudo das leys tem por assim dever contrahido o habito, e se identificado com a ideia do dever, por algumas das considerações apontadas, faltão ao cumprimento de seus deveres, o que não devera esperar de homens sem instrução e m.tos dos quaes accetão e sollicitão os Cargos para servirem somente a seos compadres e aos que tendo outros meios de vida pouco se lhes importa que se lhes tirem os Cargos contanto que satisfação seus caprichos por mais mesquinhos que sejam”.

Continuando, o juiz Sampayo, ao mesmo tempo em que aponta o fato de o subdelegado do termo, Manoel Antônio Pereira, possuir embarcações para o comércio de cabotagem, o que facilitava a entrada de escravos para a região, e gozar de uma certa influência política, o que dificultava o cumprimento dos “princípios de justiça”, mostra também que talvez fosse inconveniente a demissão desse funcionário, visto seu relacionamento de amizade e parentesco com políticos influentes poder trazer

“... alguns embaraços para o govêrno...” (35).

(34). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; officios reservados ao Chefe de Polícia de São Paulo, José Tavares Bastos, ao Presidente da Província, Antônio d’Almeida, datados de São Paulo e São Luís, março e abril de 1856.

(35). — Mss., AESP, Escravos, T — 1, officio reservado datado de Ubatuba, 27 de fevereiro de 1853.

A convivência das autoridades locais para com os introdutores e compradores de africanos era tão patente, que havia aconstate preocupação, por parte do governo, em enviar agentes de sua confiança para certificar-se do real cumprimento da Lei de 1850; por outro lado o governo provincial estava ciente de sua relativa impotência ante o poderio e autoridade dos proprietários de terras e de escravos.

*

A venalidade dos funcionários locais apoiava-se na atitude das populações regionais, as quais, seja devido a temor, seja a interesses econômicos, eram, de modo geral, valiosas para a consecução de desembarques clandestinos e a ocultação de africanos “novos”.

A aportagem de navios negreiros era um empreendimento seguro e fácil nas regiões litorâneas mais isoladas ou menos povoadas, onde habitavam caixaras miseráveis e ávidos, atraídos pelo lucro proveniente de sua coadjuvação na realização do contrabando e na ocultação do sucedido, bem como dos negros boçais.

As autoridades de confiança do Governo para a repressão ao tráfico sabiam não poder contar com o auxílio das populações locais, as quais, na grande maioria das vezes, encontravam-se de tal modo organizadas que ao menor indício de uma investigação, mobilizavam-se na tentativa de acobertar os praticantes do contrabando.

Paralelamente ao interesse econômico, havia o temor dos praianos frente às figuras de maior projeção do lugar que, como se sabe, frequentemente estavam envolvidos no tráfico. Essas oligarquias regionais mantinham sob controle não só as autoridades de seu município, como também a gente paupérrima, cuja subsistência dependia de sua convivência e obediência aos senhores da região.

Joaquim Fernandes da Fonseca, Chefe de Polícia de São Paulo, revelou essa situação, ao dizer receiar

“... afalta deprova sufficiente para a condenação dos mesmos (grandes fazendeiros do Bananal) attento a seo poderio no lugar, e não haver quem queira depôr contra elles, por serem hum potentado da terra; nada sabem, sabendo perfeitamente de tudo”.

O mesmo funcionário, ciente de que a população do município estava compactamente disposta a proteger os indiciados, e formava uma verdadeira rede de

“... espias (...), com animaes promptos para esse fim”,

recorreu a ameaças com processos de perjúrio para conseguir as provas desejadas (36).

A mesma dificuldade foi encontrada pelo Chefe de Polícia de São Paulo, Teófilo Ribeiro de Rezende, ao fazer diligências nos arredores de Santos; dependendo de um vapor para atingir a Ilha da Queimada, temia que sua missão malograsse pela demora desse transporte, uma vez que a embarcação não era de propriedade do Governo, dando tempo, assim a que os prováveis contraabndistas fossem acautelados por pessoas do lugar (37).

Num ofício bastante esclarecedor a respeito da participação das populações no contrabando, o Tenente Ignacio J. da Silva conta que em suas investigações às margens do Rio Una, na estrada São Sebastião-Santos, fez-se passar por agente dos

“mais fortes e abastados contrabandistas do Rio de Janeiro e da Bahia”,

e como tal procurando saber dos caiçaras qual o melhor ponto para a aportagem de africanos, surpreendeu-se ao constatar

“... a sensação e contentamento que os pryanos manifestarão quando ouvirão soar as nossas expressões: parecia que virão raiar ante si hu futuro de ouro, e serão capazes de dar, talvez, metade de sua existência para terem o prazer de levarem a efeito o supposto desembarque”.

A autoridade ainda pôde obter a certeza de que nenhum contrabando seria ali efetuado sem o conhecimento e a coadjuvação dos habitantes das praias, os quais eram bábeis conhecedores das enseadas e dos caminhos pouco freqüentados utilizados para o transporte dos negros (38).

(36). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Ofícios reservados, dirigidos ao Ministro da Justiça e ao Presidente da Província de São Paulo, datados de Bananal, 11 de fevereiro de 1853 e São Paulo, 6 de março de 1853.

(37). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Ofício dirigido ao Vice-Presidente da Província de São Paulo, Hypolito José Soares de Souza, datado de São Paulo, 16 de agosto de 1852.

(38). — Mss., AESP. Ofícios Diversos de São Sebastião (1850-1856), ofício reservado, dirigido ao Chefe de Polícia de São Paulo, José Tavares Bastos; datado de Paraibuna, 10 de março de 1856.

Uma única referência de que a opinião pública do Termo de Ubatuba repelia o tráfico foi por nós encontrada, e dada a singularidade do fato, frente ao grande número de evidências contrárias, julgamos pouco provável a veracidade dessa afirmação (39).

*

Ao auxílio prestado pelas populações dos Termos ao tráfico, algumas vezes ligava-se a venalidade dos júris locais. Os contrabandistas e grandes proprietários não se intimidavam ante as investidas das autoridades contrárias ao comércio de africanos livres, visto estarem sobejamente protegidos pelas pessoas do lugar e, caso autuados, sabiam poder contar com o corpo de júri, pois

“... a consciência dos jurados tem uma elasticidade immensa e não ha neste Municipio uma só pessoa que não sejá a favor dos compromettidos por serem elles uns potentados da terra...”
(40).

Assim como os envolvidos no tráfico impunham-se à gente mais pobre do lugar através de seu poderio econômico e político, impunham-se do mesmo modo aos membros do júri, com os quais também mantinham, algumas vezes, laços de parentesco e de amizade. Dessa forma, as provas recolhidas, por mais evidentes que fossem, não eram suficientes para a condenação dos pronunciados no crime de contrabando.

Muito ilustrativo a esse respeito é o relato das sindicâncias feitas pelo encarregado do processo, o Chefe da Polícia de São Paulo, Joaquim Fernando da Fonseca. Este empenhou-se para obter a condenação dos responsáveis pelo desembarque de africanos boçais nas praias de Bracuí (caso Vallim, já mencionado), embora soubesse serem vãos seus esforços, pela atuação do júri local; sugeriu mesmo que seria conveniente o julgamento dos implicados pela Auditoria Geral da Marinha, na certeza de que seria pronunciada uma sentença idôneo (41).

Um officio reservado, o mesmo funcionário assegurou ao Ministro da Justiça a existência de provas suficientes

(39). — Ms., AESP. Offícios Diversos de Ubatuba (1851-1854). Officio reservado do Delegado de Polícia de Ubatuba ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 28 de janeiro de 1853.

(40). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Officio reservado dirigido ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 18 de fevereiro de 1853.

(41). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Officio reservado ao Presidente da Província datado do Bananal, 8 de fevereiro de 1853.

“... até para a condenção (dos réus) se fosse outro o Tribunal do julgamento que não o Jury do Bananal...” (42).

O próprio Governo preocupava-se com a possibilidade de haver tal conviência, e determinou o adiamento da sessão do júri até que se encontrasse um promotor público idôneo para ser encarregado do processo (43).

Apesar de tudo, os acusados preferiram não usar de seu direito de interpor recurso à Relação do Distrito, por desejarem submeter-se à decisão do júri local, sendo por este unanimemente absolvidos, e sem que o Juiz de Direito e o Promotor Público ousassem apelar a instâncias superiores, talvez para garantirem sua posição hierárquica.

É importante observar que, mesmo antes desse desfecho, as autoridades encarregadas do processo consideravam a inocentação dos envolvidos como inevitável e até “muito natural” (44).

*

Havia, a *grosso modo*, duas zonas especialmente visadas para desembarques clandestinos, pelos contrabandistas: uma entre Iguape e Santos, principalmente Iguape, Itanhaém e Bertioga; e outra entre Santos e Angra dos Reis, destacadamente as praias situadas nas proximidades do Rio Una até São Sebastião e Bracuí. Essas regiões litorâneas eram as preferidas pelos contrabandistas por serem, além de isoladas, pontos de onde era fácil o acesso aos mercados consumidores.

Igualmente utilizadas pelos traficantes eram as inúmeras ilhas que acompanham o litoral paulista: Queimada, Guaraú, Tamanduá, Vitória, São Sebastião, e outras. Dada a natureza dessa costa, bastante recortada e portanto formada de numerosas baías e ensedas, abrigadas, ao norte da Província, pelas encostas da Serra do Mar; e dada a sua grande extensão, o que também dificultava uma vigilância contínua por parte das autoridades, a ação dos contrabandistas era largamente facilitada.

(42). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Ofício reservado do Chefe de Polícia de São Paulo ao Presidente da Província, datado de São Paulo, 6 de março de 1853.

(43). — Ms., AESP, Escravos, T — 1; ofício reservado do Ministro da Justiça, José Ildefonso de Sousa Ramos ao Juiz de Direito de Guaratinguetá, datado do Rio de Janeiro, 6 de março de 1853.

(44). — *Item*; ofícios dirigidos ao Presidente da Província pelo Chefe de Polícia de São Paulo, datados de Bananal, fevereiro de 1853, e de São Paulo, 6 de março de 1853.

Apesar de haver inúmeras denúncias de aporagem de negros “novos” no litoral de Angra dos Reis; na ilha de Guaráu e nas proximidades de Conceição de Itanhaém; em Ubatuba, em São Sebastião e em Caraguatatuba, nenhuma delas pôde ser comprovada pelos funcionários governamentais, talvez devido principalmente às dificuldades já apontadas (45).

Um dos poucos casos de denúncia fundamentada, embora igualmente sem comprovação, ocorreu em 1853, quando o juiz municipal e delegado de polícia de Itú, propôs-se a averiguar as bases de uma informação por ele recebida, sobre o desembarque de africanos “novos” nas vizinhanças de Iguape. Em relatório ao Presidente da Província, revelou o juiz estar persuadido da veracidade de tais fatos, uma vez que no ano anterior tornara-se conhecedor da organização de uma sociedade em Santos, disponente de grandes somas de capitais para enviar navios à África; o informante fora um português de suas relações que, supondo-o amigo do tráfico por possuir terras e escravos, fornecera-lhe, sem temor, os detalhes da iniciativa. Ao delegado pareceu essa empresa inverossímil, dada a vigilância do Governo e, assim, não deu maior importância ao fato.

Alguns meses depois, porém, o mesmo cidadão lusitano informava-lhe que o empreendimento corraera como planejado, tendo sido aportados nas vizinhanças de Iguape o número aproximado de 2.000 negros; em seguida, foram estes internados nas matas sitas entre os Rios Ribeira de Iguape e Juquiá, donde, provavelmente pela picada que comunicava Iguape a Una, para lá conduzidos. Nos arredores de Una e Itapetininga, sempre ocultos, os africanos estavam sendo iniciados na língua portuguesa, para depois, em “pequenos magotes”, serem espalhados pela Província, convergindo principalmente para Campinas.

(45). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; officios reservados: Da Secretaria de Polícia da Corte ao Ministro da Justiça, em 30 de abril de 1853. Do Juiz de São Sebastião ao Presidente da Província de São Paulo, a 24 de maio de 1853. Do Delegado de Ubatuba ao Presidente da Província de São Paulo, em 27 de dezembro de 1854. Do Delegado de Santos ao Presidente da Província de São Paulo, em 4 de fevereiro de 1853. Do Juiz Municipal de Santos ao Presidente da Província de São Paulo, em 20 de julho de 1853. Do Chefe de Polícia de São Paulo ao Vice-Presidente da Província de São Paulo, em 16 de agosto de 1852. Do Juiz Municipal do Bananal ao Presidente da Província de São Paulo, em 19 de janeiro de 1853.

Mss., AESP, Officios Diversos de Ubatuba (1851-1854). Do Juiz Municipal de Ubatuba ao Presidente da Província de São Paulo, em 16 de novembro de 1852.

Idem, Officios Diversos de Santos (1853-1856). Do Capitão Comandante da Corveta Beberibe ao Presidente da Província de São Paulo, setembro de 1854.

Sabedor desses fatos, o Presidente Josino do Nascimento Silva exige sérias diligências, cujos resultados parecem confirmar as suspeitas. Do quartel-general de Iguape veio a notícia de que a Companhia de Mineração situada nas vizinhanças do Rio Juquiá, ao invés de

“... tirar ouro... e cavar a terra... só trata de fazer grandes roças de feijão e milho, e ranchos...”

e, há algum tempo, mantinha ativa correspondência com um português morador em Santos, antigo negociante de escravos, bem como com companhias comerciais daquele porto.

Investigações levadas a efeito em Campinas evidenciaram a possível presença dos africanos “novos” em suas proximidades, pelo aparecimento da bexiga brava na região, e da chegada de muitos

“... portugueses outróra Africanistas...”

à cidade. Apesar de tão fortes indícios, e de estenderem-se as diligências a Itú, Sorocaba e Itapetininga, as autoridades nada conseguiram apurar (46).

Acontecimento semelhante verificou-se no ano de 1856 quando tanto o Ministério da Justiça quanto o Governo Provincial de São Paulo expediram ordens às autoridades de Paraibuna e de São Sebastião para a investigação minuciosa acerca de um desembarque clandestino de negros provenientes dos Estados Unidos, ocorrido em algum ponto da costa entre Santos e São Sebastião, provavelmente próximo ao Rio Una. Agentes especiais e autoridades locais inspecionaram a região entre Paraibuna e São Sebastião, percorrendo em seguida as

“... prayas denominadas Toque-toque grãde, Palhêtas, Toque-toque pequeno, Prainha de Sant'Iago, Inhapahú, Maresia, Bos-sucanga, Cambury, Sahy e Juqui...”;

(46). — Mss., AESP, Escravos T — 1; Offícios Reservados dirigidos pelo Juiz de Direito de Sorocaba ao Presidente da Província de São Paulo, datados de janeiro e fevereiro de 1853. Offício reservado dirigido pelo Juiz Municipal e Delegado de Itu, ao Presidente da Província, datado de 22 de janeiro de 1853. Offício reservado do Juiz de Direito de Campinas ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 7 de fevereiro de 1853. Offício reservado do Quartel de Iguape, ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 5 de fevereiro de 1853.

viajavam como agentes de contrabandistas, dizendo esperar a chegada de negreiros. Das informações obtidas, puderam os funcionários governamentais apenas concluir que: 1). — a praia do Sahy era a mais indicada para um desembarque, pois,

“alem de offerecer immensa segurança aos contrabandistas...”

tem a pouca distância, uma ilha que, em caso de necessidade, poderia abrigar os africanos; 2). — de todas as praias próximas ao Una era fácil alcançar uma estrada quase intransitável que dava acesso à praia de Toque-Toque Grande, de onde, por uma trilha conhecida pelos caixaras, chegava-se a outra via abandonada; daí alcançava-se a serra que, atravessada, permitia o ingresso tanto em São Luís de Paraitinga como em Paraibuna (47).

*

A ajuda das populações locais, obtida através de pagamentos, a escolha de pontos isolados para os desembarques clandestinos e a utilização de trilhas e picadas pouco freqüentadas para o internamento dos negros, não eram os únicos recursos utilizados pelos contrabandistas.

Acreditamos poder incluir entre tais recursos, a existência de amplas ligações entre contrabandistas de diversas Províncias; embora o contrabando de negros convergisse sobretudo para São Paulo, parece-nos muito provável a atuação de traficantes principalmente do Rio de Janeiro e da Bahia, os quais, afeitos ao comércio interno de negros, muito teriam a lucrar com tal empresa (48).

Em 1854, o Ministro da Justiça, José Thomaz Nabuco de Araujo, recebeu a denúncia de que um construtor de navios, muito conhecido no Arsenal de Marinha, partira para Campos, a fim de preparar três barcos que, das proximidades de Santos, deveriam sair para a África. Na mesma ocasião, foi informado da saída do Brique *Indeciso*, de propriedade do africanista Ladeira para Buenos Aires, de onde certamente iria ter à África, para a compra de negros (49).

(47). — Mss., AESP; Ofícios Diversos de São Sebastião (1850-1856); officio reservado do Tenente Ignacio Joaquim da Silva ao Chefe de Polícia de São Paulo, José Tavares Bastos; datado de Paraibuna, 10 de março de 1856.

(48). — Vide nota nº 38.

(49). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; officio reservado do Ministro da Justiça ao Presidente da Província de São Paulo, datado do Rio de Janeiro, 11 de julho de 1854. Officio reservado do Juiz de Direito de São Paulo ao Presidente da Província, datado de São Paulo, 20 de julho de 1854.

No ano seguinte, o Presidente da Província de São Paulo, José Antônio Saraiva, recebeu uma denúncia procedente de São Sebastião, a qual relatava que Manuel Serafim dos Anjos aparelhara grandes botes que, sob pretexto de saírem para a pesca, realmente seriam utilizados para um grande desembarque de africanos (50).

Freqüentemente as autoridades aludem, nos documentos por nós pesquisados, ao uso, pelos contrabandistas, de embarcações de outras nacionalidades. É o caso do brigue romano *Maria*, e principalmente de vários navios norte-americanos e portugueses. Fato comum também era a compra ou a construção de embarcações, pelos traficantes; tais navios eram, na ocasião da aportagem, e depois de destituído de sua "carga", incendiados, para que nenhum vestígio do contrabando ficasse. O juiz municipal e delegado de Paranaguá escreveu ao Presidente da Província sobre as investigações acerca de

"... hum navio Americano que dera desembarque de Africanos buçaes na Província do Rio de Janeiro, sendo depois incendiado..." (51).

Os traficantes continuamente aprimoravam os métodos para a execução de sua empresa. Era freqüente o uso de bandeiras de outras nações, principalmente da norte-americana, dada a relativa impunidade de que gozavam as embarcações estado-unienses; aproveitavam-se também dos momentos em que a ação da marinha inglesa era menos intensa, devido ao deslocamento dos navios britânicos para atender, sobretudo, a assuntos coloniais.

Uma vez verificados os desembarques, quase sempre com o auxílio das populações praianas, eram os negros encaminhados, por trilhos pouco freqüentados, ou picadas especialmente abertas, para o centro das matas, onde permaneciam ocultos a fim de serem iniciados na língua portuguesa e assim, mais facilmente, poderem ser tomados por ladinos.

Através do depoimento do africano boçal de nome *Doce*, apreendido em matas de Paranaguá no ano de 1853 (como já mencionado) podemos ter uma idéia de como era feita a ocultação dos negros:
Interrogado

(50). — Ms., AESP, Ofícios Diversos de Paranaguá (1852-1872); officio reservado de Tristão Martins do Araujo França, datado de Paranaguá, 31 de janeiro de 1853.

(51). — Ms., AESP, Ofícios Diversos de São Sebastião (1850-1856); officio reservado, dirigido por Antônio Carneiro de Campos, datado de 24 de janeiro de 1855.

“... respondeo que é natural de Nagoá, que veio de sua terra em hum Barco a cincomezes mais ou menos, que com huma porção de pretos buças forão desembarcados huma noute em huma praia cujo nome ignora, que foi conduzido com outros muitos para o centro das mattas como quinze dias, e que trabalharão alguns dias em colheta de caffè, e que de noute erão recolhidos em hum aranchamento no centro do matto, como dous mezes, e que depois fugiu com mais tres companheiros, e que delles se perdeo: e continuando a andar nos mattos e passando alguns ríos afinal foi pegado por quem o apresentou” (52).

Da mesma forma, os africanos desembarcados em Bracuí, em cuja ocultação estavam envolvidos os grandes proprietários de Bananal (fevereiro de 1853) devido às investigações do Governo Provincial,

“... entranharam-se... pela Provincia de Minas Gerais, passando entre Silveira e Areas...” (53)..

A introdução desses magotes de negros era freqüentemente auxiliada por escravos ladinos, que eram conhecedores dos dialetos africanos e das veredas pouco freqüentadas que conduziam ao centro das matas. Sua participação no deslocamento, na manutenção e ocultação dos recém-chegados é apontada em alguns documentos: em 1853, um destacamento da Corte apreendeu 40 escravos dos desembarcados em Bracuí,

“... entre estes quatro ladinos que os conduzirão athe o lugar denominado 3 Barras distante desta cidade (Bananal), 3 quartos de leguas...” (54).

O negro boçal apreendido em Paranaguá, em 1853, em seu depoimento disse ter sido tratado, com seus companheiros, por três pretos ladinos (55). Outros dez boçais procedentes do mesmo desembarque, encontravam-se ocultos em terras do delegado do Bana-

(52). — Vide nota nº 30.

(53). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; officio reservado do Chefe de Polícia de São Paulo, ao Ministro da Justiça, datados de 11 de fevereiro de 1853; officios reservados dirigidos ao Presidente da Provincia datados de 23 de fevereiro de 1853 e 6 de março de 1853.

(54). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; officio reservado dirigido ao Presidente da Provincia de São Paulo pelo comandante do destacamento, Joaquim Floriano da Silva Rezende, datado de Bananal, 19 de março de 1853.

(55). — Ms., AESP, Officios Diversos de Paranaguá (1852-1872); auto de exame, dirigido ao Presidente da Provincia de São Paulo, datado de Paranaguá, 31 de maio de 1853.

nal, Manuel Vallim, sob a guarda de um seu escravo ladino de nome Gregório, que fora mandado

“... ao dito rancho, para acender fogo, e esperar os ditos africanos para os guardar e não deixar extraviar-se...” (56).

É interessante observar que não só brasileiros dedicavam-se ao tráfico; pelo contrário, ao que nos parece, a maioria dos contrabandistas conhecidos era tanto de nacionalidade portuguesa como norte-americana.

Em janeiro de 1853, o Coronel do Comando Militar e o Juiz municipal de Santos e o delegado de Paranaguá receberam instruções para a apreensão da tripulação de um navio, composta por norte-americanos e portugueses, responsáveis por um muito provável desembarque de africanos boçais na Província do Rio de Janeiro (57).

Na cidade de Limeira, no ano de 1870, houve a mobilização das autoridades, no sentido de comprovar a veracidade de uma denúncia de tentativa de introdução de negros boçais, pelo capitão norte-americano Guilherme Forrest; esse fato implicou na investigação de vários norte-americanos moradores tanto no local como em Santa Bárbara e Americana, provavelmente envolvidos (58).

Várias são as denúncias de portugueses contrabandistas; em 1853, o Ministro da Justiça, Souza Ramos, ordena investigações minuciosas acerca de João José Mendes, que se encontrava em Caraguatatuba, ao que tudo indica, preparando um desembarque clandestino (59).

Havia fortes suspeitas de que o português Bernardo Pereira de Faria Martins, residente em Niterói, estava envolvido na compra de escravos boçais em Ubatuba; isso não só pela sua ida em companhia

(56). — *Idem*; ofício reservado de Joaquim Fernando da Fonseca ao Presidente da Província de São Paulo, datado do Bananal, 28 de fevereiro de 1853.

(57). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; ofícios reservados dirigidos ao Presidente da Província pelo Brigadeiro José Olinto de Carvalho Silva, datado de Santos, 10 de janeiro de 1853 e pelo Juiz Municipal; datado de Santos, 9 de janeiro de 1853. Ofício reservado dirigido ao Presidente da Província de São Paulo por Tristão Martins d'Araujo França, datado de Paranaguá, 31 de janeiro de 1853.

(58). — Mss., AESP, Ofícios Diversos de Limeira (1860-1871); ofícios reservados dirigidos ao Presidente da Província de São Paulo, Antônio Cardoso da Rocha, datados de Limeira, 1871.

(59). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; Ofício reservado do Ministério da Justiça ao Presidente da Província de São Paulo, datado do Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1853.

de Luiz Alves da Silva Porto (proprietário da fazenda Lagoinha, antigo ponto de desembarque), a Paraibuna para a aquisição de negros, como também pela declaração do próprio Martins, de ter anteriormente feito fortuna no tráfico direto de africanos.

É de se pensar que tal empresa trazia grandes lucros a esses indivíduos, uma vez que nem o fato de estarem sujeitos à deportação os intimidava. Tal é o caso do já citado africanista português Ladeira, o qual, nas palavras de Bernardo Avelino Gavião Peixoto,

“... é um destes homens que nada tem a perder, saindo do Brasil; — sua fortuna — adquirida pelo trafico — esta quase toda em moeda, — não tem familia e nem um bom nome a deffender; — fallou á outros africanistas; procurou homens proprios para esse infame commercio;...” (60).

Em 1856, o português José Carneiro Bastos, que estava sendo procurado pelas autoridades paulistas como traficante, fazia-se passar por cidadão brasileiro e viajava impunemente entre as Províncias de São Paulo e da Corte (61). É provável que o mencionado contrabandista já estivesse atuando há tempo no tráfico, visto o ofício reservado do Quartel de Iguape, em 1853, dirigindo ao Presidente da Província de São Paulo, citar um português Carneiro como envolvido num desembarque clandestino (62).

Os contrabandistas, principalmente portugueses, não agiam somente de modo isolado; há notícias de algumas associações de africanistas, com grandes capitais, coniventes com os interesses dos grandes proprietários. Uma delas operava em Santos, agrupando vários comerciantes portugueses; suspeitava-se fortemente que um dos membros mais influentes dessa sociedade era a Companhia Fermino Netto (63).

(60). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; Ofício reservado do Ministro da Justiça ao Presidente da Província de São Paulo, datado do Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1854. Ofício reservado do Juiz de Direito, Gavião Peixoto ao Presidente da Província, datado de São Paulo, 20 de julho de 1854.

(61). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Ofício do Presidente da Província de São Paulo ao Juiz de Direito de Santos, datado em 23 de janeiro em 1856.

(62). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Ofício reservado datado de 5 de fevereiro de 1853.

(63). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Ofício reservado do Juiz de Direito de Itu, Jo.o Guilherme d'Aguiar Witaker ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 22 de janeiro de 1853. Ofício reservado do Juiz Municipal e Delegado de Itu, Antônio Augusto da Fonseca, ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 22 de janeiro de 1853.

Fala-se também de uma

“... liga entre pessoas importantes de Jacarehy e Parahybuna para o tráfico de Africanos”, no ano de 1854, o que levou a uma maior vigilância policial nas costas de Ubatuba, cuja posição geográfica permitia uma fácil comunicação entre o litoral e Paraíba (64).

Embora não tenhamos base para qualquer estimativa sobre o preço alcançado pelos escravos contrabandeados, acreditamos que ele deveria ser bem alto, dado o interesse dos grandes proprietários em obtê-los, e dado o empenho com que os traficantes renovavam seus métodos. O lucro deveria ser tão grande que compensasse os gastos dispendidos com: construção ou compra de navios, despesas de viagens, propinas às populações litorâneas e manutenção dos negros.

A maior garantia da continuidade do tráfico era dada pela crescente demanda de mão-de-obra servil, frente à expansão cafeeira, pelos grandes proprietários de terra; sempre que contrabandistas são mencionados nos documentos pesquisados, tais referências vem acompanhadas de qualificativos como: respeitável, abastado, comerciante poderoso e outros do gênero.

*

Desconhecemos até que ponto os traficantes de negros boçais se ocupavam também, com o comércio interno de escravos, isto é, o deslocamento destes, das áreas em declínio econômico, para as zonas em expansão. Era freqüente a passagem de comboios de ladinos pelos principais mercados de escravos, onde alcançavam “preços exagerados”.

O Juiz de Direito de Campinas, em ofício reservado ao Presidente da Província, revelava a presença de um comboio

“... composto de 23 escravos, de ambos os sexos e de diversas idades, todos crioulos e ladinos, despachados regularmente do Rio de Janeiro, como pessoalmente examinei...; esses negros eram provenientes das Províncias de Bahia, Alagoas e Sergipe...”.

Continuando, o funcionário diz que estava para chegar outro negociante que fora buscar negros em Santa Catarina, ao que acrescentou:

(64). — *Idem*, ofício reservado ao Presidente da Província por Antônio Gonçalves Barbosa da Cunha, datado de Ubatuba, 27 de dezembro de 1854.

“... Presentemente faz conta ir comprar escravos em lugares ainda longínquos, para revendel-os n’este municipio, por causa dos preços exagerados á que tem elles aqui chegado, e he o que ultimamente tem feito diversas pessôas, indo compralos ate em Goyaz...” (65).

Pode-se perguntar até que ponto esses comboios eram compostos unicamente por escravos ladinos, dada a grande astúcia dos traficantes na preparação dos negros boçais, após efetuado o desembarque. Acreditamos que em meio aos escravos vendidos no País após a Lei de 1850 havia também boçais. A mesma impressão teve o Delegado de Ubatuba, Antônio Gonçalves Barbosa da Cunha, quando em officio reservado ao Presidente da Província suspeitou que o português Bernardo Pereira de Faria Martins, em cumplicidade com Luis Alves da Silva Porto, usou do pretexto da compra de escravos ladinos, para dissimular sua verdadeira atividade (66).

Mesmo com todos os ardis empregados pelos contrabandistas, pode-se afirmar que o Governo Imperial e o Governo Provincial empenhavam-se na repressão do tráfico; são constantes nos documentos pesquisados as determinações para esse fim, e freqüente sua reiteração às autoridades locais.

Inúmeros eram os procedimentos utilizados pelos sucessivos ministros da justiça e Presidentes da Província de São Paulo, tanto para a apreensão dos negros “novos”, como para punir os africanistas, os compradores de escravos, e as demais pessoas envolvidas no tráfico; podemos citar como instrumentos dessa repressão: a ação da Marinha de Guerra, da Guarda Nacional, do Corpo de Permanentes, e de autoridades comprovadamente leais; substituição ou demissão de funcionários negligentes ou corruptos; publicação e despacho de editais, avisos e circulares; oferecimento de prêmios e recompensas a denunciantes ou apreendedores de boçais; prisão e deportação de africanistas; e outros.

A título confidencial ou estritamente reservado, são expedidas continuamente ordens aos delegados, subdelegados, juizes e promotores das vilas e municípios paulistas para permanecerem sempre vigilantes e investigarem qualquer indício ou denúncia a respeito de

(65). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Officio reservado de Theofilo Ribeiro de Rezende ao Presidente da Província, datado de Campinas, 7 de fevereiro de 1853.

(66). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Officio reservado, datado de Ubatuba, 27 de dezembro de 1854.

contrabando de negros. Para dar apenas alguns exemplos, citamos o ofício reservado do Ministro da Justiça, José Ildefonso de Sousa Ramos, ao Presidente da Província de São Paulo:

“Havendo suspeitas de q. nas Ilhas de Tamanduá, e da Victoria do Termo de São Sebastião ha preparativos para o desembarque de africanos boçais, manda o Governo Imperial recomendar a V. Ex^a as indagações necessárias a êste respeito, e outras providencias ao alcance de V. Ex^a, para evitar-se a importação de africanos q.do seja tentada naquêlê lugar” (67).

Em resposta reservada ao Presidente da Província, o Juiz de Órfãos de Ubatuba, diz ter tomado as precisas medidas para a apreensão dos Africanos

“... que consta tem de ser desembarcados na costa da Província por hum Palha bote ou Hiate que sahio de Benguella, prendendos e os autores e complisses da importação...” (68).

Constante vigilância era demandada pelo Governo Provincial nas embarcações suspeitas de comércio negro, ou sabidamente pertencentes a africanistas. Respondendo a uma portaria do Chefe de Polícia José Tavares Bastos, o delegado de São Luís assegurava que daria os passos necessários para

“... a captura de Augusto Cesar de Mesquita, capitão do navio apresado com Africanos em Serinhaem...” (69).

Em janeiro de 1853, o Presidente Josino do Nascimento Silva, enviou às autoridades civis e militares de Santos e de Paranaguá, ordens no sentido de serem rigorosamente inspecionadas todas as embarcações que circulassem por aqueles portos, a fim de deter a tripulação composta de norte-americanos e portugueses de um navio que desembarcara africanos boçais no Rio de Janeiro. Na mesma ocasião, o Ministro da Justiça exige o emprego de todos os meios para a captura tanto dos marinheiros como dos negros, e, caso tais

(67). — Ms., AESP, Ofícios Diversos de São Sebastião (1850-1856). Ofício datado do Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1853.

(68). — Ms., AESP; Ofícios Diversos de Ubatuba (1852-1856); ofício reservado ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 5 de novembro de 1853.

(69). — *Idem*, Ofícios Diversos de São Sebastião (1850-1856); ofício de Benedicto Ferreira Coelho, ao Chefe de Polícia de São Paulo, datado de São Sebastião, 7 de março de 1856.

diligências não chegassem a bom termo, por culpa das autoridades, ficariam estas responsabilizadas pelo malogro da empresa (70).

Os contrabandistas de negros, como já foi visto, eram, em sua maioria, de origem estrangeira; assim, os mais ativos recebiam ordem de deportação; esta seria a punição imposta, caso fossem apreendidos, por exemplo, os conhecidos africanistas de nacionalidade portuguesa João José Mendes, e um mencionado Ladeira (71).

Agentes de comprovada idoneidade eram enviados para a execução das ordens governamentais; alguns preferiam agir secretamente, dispensando a ostentação de força. Já nos referimos a funcionários atuando sob a suposta condição de emissários de africanistas (72). Temos ainda notícia de um enviado a Campinas como pseudo-comprador de Africanos, e de outro que, sob o disfarce de mascate, percorreu a costa de São Sebastião, ambos em busca de indícios de prováveis desembarques clandestinos (73).

Outro procedimento utilizado pelo Governo Provincial era a publicação de editais impressos e circulares que, juntamente com instruções e portarias reservadas eram remetidos às autoridades locais, as quais, por sua vez, faziam afixar os impressos nos lugares públicos, para que sua disposição fosse conhecida pela população (74).

No Edital de 22 de janeiro de 1853, o Presidente Josino do Nascimento Silva faz saber a população que o Governo Imperial estabeleceu a recompensa de 40\$000 réis para caad africano boçal, que importado depois da Lei de 1850, fosse apreendido, por qualquer indivíduo, independentemente de mandato judicial (75).

(70). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; ofício dirigido ao Presidente da Província pelo juiz municipal de Santos, Gavião Peixoto, em 9 de janeiro de 1853; ofício dirigido ao Presidente da Província pelo Coronel do Comando Militar de Santos, em 10 de janeiro de 1853; ofício do Ministro da Justiça ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 19 de janeiro de 1853; ofício reservado do delegado de Paranaguá ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 31 de janeiro de 1853.

(71). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; ofícios reservados do Ministro da Justiça ao Presidente da Província de São Paulo, datados de 24 de fevereiro de 1853 e de 12 de outubro de 1854.

(72). — Vide nota nº 46.

(73). — Mss., AESP, Escravos T — 1; ofício reservado do Juiz de Direito de Sorocaba, d'Aguiar Whitaker, ao Presidente da Província de São Paulo, datado de Itu, 16 de fevereiro de 1853; ofício do Juiz de São Sebastião ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 4 de maio de 1853.

(74). — Mss., AESP, Ofícios Diversos de Ubatuba (1852-1856); ofícios reservados do delegado de Ubatuba João Ives Pereira e dos subdelegados Manoel Antônio Pereira e José Joaquim Madeira, dirigidos ao Presidente da Província de São Paulo, datados de fevereiro e março de 1853.

(75). — Vide nota nº 23.

Ofícios dirigidos de Paranaguá e de Ubatuba ao Presidente da Província de São Paulo acusaram o recebimento do referido Edital, e as autoridades desses locais enfatizavam a gratificação como um poderoso incentivo para a repressão ao tráfico (76). Por outro lado, Joaquim Fernando da Fonseca, encarregado do caso Vallim, em sua

“... marcha para o Bananal, não só recommendava muito a apprehensão dos Africanos boças dos ultimamente importados na praia do Bracuchy, como tambem promettia o premio de 40\$000 reis, por cada um delles que fosse apprehendido, mandando publicar o Edital desta Presidencia, atampado no Compilador Paulista” (77).

Os prêmios oferecidos pelo Governo visavam atrair sobretudo informações da população mais pobre que, conhecedora das matas e serras onde poderiam ser ocultados africanos “novos”, representava um poderoso subsídio para a coibição do contrabando. Ainda em 1853, temos notícia da efetivação das ordens governamentais: o Juiz de Paz de Paranaguá ofereceu um prêmio de 50\$000 réis a Joaquim Julio Mendes, que apreendera o africano boçal de nome “Doce”, o qual fugira do arranchamento em que era mantido por contrabandistas (78).

Um ano depois, o Comandante da Corveta *Beberibe*, realizando investigações no litoral entre Santos e São Sebastião, e cumprindo determinações do Governo, mandou oferecer o prêmio de até quatro contos de réis a qualquer denúncia que, em tempo, propiciasse a captura de contrabandistas ou de escravos recém-importados (79).

O mesmo procedimento era utilizado ainda em 1859, quando o Governo Provincial determinou o pagamento da

“... gratificação de quinhentos mil réis (500\$000 reis) que poderá ser elevada ao duplo e até á mais, segundo a importancia do caso, ás pessoas, que derem denuncia segura de qualquer ten-

(76). — Mss., AESP; Ofícios Diversos de Ubatuba (1852-1856); ofício reservado do delegado João Alves Pereira datado de 17 de fevereiro de 1853. Escravos, T — 1, ofício do delegado Araújo França, datado de Paranaguá, 12 de fevereiro de 1853.

(77). — Ms., AESP, Escravos, T — 1; ofício reservado do Chefe de Polícia de São Paulo ao Presidente da Província de São Paulo, 6 de março de 1853.

(78). — Vide noat nº 30.

(79). — Ms., AESP, Ofícios Diversos de Santos (1853-1856); ofício reservado dirigido ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 13 de setembro de 1853.

tativa de desembarque d'africanos, e a tempo de se poder providenciar com ordem a evitá-lo" (80).

Além das gratificações acima mencionadas, o Governo mantinha vigias no litoral, geralmente moradores do lugar, os quais eram pagos mensalmente para fornecer informações sob qualquer tentativa de desembarque.

Essas disposições vinham reforçar o estabelecido pelo artigo 5º da Lei de 4 de setembro de 1850, que já oferecia um poderoso incentivo para a captura de traficantes e traficados. Esse artigo dispunha que os navios negreiros apreendidos seriam vendidos com suas respectivas cargas, sendo a soma obtida entregue aos apresadores, deduzindo-se um-quarto do total para o denunciante (81).

Para que a repressão ao tráfico de negros fosse mais efetiva, constantes ordens eram expedidas pelo Governo Imperial ao Ministro da Marinha e às autoridades navais, para que colaborassem na inspeção do litoral e no envio de ofícios reservados. Esse serviço prestado pelos navios de guerra dispensava o Governo do pagamento de fretes e outras despesas que teria, se recorresse a embarcações particulares. Por outro lado era importante o emprego de cruzeiros para o controle da costa devido à sua extensão e às grandes distâncias que precisavam ser percorridas, sendo desse modo, o transporte por mar menos dispendioso e mais rápido que o acesso por terra.

Em 1852, o Juiz Municipal de Ubatuba, dirigindo-se ao Presidente da Província de São Paulo, Joaquim Octávio Nebias acusa o recebimento de um ofício reservado do Ministro da Justiça, por intermédio do Comandante do Navio de Guerra *Thetis*. Este ofício determinava diligências para a investigação de um provável desembarque de africanos "novos", na praia da "Lagoinha", para a qual foi utilizada a ajuda do mencionado navio (82). A mesma embarcação percorria o litoral de São Sebastião a Santos, com destino à Ilha da Queimada, onde não encontrou o menor indício de contrabando (83).

(80). — Ms., AESP, Escravos, T — 1; ofício reservado do Juiz de Direito Luiz Carlos de Paiva Teixeira ao Presidente da Província de São Paulo, Cons. José Joaquim Fernandes Torres, datado de Santos, 31 de dezembro de 1859.

(81). — Vide anexo nº 2.

(82). — Mss., AESP, Ofícios Diversos de Ubatuba (1852-1856); ofício datado de 16 de novembro de 1852 e ofício dirigido pelo Delegado de Ubatuba ao Presidente da Província, datado de 16 de novembro de 1852.

(83). — Ms., AESP, Escravos, T — 1; ofício reservado do Chefe de Polícia de São Paulo ao Presidente da Província, datado de São Paulo, 16 de agosto de 1852.

No ano seguinte o Ministro da Justiça, José Ildefonso de Sousa Ramos, em officio ao Presidente da Província de São Paulo diz ter recebido as cópias das circulares e instruções

"... requisitando ao mesmo tempo que, pelo Ministério da Marinha, fossem expedidas as convenientes ordens, afim de que os Commandantes dos navios de guerra Brasileiros prestassem a Authoridades judicarias ou Policiaes respectivas o auxilio que lhes fosse pedido para a apreensão dos importadores; e se me offerece responder a V. Ex^a que as referidas Instruções merecerão a approvação do Governo Imperial e que nesta data sollicitei do Sn.r Ministro da Marinha a expedição das ordens na forma por V. Ex^a requisitadas" (84).

Em 1854, o Presidente da Província, José Antônio Saraiva para atender a solicitação de Bernardo Gavião Peixoto, escreve ao Ministro da Justiça, pedindo a remessa de um vapor para Santos para ser empregado nas inspeções a respeito de um provável contrabando de africanos. Em resposta, José Thomas Nabuco de Araújo diz

"... que tendo de tudo dado conhecimento a S. M. O Imperador, Houve o Mesmo Augusto Senhor por bem mandar commendar a V. Ex^a, que com o mesmo zelo, actividade e vigilancia, continue a empregar os meios a sua disposição para repressão e prevenção do trafico: o que participo a V. Ex^a para sua intelligencia"

e que já requisitara do Ministro da Marinha a remessa do vapor mencionado. José Maria da Silva Paranhos destaca para essa comissão o vapor *Beberibe*, o qual deveria atuar entre o porto de Santos e o rio de São Francisco (85).

Um outro procedimento utilizado pelo Governo era atender às solicitações das autoridades locais para a participação da Guarda Nacional e do Corpo de Permanentes na busca a traficantes e negros "novos"; não poucas vezes, essa ação em terra corria paralela às investigações levadas a efeito pela Marinha de Guerra.

Comprovando essa afirmação, citamos os officios do Juiz Municipal e do Delegado de Ubatuba ao Presidente da Província de São

(84). — Ms., AESP, Escravos, T — 1; officio datado do Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1853.

(85). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; Carta Confidencial datada da Secretaria d'Estado dos Negócios da Justiça, em 25 de agosto de 1854. Officios Diversos de Santos; cópia do officio reservado do Ministro da Marinha a Miguel de Souza Mello e Alvino.

Paulo, que revelavam a coadjuvação do destacamento da região nas sindicâncias efetuadas na praia de Lagoinha pela barca de guerra *Thetis* (86).

Em agosto de 1853, Josino do Nascimento Silva recebe de Santos um officio pedindo, ante a insuficiência de forças do local, o envio de dois destacamentos comandados por pessoas de confiança para o patrulhamento das praias de Conceição de Itanhaém, Boracéia, Guaratuba e arredores, vistas as suspeitas de um muito provável desembarque naquelas paragens (87).

A ação das forças armadas era muito importante no interior da Província, apesar de freqüentes vezes serem insuficientemente dotadas de praças.

Contando com poucos recursos, e acreditando ser necessária uma maior vigilância acerca do paradeiro dos africanos desembarcados em Iguape, o Juiz de Direito da Comarca de Guaratinguetá, João Guilherme d'Aguiar Whitaker ordenou ao comandante do destacamento da Comarca, então em Sorocaba, que retornasse a Itú para receber instruções. Foi-lhe determinado que

“... devia apromptar Gente, e Cavalgaduras, e que ficassem certos de marcha á primeira ordem, disse Gente e Cavalgaduras por que tendo o Commandante unicamente cinco ou seis praças sob seu Commando, julguei esta força insufficiente;...” e officinando “... ao Delegado para que mandasse aquartelar seis Guardas Nacionaes de Cavallaria, que devem tambem servir, e prontificar oito Cavallos para os soldados d'infanteria do Destacamento”.

Paralelamente, a mesma autoridade enviou um official para explorar a Freguesia de Una e suas vizinhanças, e outro para Campinas, ambos para efetuarem as precisas providências (88).

*

Embora de grande utilidade para a repressão ao tráfico de escravos, sobretudo na captura destes (89), a ação de forças policiais este-

(86). — Mss., AESP, Officios Diversos de Ubatuba (1851-1854); officios datados de 16 de novembro de 1852.

(87). — Mss., AESP, Escravos, T — 1; officio datado de 1º de agosto de 1853.

(88). — Mss., AESP; Escravos, T — 1. Officios reservados ao Presidente da Província de São Paulo, datados de Itu, 22 de janeiro e 6 de fevereiro de 1853.

(89). — Em 19 de março de 1853, o Alferes Joaquim Floriano da Silva Rezende escreve ao Presidente da Província de São Paulo para relatar a apreensão de 40 africanos boçais, nas cercanias de Bananal, pela Força da Corte. Ms., AESP, Escravos, T — 1.

ve a ponto de provocar um grave problema de ordem social no município de Bananal. Esta localidade sendo o maior centro produtor de café na época, contava com um número surpreendente de negros, se contrastado com sua população branca, e mesmo se comparado com o contingente escravo dos demais municípios; pelo Quadro Estatístico apresentado no Relatório do Presidente da Província de São Paulo, constam na cidade de Bananal 7.622 escravos, 330 agregados e 10 colonos, distribuídos em apenas 70 fazendas de café, enquanto entre os demais municípios, Campinas, também com importante produção cafeeira, contava com 6.000 escravos; Taubaté, 4.345, e Ubatuba, 3.049 (90).

Dada a repercussão do caso Vallim e do expressivo contingente de força deslocado para o Bananal, havia um grande temor por parte da população branca, de um levante de escravos.

O envio de um destacamento da Corte, a mando do Governo Imperial, para apreender os africanos desembarcados em Bracuí, seus importadores e seus compradores, e o internamento dessas forças pelas fazendas do lugar,

“... certas esperanças que podem vir a ter bem más consequências e he certo q. já se vai observando entre os escravos algum espirito de insubordinação, que he possível e m.mo m.to de recear que tome serio incremento, logo que daqui se auzente a d.e força, findas as diligencias. Tudo induz a crer que entre a escravatura predomina a erronea convicção de que o Governo protege seo pretendido direito de liberdade, que a isso obsta só a condescendência das autoridades com os Senhores...”

contra os quais os negros começavam a insubordinar-se (91).

Há notícias de que nas principais fazendas do município, os escravos já manifestavam sinais de sublevação, ao mesmo tempo em que eram aumentados os casos de evasão, sobretudo dos

“... molatos e crioulllos vindos das Províncias do Norte”
(92).

(90). — Discurso com que o Sr. Dr. José Antônio Saraiva, Presidente da Província de São Paulo, abriu a Assembleia Legislativa Provincial; 15 de fevereiro de 1855. São Paulo, Typographia Dois de Dezembro, 1855.

(91). — Ms., AESP, T — 1. Ofício da Câmara Municipal de Bananal ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 19 de janeiro de 1853.

(92). — *Idem*. Ofício do Juiz Municipal de Bananal ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 19 de janeiro de 1853.

Igualmente significativa era a mobilização dos escravos no intuito de generalizar a insurreição através de avisos entre si.

A Câmara Municipal, deveras alarmada, expõe ao governo da Província outra conseqüência negativa advinda da propalada insurreição: a proibição, feita pelos fazendeiros, do deslocamento de escravos para a cidade, provocou nesta a escassez de alimentos

“... de modo tão oneroso p^a o povo, como se estivesse residindo em huma praça sitiada”;

os vereadores apontam também a necessidade de providências imediatas, esperando que não fosse desamparado

“... hum Municipio que sem duvida deve merecer toda a consideração pela sua importância” (93).

O Governo Provincial acreditava ser esse movimento desencadeado pelos envolvidos no contrabando e indiciados em processo; mas ficou comprovado que a idéia de liberdade, fora propagada entre a escravatura pelos próprios policiais encarregados das buscas, que, movidos pelo desejo de obter a recompensa estabelecida pelas determinações imperiais, prometiam aos ladinos, além do dinheiro, a liberdade (94).

Temos ainda a acrescentar como medida coibitiva do tráfico, as contínuas informações requeridas pelo Governo Provincial acerca das autoridades em cuja idoneidade pudessem se apoiar. Eram mesmo pedidos aos funcionários locais, relatórios mensais nos quais, além da confiança merecida ou imerecida, atentava-se para a posição político-partidária dos juizes municipais, promotores públicos, delegados e subdelegados; fazia-se importante para a realização da tarefa governamental, que esta fosse coadjuvada por pessoas que comungassem o seu credo político (95).

(93). — Vide nota nº 88.

(94). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Offício reservado do Juiz Municipal do Bananal ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 8 de fevereiro de 1853.

(95). — Mss., AESP, Escravos, T — 1. Offício do Juiz Municipal ao Presidente da Província de São Paulo, datado de Ubatuba, 27 de fevereiro de 1853; ofício do Juiz do Distrito de Taubaté ao Presidente de São Paulo, datado de 5 de fevereiro de 1853; ofício do Delegado de Iguape ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 8 de fevereiro de 1853.

Mss., AESP, Offícios Diversos de Ubatuba (1851-1854); ofícios reservados do Delegado de Ubatuba ao Presidente da Província, datados de fevereiro e abril de 1853.

Caso fosse comprovado algum indício de conivência entre essas autoridades e contrabandistas ou grandes proprietários envolvidos no tráfico, deveriam aquelas ser substituídas. Dessa forma, dos relatórios deviam também constar indicações sobre os homens que poderiam, por sua afinidade política com o Governo, ou mesmo sendo da oposição mas que fossem dotados de caráter probo, ocupar os ditos cargos.

Essa preocupação do Governo encontrava obstáculos, pois era difícil conseguir homens capazes e dispostos a engajarem-se no serviço público, por serem poucos os letrados e instruídos, tivessem iniciativa própria e ainda não apresentassem interesses contrários aos do Governo (96).

Muitas eram as dificuldades encontradas pelos agentes do governo em sua missão de reprimir o contrabando.

A vastidão do litoral brasileiro constituía um sério obstáculo a uma vigilância contínua; freqüentes são as meções das muitas léguas que medeiam um porto e outro, ou que separam as ilhas da costa. Relacionado à distância está o fator transporte. Sucodem-se solicitações principalmente de vapores, por parte das autoridades incumbidas das diligências; estas, por muitas vezes, atribuem o insucesso de sua tarefa à dificuldade de locomoção por mar e por terra.

Dessa forma, as investigações levadas a efeito na Ilha Queimada fracassaram devido ao fato de o encarregado não contar com um vapor da Marinha de Guerra, o qual se fazia necessário porque a dita ilha achava-se

“... muito ao mar e em grande distancia da barra de Santos...” (97).

O mesmo funcionário aponta os inconvenientes da utilização de embarcações particulares, o que acarretaria despesas de frete, de indenização por possíveis avarias ou demora da carga, além da indispensável licença do Inspetor de Alfândega para a suspensão da descarga.

(96). — Mss., AESP, Escravos, T — 1. Ofício reservado do Juiz de Direito da Capital, ao Presidente de São Paulo, datado de 2 de fevereiro de 1853. Ofício reservado do Delegado de São Sebastião ao Presidente de São Paulo, 1º de julho de 1853.

(97). — Ms., AESP, Escravos, T — 1; ofício reservado do Chefe de Polícia de São Paulo ao Vice-Presidente da Província, datado de 16 de agosto de 1852.

O Juiz Municipal Gavião Peixoto, em suas investigações na Ilha de Guaraú, mostrou igualmente que o uso de vapores da Marinha, além de permitir um acesso mais rápido aos locais denunciados como pontos de desembarque, garantiria o bom êxito da missão, pois nessas embarcações encontravam-se pessoas em cuja confiança se poderia basear (98).

Talvez devido às dificuldades do Governo Brasileiro em dispensar suas embarcações de guerra para a repressão ao contrabando, os ingleses prosseguiram patrulhando nossas costas. Ainda em 1853, havia indicações de que um vapor britânico, o *Sharpooter*, cruzava a região entre Santos e a Ilha Queimada (99).

Aliada às grandes extensões a serem percorridas e à carência de meios de transporte marítimo, impedia uma repressão mais eficaz a dificuldade de acesso aos locais de ocultação de negros, geralmente nas matas fechadas das serras (100);

“... escassos são além disso os meios que as mesmas autoridades tem á sua disposição, porque a Guarda Nacional neste termo (Ubatuba) não existe senão nominalmente, e o pequeno destacamento, que aqui existia acaba de ser retirado” (101).

O destacamento da Guarda Nacional fixado em Ubatuba, no dizer do delegado José Alves Pereira, não prestava

“... serviço algum pela insubordinação e desleixo que se acha a tempos e só poderá ser util, pondo-se em pratica a nova organização e Ley acontecendo o m.mo com os poucos Polliciaes que aqui forão qualificados que sendo dos indivíduos os m.s miseraveis e doentes achão-se disperçados p.r todo o Municipio que tem m.s de doze legoas de cumprimento, e ocupados em pescas, serviços pelas matas, que de prompto não encontrarão p^a o serviço reclamado pelas Autoridades” (102).

(98). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Offício reservado dirigido ao Presidente da Província de São Paulo, datado de Santos, 20 de julho de 1853.

(99). — *Idem; ibidem*.

(100). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Offício reservado do Chefe de Polícia ao Presidente da Província de São Paulo, datado do Bananal, 8 de fevereiro de 1853.

(101). — Ms., AESP, Offícios Diversos de Ubatuba (1851-1854); offício reservado do Delegado de Ubatuba ao Presidente da Província, datado de 28 de janeiro de 1853.

(102). — Ms., AESP, Offícios Diversos de Ubatuba (1851-1854). Offício reservado ao Presidente da Província de São Paulo, datado de Ubatuba, 17 de fevereiro de 1853.

Além da falta de recursos policiais, as autoridades leais ressentiam-se igualmente da carência de pessoal burocrático habilitado e de confiança, notadamente escrivães e oficiais de justiça, para redação dos ofícios reservados, mandados de prisão e busca (103).

A todas essas dificuldades, poder-se-ia acrescentar: as despesas decorrentes da manutenção das investigações, bastante onerosas aos cofres públicos; a dificuldade de comunicações, decorrente das grandes distâncias e da precariedade dos meios de transportes; lembramos também a rapidez e eficiência com que funcionava o mecanismo do contrabando, envolvendo autoridades e populações locais. Esses fatores podem talvez ser encarados como os responsáveis pela lentidão com que agia o governo, apesar das determinações existentes.

Por outro lado, parece-nos que o maior, o verdadeiro obstáculo ao cumprimento da Lei de 4 de setembro de 1850, foi a preocupação do Governo Imperial em não contrariar radicalmente os interesses dos proprietários de terras e de escravos.

O Juiz de Direito da Capital, ao informar o Presidente Josino do Nascimento Silva acerca das autoridades com as quais se poderia contar para a repressão ao tráfico, revelava o pensamento de que era necessária muita prudência por parte dos funcionários empenhados nessa tarefa; afirmou também ser preciso escolher homens que, embora fiéis às determinações contra o contrabando de negros, ao mesmo tempo soubessem atender às

“... conveniências da nossa Sociedade p.a não a abalar; q. na prática pudesse colher os africanos introduzidos depois da lei de 1850, sem q. sublevasse o elemento já existente...”.

Sobre o delegado de Polícia da Capital, Francisco Furtado de Mendonça, diz o Juiz Pacheco ser aquele incapaz de deixar-se corromper:

“... perderá antes p.a excesso, q. o Gov.o poderá moderar” (104).

(103). — Mss., AESP, Escravos, T — 1. Ofício reservado do Chefe de Polícia de São Paulo ao Presidente da Província, datado de 6 de março de 1850. Ofício reservado do Chefe de Polícia Tavares Bastos, ao Presidente da Província, datado de 1º de abril de 1856.

(104). — Ms., AESP, Escravos, T — 1. Ofício reservado datado de São Paulo, 2 de fevereiro de 1853.

Uma carta confidencial do Ministro da Justiça, José Thomaz Nabuco de Araújo a José Antônio Saraiva, dá-nos, na exata medida, a posição flexível, elástica, do Governo brasileiro em relação à introdução de negros “novos” no país. A polícia de Jundiáí apreendera, como escravo fugido, um africano que, posteriormente foi identificado pelo Juiz de Direito como sendo boçal, portanto, homem livre, e enviado ao Chefe de Polícia para interrogatório e exames. Comentando o fato, o Ministro da Justiça censurou o excessivo zelo daquela autoridade:

“Deploro com V. Ex^a que o Juiz de Direito por hum rigor contrário á utilidade publica e pensamento do Governo levasse as coisas ao ponto a que chegarão.

Louvo os escrupulos e hesitação do Chefe de Polícia e de V. Ex^a na collisão que se dá entre a Lei, e a prescripção que o Governo se impoz com approvação geral do Paiz e por principios de ordem publica e alta politica amnistrando esse passado cuja liquidação fora difficil, cujo revolvimento fora hua crise.

O Governo estabelecêo essa prescripção para si e para seus agentes, e até onde chega a sua acção: nada pôde elle em relação ao poder judiciario.

O imperio das circumstancias obriga porem a fazer alguma coisa, senão directa ao menos indirectamente a bem dos interesses collectivos da sociedade cuja defesa incumbe ao Governo: não convem que se profira hum julgamento contra a Lei, mas convêm evitar hum julgamento em prejuizo, e com perigo desses interesses, hum julgamento que causaria alarma e desesperação aos proprietários.

Se esse Africano sendo empregado nas obras publicas, fosse furtado pelo comprador delle, que remedio haveria? A policia iria procural-o? Figure V. Ex^a outra qualquer hypothese. Está dito o meu pensamento, a execução he de V. Ex^a” (105).

Após essas palavras, quaisquer considerações seriam desnecessárias. Queremos apenas salientar que a cessação do tráfico negreiro era um passo para a abolição da escravatura; que semelhante atitude governamental era frontalmente contrária aos interesses econômicos dos grandes fazendeiros, cujo peso era imenso na vida da nação; que

(105). — Carta confidencial datada de 22 de setembro de 1854.

o governo brasileiro, simultaneamente legislava para, e determinava, a repressão ao tráfico, mas também preocupava-se em evitar qualquer ação extremada que abalasse a oligarquia dominante. Esta, em última instância, estava no âmago da questão, na raiz do problema; era o centro no qual se polarizavam os interesses do país.

Bastante interessante é a série de manuscritos datados de 1869 e 1870, relativos às providências tomadas pelo Governo Provincial e pelas autoridades do Termo de Limeira, para a captura do norte-americano Guilherme Forrest. Observe-se que depois do ano de 1856, os documentos sobre tráfico de negros por nós encontrados são extremamente raros e, mesmo assim, cessam por completo a partir de 1859. Dado o fato dessas evidências tão tardias, e o de estarem razoavelmente seriadas, achamos conveniente tratar do caso em sua totalidade, diferentemente do que até agora vínhamos fazendo.

Através de uma comunicação confidencial da Legação Britânica ao Governo Imperial, o Ministro da Justiça recebeu a denúncia de um plano de introdução de africanos livres para a Província de São Paulo; o norte-americano Guilherme Forrest, morador entre Limeira e Santa Bárbara, era acusado de ter ido à África com uma grande fortuna em ouro, fruto de uma associação de capitais, para comprar negros, os quais seriam desembarcados às margens do rio Amazonas. Um outro norte-americano, residente entre Limeira e Campinas, iria ao Amazonas e traria os escravos, em pequenos magotes, para São Paulo.

Durante todo o ano de 1870, investigações são levadas a efeito na zona de colonização norte-americana em São Paulo; testemunhas são ouvidas, depoimentos tomados; a descrição dos caracteres físicos do Capitão Forrest foi enviada a várias autoridades, para que se efetuasse a sua captura; em várias ocasiões o Presidente da Província de São Paulo solicitou das autoridades limeirenses todos os dados que pudessem ser colhidos sobre o referido norte-americano. Essas averiguações, porém, esbarravam nas dificuldades de comunicação entre os funcionários brasileiros e os colonos norte-americanos, dada a mútua precariedade de conhecimento dos respectivos idiomas; dessa forma, as diligências viram-se grandemente prejudicadas, por basearem-se em informações geralmente deturpadas.

O Presidente da Província do Paraná também recebeu comunicação do Ministro da Justiça e, em ofício ao Presidente de São Paulo, Antônio Cândido da Rocha, confessa sua ignorância sobre o fato.

As investigações em São Paulo, por fim, evidenciaram que realmente um indivíduo de nome Forrest promovera, na região de Santa

Bárbara, uma subscrição para importar africanos, os quais deveriam ser empregados na lavoura; uma vez mais, a demorada ação ds autoridades nada conseguiu apurar. Permanece, contudo, a idéia de que tal empresa poderia ter obtido êxito, mesmo num período tão tardio, visto a procedência da denúncia e o empenho dispensado pelo Governo na apreensão dos fatos (106).

Resta-nos tecer algumas considerações sobre a condição dos africanos quando apreendidos e colocados sob a tutela do Governo.

A situação dessas pessoas estava regulamentada pelo artigo 6º da Lei Eusébio de Queirós, que estipulava seu regresso para os portos de onde procediam, ou para qualquer ponto fora do Império que o Governo julgasse mais conveniente. Enquanto tal fato não se verificasse, os africanos deveriam ser empregados em obras públicas e, de forma alguma, colocados a serviço de particulares.

É com pesar que afirmamos a inexistência de um único documento em nosso poder que revele a re-exportação de africanos livres para os seus pontos de procedência.

Por outro lado, há várias indicações de negros “boçais” empregados em trabalhos públicos, ou, nos termos da lei,

“sob a tutela do govêrno” (107).

Os serviços públicos eram-lhes impostos como a forma de pagamento necessária às despesas de sua manutenção.

Em 1853, a Câmara Municipal de Paranaguá solicitou do Presidente da Província permissão para aplicar em serviços municipais um africano boçal apreendido, em nome do volume dos misteres que sobrecarregavam o município, e do ônus causado pela

“... sua alimentação, vestuário e ensino da doutrina cristã” (108).

Sendo geralmente difícil a obtenção de jornaleiros, e muito dispendiosa a sua manutenção, aos africanos livres passaram a ser dadas as ocupações por aqueles antes efetuadas, o que evitaria as despesas do pagamento a jornal. Assim é que foram utilizados africanos livres nos

(106). — Vide nota nº 58.

(107). — Vide anexo nº 2.

(108). — Ms., AESP, Offícios Diversos de Paranaguá (1852-1872); offício datado de 20 de junho de 1853.

“... trabalhos preliminares para a abertura do Canal que deve comunicar os Rios de S. Anna e Cubatão...”

na falta de diaristas para esse serviço (109). Encontramos igualmente referência da utilização de homens livres nos melhoramentos da estrada de Santos e em obras da Capital (110).

É importante notar a precariedade de condições oferecidas aos trabalhadores negros na execução de obras públicas; do mesmo modo é importante salientar que mulheres eram também empregadas nessas tarefas. Pelo que o Administrador da Estrada de Santos revelou ao Presidente da Província em julho de 1854, os negros livres deslocados para prestarem serviços próximos ao Rio das Pedras foram alojados no rancho público destinado aos tropeiros, na impossibilidade de

“... sem grande prejuizo de tempo e serviços construir ranchos para esse efeito não só pela falta q. ha alli de materiais para conservar os sexos divididos, e garantidos de intemperies do tempo...” (111).

Ainda a respeito da utilização do trabalho de africanos livres, constatamos o envio de Avisos e Instruções tanto do Presidente da Província de São Paulo, como do Ministro da Justiça, pedindo às autoridades locais informações sobre a situação em que se encontravam tais pessoas.

Datam de Paranaguá, julho de 1853, os ofícios do Juiz de Órfãos, Tristão Martins d’Araujo França, respondendo à ordem governamental de remessa de uma relação dos africanos livres existentes naquela localidade

“... distribuídos a particulares, Estabelecimentos Publicos, Cazas de Caridades, Ordens Religiozas, e sociedades a quem tenham sido confiados...”

bem como do envio de

“... todos os Livros e papéis, findos ou pendentos, que forem relativos a salarios de Africanos livres...”

(109). — Ms., AESP. Ofícios Diversos de Santos (1853-1856); ofícios do Administrador da Estrada de Santos ao Presidente da Província datado de Cubatão, 20 de julho de 1854.

(110). — *Idem, ibidem.*

(111). — *Idem, ibidem.*

o magistrado declarava não poder satisfazer à exigência, visto não haver naquele município

“... Africano algum em taes cazos” (112).

Dessas afirmações, duas considerações podem ser extraídas. Em primeiro lugar, o fato de que homens livres eram não somente empregados em obras públicas (113); em segundo lugar, a declaração da inexistência de africanos livres naquela cidade, porquanto, alguns dias depois, o Juiz de Paz do Termo, Manuel Antônio Guimarães, dá conta ao Governo Provincial da fuga de um negro boçal que trabalhava como assalariado, juntamente com outros da mesma condição, em serviços diversos (114).

Vemos assim que, embora livres, os africanos introduzidos no País depois da Lei de 1850 não eram tratados conforme sua condição o exigia. Apreendidos, eram mantidos sob custódia, à disposição de serviços públicos e particulares, ou simplesmente conservados nas Casas de Correção, vigiados e tratados pelo Curador e pelo carcereiro, até que se verificasse o seu encaminhamento do Juiz de Órfãos do Rio de Janeiro (115).

Nessas condições, e visto a menção em alguns documentos relatando a fuga desses africanos, parece-nos que estes utilizavam-se desse recurso para viverem realmente em liberdade, embora ainda assim não deixassem de permanecer marginalizados da sociedade (116).

Reunidas as considerações tecidas a respeito, inicialmente das relações econômico-políticas entre Brasil e Grã-Bretanha, e em seguida, dos múltiplos aspectos que o contrabando de escravos envolvia, acreditamos que, a partir delas, e dado o caráter conclusivo com que as revestimos, resta-nos agora lembrar a importância do negro na economia paulista, ainda no terceiro quartel do século XIX.

(112). — Mss., AESP. Ofícios Diversos de Paranaguá (1852-1872).

(113). — Vide artigo 6º da Lei de 4 de setembro de 1850, em anexo nº 2.

(114). — Mss., AESP. Ofícios Diversos de Paranaguá (1852-1872). Ofício do Juiz de Paz de Paranaguá ao Presidente da Província de São Paulo, datado de 31 de julho de 1853.

(115). — *Idem*. Ofícios de Manuel A. Guimarães ao Presidente da Província de São Paulo, datados de Paranaguá, maio, junho e julho de 1853.

(116). — *Idem*. Ofício do Juiz de Paz de Paranaguá ao Presidente da Província de São Paulo, 31 de julho de 1853. Ofício da Câmara Municipal de Paranaguá ao Presidente de São Paulo, 27 de outubro de 1853.

Ofícios Diversos de Santos (1853-1856); ofício do Administrador de Africanos Livres, 15 de novembro de 1854.

O presente estudo conduziu-nos a várias interrogações, as quais convergem para um denominador comum, e que aqui lançamos como uma hipótese, carente e passível de pesquisas futuras: o reconhecimento da necessidade e do grande valor, dados mesmo em época tão tardia, ao negro escravizado como trabalhador, apesar do movimento imigratório começar a apresentar-se expressivo.

De outra maneira, como se justificaria a busca contínua de africanos “novos”, embora os grandes riscos que dela poderiam advir; o mecanismo do contrabando, progressivamente elaborado; a profunda vinculação e o interesse permanente dos proprietários de terras e de escravos na obtenção dessa mão-de-obra, valendo-se para isso de quaisquer recursos; e, finalmente, a preocupação e o cuidado permanentes do Governo em não contrariar frontalmente tais interesses, e em não agir de modo extremado na repressão?

* * *

ANEXO Nº 1.

LEI DE 7 DE NOVEMBRO DE 1831.

“A Regência em nome do Imperador o Senhor Dom Pedro Segundo, faz saber a todos os súditos do Império, que a Assembléa Geral Decretou, e Ela Sancionou a Lei seguinte:

Art. 1º — Todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres. Excetuam-se:

1º Os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a país, onde a escravidão é permitida, enquanto empregados no serviço das mesmas embarcações.

2º Os que fugirem do território, ou embarcação estrangeira, os quais serão entregues aos senhores, que os reclamarem, e reexportados para fora do Brasil.

Para os casos da exceção nº 1, na visita da entrada se lavrará termo do nº de escravos, com as declarações necessárias para verificar a identidade dos mesmos, e fiscalizar-se na visita da saída se a embarcação leva aqueles, com que entrou.

Os escravos que forem achados depois da saída da embarcação, serão apreendidos e retidos até serem reexportados.

Art. 2º — Os importadores de escravos no Brasil incorrerão na pena corporal do art. 179 do Código Criminal imposta aos que reduzem à escravidão pessoas livres, e na multa de 200\$000 por cabeça de cada um dos escravos importados, além de pagarem as despesas de reexportação para qualquer parte da África; reexportação que o Governo fará efetiva com a maior possível brevidade, contratando com as Autoridades Africanas para lhes darem um asilo. Os infratores responderão cada um por si, e por todos.

Art. 3º — São importadores:

1º O Comandante, Mestre ou Contramestre.

2º O que cientemente deu, ou recebeu o frete, ou por qualquer outro título a embarcação destinada para o comércio de escravos.

3º Todos os interessados na negociação, e todos que cientemente forneceram fundos, ou por qualquer motivo deram ajuda, a favor, auxiliando o desembarque, ou consentindo-o nas suas terras.

4º Os que cientemente comprarem, como escravos, os que são declarados livres no art. 1º; estes porém só ficam obrigados subsidiariamente às despesas da reexportação, sujeitos contudo às outras penas.

Art. 4º — Sendo apreendida fora dos portos do Brasil pelas forças Nacionais, alguma embarcação fazendo o comércio de escravos, proceder-se-á segundo as disposições dos arts. 2º e 3º como se a apreensão fôsse dentro do Império.

Art. 5º — Todo aquele, que der notícia, e fornecer os meios de se apreender qualquer número de pessoas importadas como escravos, ou sem ter precedido denúncia ou mandato Judicial, fizer qualquer apreensão desta natureza, ou que perante o Juiz de Paz, ou qualquer autoridade local, der notícia do desembarque de pessoas livres, como escravos, por tal maneira que sejam apreendidos, receberá da Fazenda Pública a quantia de 30\$000 por pessoa apreendida.

Art. 6º — O Comandante, Officiais e Marinheiros da embarcação, que fizer a apreensão, de que faz menção o art. 4º, tem direito ao produto da multa, fazendo-se a partilha segundo o Regimento da Marinha para divisão das presas.

Art. 7º — Não será permitido a qualquer um liberto, que não fôr brasileiro, desembarcar nos portos do Brasil debaixo de qualquer motivo que seja. O que desembarcar será imediatamente reexportado.

Art. 8º — O Comandante, Mestre Contramestre que trouxeram as pessoas mencionadas no artigo antecedente incorrerão na multa de 100\$000 por cada uma pessoa e farão as despesas de sua reexportação. O denunciante receberá da Fazenda”.

(Fonte: Perdião Malheiros (Agostinho Marques). — *A Escravidão no Brasil*).

* * *

*

ANEXO Nº 2.

LEI Nº 581, DE 4 DE SETEMBRO DE 1850.

“Estabelece medidas de repressão do tráfico de africanos neste Império.

D. Pedro da Graça de Deus e unânime Aclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil.

Fazemos saber a todos os nossos Súditos, que a Assembléa Geral decretou e Nós queremos a Lei seguinte:

Art. 1º — As embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras encontradas nos portos, enseadas, ancoradouros, ou mares territoriais do Brasil, tendo a seu bordo escravos, cuja importação é proibida pela Lei de sete de novembro de mil oitocentos e trinta e um, ou havendo-os desembarcado, serão apreendidos pelas autoridades, ou pelos navios de guerra brasileiros e consideradas importadoras de escravos.

Aquelas que não tiverem escravos a bordo, nem houverem proximamente desembarcado, porém que se encontrarem com os sinais de se empregarem no tráfico de escravos, serão igualmente apreendidas e consideradas em tentativa de importação de escravos.

Art. 2º — O Governo Imperial marcará em Regulamento os sinais que devem constituir a presunção legal e do destino das embarcações ao tráfico de escravos.

Art. 3º — São autores do crime de importação ou de tentativa dessa importação o dono, o capitão, o mestre, o piloto e o contramestre da embarcação e o sobrecarga. São cúmplices a equipagem, e os que coadjuvaram o desembarque de escravos no território brasileiro ou que concorrerem para os ocultar ao conhecimento da Autoridade, ou para os subtrair à apreensão no mar, ou em ato de desembarque, sendo perseguido.

Art. 4º — A importação de escravos no território do Império fica nele considerada como pirataria, e será punida pelos seus Tribunais com as penas declaradas no artigo 2º da Lei de 7 de Novembro de 1831. A tentativa e a cumplicidade serão punidas segundo as regras dos artigos trinta e quatro e trinta e cinco do Código Criminal.

Art. 5º — As embarcações de que tratam os artigos primeiro e segundo e todos os barcos empregados no desembarque, ocultação ou extravio de escravos, serão vendidos com toda a carga encontrada a bordo, e o seu produto pertencerá aos apesadores, deduzindo-se um quarto para o denunciante, se o houver. E o Governo, verificado o julgamento de boa presa, retribuirá a tripulação da embarcação com a soma de quarenta mil réis por cada um africano apreendido, que será distribuído conforme as Leis a respeito.

Art. 6º — Todos os escravos que forem apreendidos serão reexportados por conta do Estado para os portos donde tiverem vindo, ou para qualquer outro ponto fora do Império, que mais conveniente parecer ao Governo; e enquanto essa reexportação se não verificar, serão empregados em trabalho de baixo da tutela do Governo, não sendo em caso algum concedidos os seus serviços a particulares.

Art. 7º — Não se darão passaportes a navios mercantes para os portos da Costa da África sem que seus donos, capitães ou mestres tenham assinado termo de não receberem a bordo deles escravo algum, prestando o dono fiança de uma quantia igual ao valor do navio, e carga, a qual fiança só será levantada se dentro de dezoito meses provar que foi exatamente cumprido aquilo a que se obrigou no termo.

Art. 8º — Todos os apesamentos de embarcações, de que tratam os artigos primeiro e segundo, assim como a liberdade dos escravos apreendidos no alto-mar, ou na costa antes do desembarque, no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, e depósitos sítos nas costas e portos, serão processados e julgados em primeira instância pela Auditoria da Marinha, e em segunda pelo Conselho de Estado.

O Governo marcará em regulamento a forma do processo em primeira e segunda instância, e poderá criar Auditores de Marinha nos portos onde convenha, devendo servir de Auditores os Juizes de Direito das respectivas Comarcas, que para isso forem designados.

Art. 9º — Os Auditores da Marinha serão igualmente competentes para processar e julgar os réus mencionados no artigo terceiro. De suas decisões haverá para as Relações os mesmos recursos e apelações que nos processos de responsabilidade.

Os compreendidos no artigo terceiro da Lei de 7 de Novembro de 1831, que não estão designados no artigo terceiro desta Lei, continuarão a ser processados e julgados no foro comum.

Art. 10º — Ficam revogadas quaisquer disposições em contrário.

Mandamos portanto a todas as Autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram, e façam cumprir, e guardar tão inteiramente, como nela se contém. O Secretário de Estado dos Negócios da Justiça a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no Palácio do Rio de Janeiro aos quatro de Setembro de mil oitocentos e cinquenta, vigésimo nono ano da Independência do Império.

Imperador com rubrica e Guarda

Eusébio de Queiroz Coutinho Matoso Câmara”.

(*Fonte*: Perdião Malheiros (Agostinho Marques). — *A Escravidão no Brasil*).

Lei regulamentada pelos Decretos 708, de 14 de outubro de 1850, 731, de 14 de novembro de 1850 e 731-A, de 14 de novembro de 1850.

* * *

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.

I

Fontes consultadas no Arquivo do Estado de São Paulo.

1. — *Fontes manuscritas.*

Tráfico de Escravos, L. 5577.

T — 1, Escravos, cx. 1, L. 5534.

Ofícios Diversos.

Bananal, L. 32; Limeira, L. 298; Ubatuba, L. 534; Una, L. 539; Paranaguá, L. 349; Santos, L. 435 a 442; São Sebastião, L. 486.

2. — *Fontes impressas.*

Discurso com que o Ilmo. e Exmo. Sr. Dr. José Antonio Saraiva, Presidente da Província de São Paulo abriu a Assembleia Legislativa Provincial no dia 15 de Fevereiro de 1855; São Paulo; Typographia 2 de Dezembro; 1855.

Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1850; Tomo XI, parte I; Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1855.

II

Obras citadas.

- BETHELL (Leslie). — *The abolition of the Brazilian slave trade: Britain, Brazil and the slave trade question (1807-1869)*; Cambridge; University press; 1970.
- CANABRAVA (Alice Piffer). — *Um desembarque clandestino de Escravos em Cananéia*; "Revista de História" nº 4, out.-dez. de 1950.
- CARNEIRO (David). — *História do incidente Cormoran*; edição da Municipalidade de Paranaguá; Curitiba; 1950.
- CONRAD (Robert). — *The contraband slave trade to Brazil (1831-1845)*, "Hispanic American Historical Review", XLIX (1969).
- COSTA (Emília Viotti). — *Da senzala à colônia*; Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1966.
- GENOVESE (Eugene). — *Économie Politique de l'Esclavage* (Essais sur l'économie et la société du sud esclavagiste); trad. de Nicole Barbier; Ed. François Maspero; Paris, 1968.
- GOULART (Maurício). — *Escravidão Africana no Brasil (Das origens à extinção do tráfico)*; Livraria Martins Editora S/A, São Paulo, 1949.
- GRAHAM (Richard). — *Brazilian Slavery re-examined: a review article*; "Journal of Social History", vol. III, nº 4, 1970.
- MORAIS (Evaristo de). — *A Escravidão africana no Brasil (das origens à extinção)*; São Paulo, 1933.
- NABUCO (Joaquim). — *Um estadista do Império (Nabuco de Araújo, suas opiniões, sua vida, sua época)*; T. I (1813-1866); nova edição; Companhia Editora Nacional. Prefácio da 1a. edição: 1896.
- NABUCO (Joaquim). — *O Abolicionismo*; Companhia Editora Nacional; São Paulo; 1938; 1a. edição: 1883.
- PERDIGÃO MALHEIROS (Agostinho Marques). — *A Escravidão no Brasil, ensaio histórico, jurídico e social*; Edições Cultura, São Paulo, 1944; 1a. edição, 1866.
- VERGER (Pierre). — *Flux et reflux de la traite des nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos, du dix-septième au dix-neuvième siècle*; Mouton e Co.; La Haye, Paris, MCMLXVIII.