

## A trama do tráfico ilegal de africanos na província do Espírito Santo (1850/1860).<sup>1</sup>

Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira<sup>2</sup>

### Resumo:

O trabalho aborda a continuidade do tráfico ilegal de africanos na província do Espírito Santo, depois da lei que o tornou extinto em 1850. O período proposto revela a persistência do comércio ilegal em uma conjuntura de expansão da ocupação da província, notadamente pelo aumento da produção cafeeira. Nesse aspecto, as tentativas de dar prosseguimento ao tráfico explora a conexão em fluxo permanente, com negociantes e proprietários fluminenses que também resistiam ao abalo final do tráfico. O texto investe em uma trama extraída da documentação oficial trocada entre as autoridades da Corte e as autoridades provinciais, na tentativa de apontar os agentes ligados ao tráfico e a sua repressão revelando estratégias de atuação.

Palavras-chave: Escravidão – Tráfico Ilegal – Espírito Santo.

### Abstract:

The work addresses the continuity of illegal slave trade in the province of Espírito Santo, after the law that ended it in 1850. The proposed period reveals the persistence of illegal trade in conjunction of expansion and occupation of the província, notably by the increase of coffee production. In this aspect, the attempts to proceed traffic explored the connection in permanent flux, with dealers and fluminense owners that also resisted the ending of slave trade. The text invests in a plot extracted from official documentation traded between Court authorities and provincial authorities in an attempt to point out the agents linked to traffic and their repression revealing operating strategies.

---

<sup>1</sup> Esse texto é um primeiro esboço sobre o tráfico ilegal na região sul da província do Espírito Santo a partir de um único conjunto de fontes depositadas no Arquivo Nacional: documentos de polícia. O texto absorve elementos de um trabalho anterior tratando do mesmo tema para o Rio de Janeiro, a partir de semelhante documentação. Esse cruzamento de informações iniciais reduz a região a uma única escala em torno do tráfico ilícito pós-1850, a partir das redes locais e regionais que atuavam no negócio. Trata-se de uma pesquisa aberta a exploração de outras fontes. Versão preliminar desse trabalho foi apresentada no IV Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, realizado entre 15 e 18 de maio de 2013, em Florianópolis, Santa Catarina.

<sup>2</sup> Professor Adjunto do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, em Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro.

Keywords: Slavery – Slave Trade – Espírito Santo.

Corria o ano de 1859 e, Pedro Leão Veloso, presidente da província do Espírito Santo, talvez tenha sido um dos que traduziu com maior astúcia o rescaldo da luta pelo fim do tráfico de escravos no Brasil, depois da lei de Eusébio de Queiroz. Segundo Veloso, quase dez anos depois da vigência do instrumento legal, o comércio ilegal de africanos, apesar de ter estado sob a vigilância cerrada do Império e dos ingleses<sup>3</sup>, só pode ser extinto a partir do momento em que a sociedade passou a estar convencida de seu fim:

“Tenho convicção de que, nos dias atuais, não pode haver fundamento para reechar-se desembarque de africanos nessa província não pelo obstáculo proveniente do cruzeiro, mas pela vigilância da autoridade de terra, e, sobretudo, pelos efeitos da lei de 4 de setembro de 1850. Outrora, o africanista estava seguro de que os pretos que desembarcavam eram tidos pela população como legítima propriedade e como tal respeitada. Hoje não é assim. A população sabe do contrário e, portanto, não pode o contrabando contar com seguridade em seu crime. **Falta-lhe apoio de gente da terra** [grifo meu]”<sup>4</sup>.

O vaticínio de Leão Veloso sugere que na derradeira aflição entre denúncias, suspeitas e relatos sobre desembarques, a intriga que envolvia o tráfico ilegal, por certo, resultava em um amontoado de delações, incertezas e tramas trazidas à cena por personagens múltiplos, dada a forte pressão vinda de todos os lados pelo amplo compromisso com o desmonte do

<sup>3</sup> Um dos primeiros desdobramentos das exigências britânicas ocorreria em Cabo Frio. Ali, o negociante José Gonçalves da Silva teria confiscado seus bens arrolados no tráfico, destacando-se o caráter exemplar da medida punitiva aplicada pelo governo brasileiro. Seu drama foi posto em cena por um *Libello ao Público* em que o negociante de grosso trato, fortuna local, traficante, contrabandista, influente na cidade de Cabo Frio e na Corte. Gonçalves afirmara ter sido subtraído de seus armazéns, barracão, trapiche, e demais bens, inclusive escravos, por suas ligações com práticas ilícitas pelo trato de africanos. Sentindo-se destruído, José Gonçalves da Silva julgava-se isento de toda a culpa e iniciara a partir daí um verdadeiro périplo para reaver seus bens, depois de julgada a sua inocência no processo criminal. Para tanto, utilizava-se de recorrentes *Cartas à Nação*, para reafirmar sua inocência, de forma contundente. Sua agonia teria início no dia 20 de janeiro de 1851, nove dias depois da intervenção do ministro inglês Hudson, quando suas propriedades foram invadidas por policiais da Corte e por soldados da Marinha Imperial chefiados por Bernardo Augusto Nascimento Azambuja. O vapor *D. Affonso* deslocou-se até Cabo Frio, equipado com sessenta marinheiros e sessenta policiais. Azambuja, o chefe de polícia da Província, trazia em mãos uma portaria do ministro da Justiça, Eusébio de Queiros, com poderes para por abaixo os negócios de José Gonçalves. A pressão sobre Cabo Frio deslocou o eixo dos desembarques para o norte, em praias limítrofes entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo. PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. *José Gonçalves da Silva: tráfico e traficante de escravos no litoral norte fluminense, depois da lei de 1850*. Tempo – Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, n. 31, 2011. Ver também, do mesmo autor, estudo precedente “De Todos os Santos a Lúcifer: uma história de tráfico e traficantes depois do fim do tráfico”, publicado no sítio do POLIS – Laboratório de História Econômica e Social do Departamento de História, da Universidade Federal Fluminense ([www.historia.uff.br/polis](http://www.historia.uff.br/polis)), Niterói, setembro de 2009.

<sup>4</sup> Correspondência de 05 de maio de 1859, dirigida ao barão de Muritiba, ministro da Justiça do Império, em resposta sobre suspeitas de desembarques de africanos entre Guarapari e Itabapoana, com investidas em São João da Barra, no Rio de Janeiro – Arquivo Nacional – Série Justiça – I J 1 733.

comércio ilegal de africanos. Mas foi o envolvimento, sobretudo, da “gente” local, que teria contribuído em desarticular, definitivamente, o comércio ilegal de africanos? A afirmação categórica de Veloso alerta para os fios de uma trama que fugia ao controle exclusivo de traficantes e autoridades e avançava por múltiplos segmentos da sociedade. Para o governo inglês, a única força que poderia liquidar com o comércio de escravos era a opinião pública, ainda que Paulino Soares considerasse não haver tempo para reeducá-la.<sup>5</sup> Um dilema que ajuda a desnudar a dimensão do tráfico ilegal e do seu fim, trazendo ao palco figuras, algumas delas, até então silenciadas no longo curso do trato ilícito.

A reconstrução da trama pretende jogar luz sobre os desdobramentos da Lei Eusébio de Queiros, de quatro de setembro de 1850, que colocou ponto (e vírgula) final nos desembarques de africanos nos dez anos que se seguiram a sua vigência. O dispositivo legal não aplacou o tráfico de imediato, pois, em algumas regiões, as tentativas de desembarques continuaram a acontecer, seja no litoral do extremo norte da província do Rio de Janeiro, sejam nas praias do sul da província do Espírito Santo. Afinal de contas, segundo Bethel, oito mil escravos desembarcaram entre Santos e Campos no primeiro semestre de 1850.<sup>6</sup> Podemos deduzir que os interesses no tráfico ilegal nessa região fluíam pela fronteira entre as duas províncias, com destaque para o lado capixaba, pelo seu vasto litoral que unia Guarapari aos deltas dos rios Itabapoana e Itapemirim, em praias banhadas por uma grande faixa do Atlântico. Por outro lado, essas terras eram rasgadas por bacias fluviais cujas águas tocavam a mata mineira e o extremo norte fluminense, alcançado por afluentes primários e secundários e braços de rios que seguiam pelas fronteiras entre as três províncias. Portanto, entendemos que, sejam por suspeitas, tentativas ou pelos efetivos desembarques, a dupla fronteira atlântica era uma escala que se articulava plenamente a partir de interesses diversos envolvendo o comércio de africanos. O município de Itapemirim, no Espírito Santo e o de Campos dos Goytacazes, no Rio de Janeiro, transformaram-se em verdadeiras zonas de confluência do tráfico ilegal de africanos, enveredando uma teia de acusações, suspeições e apreensões entre correspondências, ofícios e diligências oficiais. Minas Gerais incorpora-se nessa escala, por contornar a retaguarda da linha praieira com interesses mercantis semelhantes.

<sup>5</sup> BETHEL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha e o Brasil e a questão do comércio de escravos (1807/1869)*. Brasília, Senado Federal, 2002, páginas 297 e 393.

<sup>6</sup> Idem, p. 371.

Trata-se, portanto, de um trabalho de pesquisa que investe em um tema pouco explorado pela historiografia regional, ao tecer as articulações em torno do tráfico ilegal e alcançar a diuturna e persistente vigília conduzida pelo Império com o intuito de eliminar, definitivamente, o comércio ilegal de africanos para o Brasil. Nesse aspecto, o texto persegue as principais figuras envolvidas no infame comércio, alguns deles “homiziados” nas franjas litorâneas contíguas entre os deltas dos rios Paraíba do Sul, Itabapoana e Itapemirim. As fontes utilizadas repercutem a intensa atividade do poder público provincial e central em diluir e quebrar os relutantes interesses ligados ao tráfico ilegal. A trama revela a tessitura entre pequenos e grandes proprietários de terra, barões, militares, policiais, representantes diplomáticos, cidadãos portugueses e demais estrangeiros. A documentação explorada investe em correspondências oficiais trocadas entre a presidência da província do Espírito Santo, os ministérios da Justiça, da Guerra, da Marinha, das Relações Exteriores, juízes, promotores, comandantes de navios de guerra, delegados e subdelegados de polícia entre os anos de 1850 e 1860. Esses documentos fazem parte do acervo do Arquivo Nacional e, alguns deles, contam com a chancela *reservados*, pois citavam atores de destaque na cena política regional como, por exemplo, o barão de Itapemirim, figura controvertida com presença ostensiva na administração da província capixaba.<sup>7</sup> Por se tratarem de informações limitadas a um círculo restrito de autoridades, deveriam ser tratadas e conduzidas com a devida prudência e cautela. Por outro lado, demonstram certa debilidade e fragilidade nas estratégias em torno da repressão aos agentes ligados ao tráfico ilegal. Destarte, as certezas ou desconfianças sobre potentados locais parecem realçar a reflexão de Leão Veloso sobre o fim do tráfico.

### *A província e o tráfico*

O Espírito Santo, espremido entre a Bahia, Minas Gerais e o Rio de Janeiro, é um território estreito escancarado para o Atlântico. No século XIX, sua ultrapassagem em direção a porção norte da província era temerária, por percorrer terras habitadas por “índios bravios”, demarcadas na ilustração feita por Cândido Mendes de Almeida, no *Atlas do Império do*

---

<sup>7</sup> Entre 1850 e 1860, a província do Espírito Santo teve oito presidentes de província: José Maurício Fernandes Pereira Barros, Olímpio Carneiro Viriato Catão, Pedro Leão Veloso, Antônio Alves de Souza Carvalho, Felipe José Pereira Leal, José Bonifácio Nascentes de Azambuja, Evaristo Ladislau e Silva e Sebastião Machado Nunes. Por mais de uma vez, o cargo foi ocupado pelo vice-presidente barão de Itapemirim, em caráter interino ou transitório.

*Brasil* de 1868, ao destacar a existência de povos indígenas nas proximidades da bacia do Rio Doce.<sup>8</sup> Com bordas oceânicas percorridas por quilômetros de praias de pouca densidade demográfica em meados do século XIX, o litoral capixaba era ponto de referência para os desembarques de africanos, mesmo depois da lei do fim do tráfico: da margem esquerda do rio Itabapoana, passando por Itapemirim, Benevente (Anchieta) e Guarapari, ficava claro pelo teor, pelo trâmite e pelo volume de correspondências, a inquietude do governo imperial com a persistência do negócio em manter-se naquela região. A entrada em vigor da lei Eusébio de Queiroz coincidia com um período de rápida ocupação daquele território que os fluminenses, especialmente os campistas, desejavam incorporar para formar a desejada Província de Campos dos Goytacazes, na mesma década de 1850, ou seja: unir o sul do Espírito Santo ao extremo norte do Rio de Janeiro, assim como o sudeste de Minas Gerais, nos limites da comarca de Rio Pomba, áreas de rápida expansão cafeeira, tidas como prolongamento do Vale do Paraíba. Essa aceleração da história, em pleno século XIX, combina com uma maior demanda por mão de obra, transformando o Espírito Santo em um mosaico de experiências concomitantes aos rumores sobre o fim do tráfico. Correspondências oficiais davam conta da ocupação de aldeias indígenas, da formação de colônias com imigrantes estrangeiros, e do reforço da escravidão pela expansão cafeeira na província. Desse caleidoscópio brotava um feixe de tensões sociais anotadas em uma agenda policial que destacava o controle e o combate ao tráfico ilegal de africanos na província. Uma questão não excluía a outra, pois eram partes de um mesmo cenário, de uma mesma escala em que o café e a população avançavam apressadamente.

Chineses na Colônia do Rio Novo, em Itapemirim resistiam ao colonato. Relatório de polícia, de janeiro de 1857, encaminhado ao presidente de província e logo depois, ao Ministério da Justiça, falava da prisão de chineses por ferimentos leves causados por eles mesmos em trabalhadores brasileiros e portugueses. Os *chins* resistiam ao trabalho na colônia em protesto por não terem garantida a ração alimentar mínima, diária, composta de arroz e toucinho. O feitor da colônia, em razão disso, os teria substituído por àqueles outros trabalhadores, com o propósito de os impelirem ao serviço, resultando no ato de repúdio dos orientais. Acabaram todos os chineses, espancados e presos. É curioso notar, pela conversão

<sup>8</sup> ALMEIDA, Cândido Mendes. *Atlas do Império do Brasil – mapas de Cândido Mendes – 1868*. Rio de Janeiro, Arte & História Edições, 2000.

ao português dos nomes desses chamados *coolies* registrados no relatório de polícia – Achará, Atogam, Lipton Grande, Afraís, Lipton Pequeno, Ian, Assler, Arrhita, Apesan, Jusujás e Cunipás, certa intimidade no trato com os *chins*. Nesse aspecto, a experiência com chineses no sul capixaba, talvez mostrando algum pioneirismo, antecipava a tentativa do Império em importar trabalhadores *chins* para o país, um projeto discutido sob forte polêmica no parlamento imperial, na década de 1870. As tratativas ensejaram, inclusive, a visita de uma comissão do governo brasileiro à China para assinatura de um acordo que obteve resultados tímidos, com a entrada de pequeno grupo desses trabalhadores no Brasil, ao contrário de outros países da América Latina, como Peru e Cuba. Logo, a experiência de colonização que incorporava imigrantes chineses no Espírito Santo, denota a demanda crescente por mão de obra, o que justifica a resistência ao fim do tráfico, depois de 1850. O diretor e proprietário da Colônia era um dos principais nomes ligados ao tráfico no território capixaba. Herbert Klein afirma que, entre 1850 e 1880, 122 mil trabalhadores chineses estavam em Cuba. No Perú, na extração de guano havia 100 mil *coolies* trabalhando ao lado de escravos.<sup>9</sup>

A Associação Colonial do Rio Novo foi fundada em 1854, na esteira da lei nº 601 de 18 de setembro de 1850, que regulamentava a abertura de colônias de imigrantes no país. Associação de capital privado, uma colônia particular estabelecida em uma fazenda de açúcar de Caetano da Silva Dias, seria emancipada pelo Império, em 1861, depois da visita ao local pelo imperador Pedro II, em 1859. A colônia localizava-se em uma área de tensão social, por serem terras originárias de sesmarias indígenas. Os chineses trabalhavam em regime de parceira, fato que, segundo Luciana Osório Costa<sup>10</sup>, negava o caráter de povoamento da colônia. Esses homens trabalhavam ao lado de colonos brasileiros e europeus, e de 61 escravos. Eram tidos como aqueles que apresentavam melhor desempenho e ritmo de trabalho, dadas as condições de alta precariedade das terras entregues aos chineses, ainda que para o imperador Pedro II, não passassem de *ladrões*, embora o diretor e proprietário da colônia, major Caetano Dias, se mostrasse contente com eles. A situação de penúria fez com que, em sete anos, houvesse uma baixa de 310 colonos: 133 por morte, 76 por fuga e 101 por saídas consentidas. A incorporação da colônia ao estado imperial, em 1861, rendeu a Caetano

<sup>9</sup> KLEIN, Herbert. KLEIN, Herbert. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, FUNPEC Editora, 2004, p. 40.

<sup>10</sup> COSTA, Luciana Osório. *A colônia do Rio Novo (1854/1880)*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, 1981.

Dias uma indenização de 200 contos de réis, por uma moenda, por 78 escravos e por duas léguas de terras. O caso da Colônia do Rio Novo denota a crescente demanda por mão de obra na província, na tentativa de criar condições para a instalação de colonos, por ação de antigos traficantes de africanos.

No Espírito Santo, denúncias sobre o tráfico ilegal roçavam os temores da insurgência escrava. Passados dez anos da Lei Euzébio de Queiroz, escritos oficiais faziam menção a organização de sociedades secretas instituídas por escravos, como a dita “Sociedade Pemba”, em Itapemirim. Entre correspondências afins, havia uma de 30 de agosto de 1860, escrita por Antônio Alves de Souza Carvalho, presidente da província, ao reportar-se a José Lustosa da Cunha Paranaguá, para dar conta dos rumores de uma insurreição escrava prevista para acontecer naquela vila, seguindo o alerta feito pelo juiz de direito de Campos dos Goytacazes. Carvalho expusera sobre o caso, com base nos relatórios feitos pelo subdelegado de Itapemirim, Antônio Francisco de Oliveira Sobrinho e pelo chefe de Polícia da província, Manoel Pedro Alvares Vilaboim, ao alertar sobre um ajuste de contas que haveria entre escravos de diversas fazendas locais. Segundo Souza Carvalho, os escravos que faziam parte da sociedade secreta utilizavam “uma carapuça e um pedaço de pau encarnado” que servia de senha entre eles.

Pressionados para revelarem os segredos sobre a entidade, os cativos esquivaram-se, pois poderiam ser levados à morte por delação. O delegado Oliveira Sobrinho procedeu, então, a prisão de vinte dois deles. Diante disso, os escravos chegaram a revelar que a sociedade reunia-se aos sábados nas matas da fazenda do capitão José Barbosa de Lima e que todos os cativos daquela fazenda pertenciam à mesma entidade. Sobre os fins da sociedade, foi dito que a mesma existia há quatro anos e que o objetivo da revolta seria “amansar” os senhores. Em vista disso, o policial dirigiu-se a fazenda do dito capitão e fez mais doze presos, todos eles escravos. O delegado chegara à conclusão que havia membros da “Sociedade Pemba” em várias fazendas da região, e que os escravos se organizavam para agir, em setembro daquele mesmo ano. Assim, o delegado revelava os temores que envolviam organizações desse tipo, em um município cuja população escrava, segundo Oliveira Sobrinho, chegava a 8.000 cativos que “vem de fora”, além de pardos e nortistas. Portanto, a rápida ascensão da população escrava expunha nuances sobre a persistência do tráfico ilegal,

por trazer de fora africanos para uma região carente de braços, em virtude da expansão da fronteira agrícola.

Não bastassem os enfrentamentos com *chins* e africanos, sobravam também, para os índios, nas querelas em que se envolviam com pequenos e grandes proprietários de terra. Os índios do Barbado, estabelecidos próximos a Iriri, ao sul da província, reclamavam suas terras usurpadas, além da destruição de suas plantações. As acusações recaíam sobre André de Mattos Loureiro, que alegava viver sobre ameaça constante desses índios que, segundo ele, ocupavam terras que eram de sua propriedade há uma dúzia de anos. André Loureiro reuniu escravos seus e os de seu irmão para ir à aldeia do Barbado para enfrentá-los. O conflito repercutiu no jornal *Correio de Vitória*, de 01 de junho de 1853, em uma publicação anônima que condenava a atitude dos invasores e pedia respeito aos direitos da população indígena de quem “o dinheiro tudo vence e fez do preto, branco e do branco, preto”. André Loureiro dizia-se dono das terras e argumentava que os índios estavam a serviço de seus inimigos que desejavam tomar sua propriedade. Assim, disputas sobre áreas ocupadas por índios traziam complexidade a conjuntura no Espírito Santo, em tempos de tráfico ilegal, mostrando ser a ocupação da região sensível à demanda crescente por terra e trabalho. Nesse sentido, cremos que a insistência no tráfico ilegal, no Espírito Santo, está relacionada à crescente ocupação da província, em especial das áreas destinadas à produção cafeeira.

Vilma Almada<sup>11</sup> já havia ressaltado em seu clássico trabalho sobre o escravismo no Espírito Santo a persistência do tráfico de africanos na província. A província, como diz a autora, tratava-se de imensa periferia do Vale do Paraíba ocupada na segunda metade do século XIX, pela grande disponibilidade de matas virgens e terras devolutas. Nesse aspecto, um dos eixos que movem seu trabalho evidencia a conexão entre a resistência do tráfico ilegal pós 1850 e o dinamismo da cultura cafeeira local, notadamente na região de Itapemirim, ao sul capixaba, na interseção entre os vales dos rios Itabapoana e Itapemirim, onde na década de 1850, 83% da população escrava era formada de jovens trabalhando em terras recentemente ocupadas, em sua maioria, por fazendeiros que migravam do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Das 40 mil arrobas do produto colhidas em 1850, o Espírito Santo passou a produzir quase 200 mil arrobas de café, em 1856, um acréscimo de 400% na produção local. A partir

<sup>11</sup> ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de. *Escravidão e Transição: o Espírito Santo (1850/1888)*. Rio de Janeiro, Graal, 1984.



desse mesmo ano, até 1872, a população total da província duplicou. A porção escrava, no mesmo período, passou de 12.269 para 22.552, ou seja, um acréscimo de 83%. Em Itapemirim, o principal pólo cafeeiro, o aumento da população total foi de 128%. A expansão dos cafezais por matas virgens exigia fazendas com maior plantel escravista. Portanto, o sul do Espírito Santo, quase que inabitado transformou-se na região cafeeira mais importante da província. Entre 1850 e 1886, 100% das propriedades encontradas por Vilma Almada, no município de Cachoeiro do Itapemirim, produziam café. Dada a ausência e deficiência de estradas capazes de escoar a produção, fazendeiros da região utilizavam o porto de Limeira, no Rio de Janeiro, futura estação terminal de um ramal da Estrada de Ferro Campos-Carangola, por onde escoava o café do extremo sul capixaba. Rogério Faleiros<sup>12</sup> chama a atenção para os vínculos entre o sul capixaba e a Província do Rio de Janeiro, especialmente, Campos dos Goytacazes, até fins do século XIX, o que leva o autor a falar em reterritorialização do espaço, ou seja, deslocar os interesses da região para a centralidade da capital provincial, a cidade de Vitória.

Para Vilma Almada, não teria sido tarefa fácil liquidar com o tráfico depois da lei de 1850, em face do foco de resistência que apresentava o Espírito Santo. Almada traz uma série de exemplos tomados em fontes distintas das que aqui são tratadas, especialmente relatórios da chefia de polícia da província e ofícios ministeriais trocados com a presidência da província, fontes que abordam as seguintes situações, entre relatos e denúncias: a entrada do vapor inglês “Refleman”, no porto de Guarapari, em 1850, para reprimir o tráfico e capturar a embarcação nacional “Amália”; relatos de um aspirante a oficial da corveta inglesa “Geysler” sobre desembarques na ilha e no porto de Vitória, incluindo dois tumbeiros, um deles vindo de Cabinda, com 180 escravos, em 1851; o desembarque de 115/120 africanos nos portos de Itabapoana e Piuma, também naquele mesmo ano; a ordem de prisão contra Joaquim Ferreira de Oliveira por desembarcar em Itapemirim, 270 africanos, além de outros registros documentais. Ainda que presidentes de província como o barão de Itapemirim e Ladislau da Silva tentem atenuar a ação do tráfico na década de sua extinção, fato é que em 1856, haveria ainda notícias sobre suspeitas, tentativas e desembarques, como o caso do palhaborde americano “Mary Smith”, ao norte da província, em São Mateus. Almada realça a diuturna preocupação

<sup>12</sup> FALEIROS, Rogério Naques, “História e extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba: uma proposta de interpretação”. *Heera – História Econômica e História Regional Aplicada*, v. 5, n.8 (2010), pp. 17-40.

das autoridades provinciais com a permanência do tráfico, pelo menos até 1860. Mostra-se interessante a observação feita pela autora da medida tomada pelas autoridades centrais, em aviso de 14 de abril de 1852, do Ministério da Justiça, para desestimular o apoio da população aos contrabandistas: o pagamento de prêmios aos que contribuíssem pela apreensão de africanos em casos de desembarques ou imediatamente depois deles, antes que os estes fossem confundidos com os escravos locais. Nesse aspecto, retomando a fala do presidente Leão Veloso, no início desse texto, a repressão ao tráfico se dá por vias econômicas e extra-econômicas.

### *A trama do tráfico ilegal*

Joaquim Marcelino da Silva Lima, barão de Itapemirim, era um dos principais suspeitos de se manter no tráfico ilegal de africanos. Em correspondência confidencial ao ministro da Justiça, Eusébio de Queiros, de 06 de abril de 1851, Felipe José Pereira Leal, presidente da província, comunicara o desembarque de “cento e tantos africanos” em Barra do Itabapoana, pertencentes ao negociante José Bernardino de Sá. Os africanos teriam seguido por terra até Itapemirim, tendo como destino, a fazenda do barão. Esses africanos seriam vendidos por Aurélio Jorge da Silva Quintaes e pelo alferes reformado Custódio Luiz de Azevedo a diversas pessoas. Tais informações teriam sido repassadas pelo coronel João Nepomuceno Gomes de Bittencourt e pelo major Caetano Dias da Silva, figuras “pouco afeiçoadas” ao nobre capixaba, embora “dignas de crédito”. Ainda que tivesse rugas com o barão, Caetano Dias havia contraído dívidas com o nobre capixaba no valor de seis contos de réis. O documento representativo do débito encontrava-se em poder do padre Joaquim Rodrigues Barbosa, em Campos dos Goytacazes, que parecia ter sob sua custódia, ativos financeiros do barão, expondo o intercâmbio de negócios entre Itapemirim e a cidade fluminense.<sup>13</sup> Pereira Leal tocara ainda, nas relações de amizade entre o barão e os negociantes envolvidos no tráfico. A resistência ao tráfico na província levou Eusébio de Queiros a ampliar a vigilância nas áreas do litoral sul da província. Para tanto, havia a necessidade de destacar navios de guerra em cruzeiros permanentes para dificultar a vida dos

<sup>13</sup> PEREIRA, Walter Luiz. Corredor Infame: tráfico e traficantes de africanos em praias fluminenses e capixabas, depois da lei de 1850; in: GUIMARÃES, Carlos Gabriel; PIÑEIRO, Théo Lobarinhas; e CAMPOS, Pedro Henrique Pereira (orgs.) *Ensaio de História Econômico Social*. Niterói, Eduff, 2012, p. 85.

contrabandistas que ali atuavam, em especial “os que se dizem protegidos pelo mesmo barão”.<sup>14</sup> Eusébio de Queiros estava convencido em ampliar a repressão no mar para inibir os desembarques. Ismênia de Lima Martins chama a atenção que para intensificar a repressão, o Império constituiu a lei 656, de 18 de agosto de 1852, autorizando despesas da ordem de 800 contos de réis na compra de vapores para patrulhar a costa através de cruzeiros.<sup>15</sup> A pressão no Brasil ajustava-se a pressão inglesa para liquidar com o tráfico. Hebert Klein lembra que os ingleses atuavam em intervenção direta no litoral africano desde 1840, com uma esquadra de 32 navios, além de instalar comissões policiais locais. Segundo o autor, a estabilização das relações diplomáticas com a Argentina, em 1849, facilitou que a marinha britânica deslocasse sua esquadra para o litoral brasileiro, para entrar em águas nacionais, violando o direito internacional, ao vigiar portos e confiscar navios dentro dos limites de três milhas náuticas da costa brasileira. O principal impacto da intervenção naval inglesa foi forçar os governos americanos a honrarem os tratados.<sup>16</sup> Bebel, Marquese e Parrom insistem nessa tese para afirmar que só assim o governo brasileiro movimentou-se pela lei de 1850, ao contrário do que propõe Jeffrey Needell, de que o fim do tráfico teria sido antecipado pelo grupo político saquarema. Para aqueles autores, somente em 12 de fevereiro de 1850, Paulino Soares comunicara ao agente brasileiro em Londres da possibilidade de aprovação de uma lei no parlamento brasileiro, em troca da promessa da suspensão das ações militares inglesas.<sup>17</sup>

Negociante de africanos ou não, o barão de Itapemirim parecia aproveitar suas interinidades na presidência da província para reforçar com o ministro da Justiça as providências que deveriam ser tomadas em relação às áreas frágeis à entrada de negreiros ao sul da província: a designação de um juiz municipal que pudesse servir de delegado de polícia; o envio de um bacharel que pudesse atuar como promotor; uma força de linha de oitenta a cem praças “com oficias de confiança”; e um vapor de guerra para ficar estacionado no litoral capixaba. Em resposta, o ministro aceitara atender os três primeiros pedidos e

<sup>14</sup> Arquivo Nacional – Série Justiça – I J 1 732.

<sup>15</sup> MARTINS, Ismênia de Lima. *Problemas da Extinção do Tráfico Africano na Província do Rio de Janeiro: uma tentativa de análise das dificuldades de reposição da mão de obra na grande lavoura fluminense*. Tese de Doutorado. USP, São Paulo, 1972.

<sup>16</sup> KLEIN, Herbert. KLEIN, Herbert. O tráfico de escravos no Atlântico. *Op. cit.*, p. 189 e 199

<sup>17</sup> BEBEL, Márcia; MARQUESE, Rafael; e PARRON, Tâmis. *Escravidão e Política: Brasil e Cuba, 1790/1850*. São Paulo, FAPESP/HUCITEC, 2010, p. 329.

sugeriu ao presidente de província, em exercício, a convocação imediata de oficiais da Guarda Nacional para atuar, exclusivamente, na repressão ao tráfico ilegal de africanos.<sup>18</sup>

Toda essa linha de ação sugerida por Joaquim Marcelino, demonstrando apoiar as ações repressivas ao fim do tráfico, não eliminavam as suspeitas sobre o seu envolvimento com o negócio ilícito. Missivas trocadas entre Eusébio de Queiros e outro mandatário provincial pediam informações sobre desembarques ocorridos na fazenda do coronel João Gomes, cunhado do barão de Itapemirim, na vila do mesmo nome. Por certo, ao ocupar o cargo de presidente de província, sempre em caráter interino, mas de forma contumaz, Joaquim Marcelino da Silva Lima, procurava pelo menos transmitir a Eusébio de Queiroz sua adesão e obediência à lei de 1850, mostrando-se como uma autoridade que agia tempestivamente para conter o tráfico ilegal. O próprio barão procurava demonstrar que a persistência do comércio ilegal decorria do “estado fluorescente” do município de Itapemirim, dada sua proximidade com Campos dos Goytacazes, o que fazia “acender-lhe a insaciável cobiça”, em tornar o sul capixaba um concorrido entreposto ilegal. A rotineira interinidade do barão de Itapemirim na presidência da província deve ser analisada com maior propriedade, pois, além de suprir as vacâncias da presidência, o barão transitava por outros cargos na província, como o de diretor geral de índios. Nesses longos dez anos de luta para por fim as últimas investidas do tráfico ilegal de africanos, a província do Espírito Santo esteve sob o comando de dez presidentes nomeados pelo Império. Plena de vacância de seus mandatários efetivos cabia a um dos seus vice-presidentes, o barão de Itapemirim, esticar a corda no combate à ilegalidade. Logo ele, suspeito de atuar no negócio ilícito.

A revelação e as apostas sobre desembarques não cessavam. José Bonifácio Nascentes de Azambuja, presidente da província, informara a Eusébio de Queiroz, em 19 de julho de 1851, provocado pelo próprio ministro, das facilidades de “pacíficos desembarques de africanos” no porto da Vila de Nova Almeida ou Vila dos Reis Magos, 25 milhas ao norte de Vitória. Os africanos teriam sido “internados” no Espírito Santo e em Minas Gerais, em “canoas e calunguenas”, sem a intervenção da força pública local. Azambuja manifestara-se ao ministro do Império, em 18 de dezembro de 1851, que o Espírito Santo seria a província

---

<sup>18</sup> PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. Além das fronteiras: tráfico ilegal e trilhas interprovinciais; in: CÔRTE, Andréa Telo da (org.) *História Fluminense: novos estudos*. Niterói, FUNARJ / Imprensa Oficial, 2012, p. 52.

que menos intimidava os contrabandistas mantendo-se como o lugar preferido para descarregar seus negreiros.<sup>19</sup> No mesmo tom, Azambuja passara a Eusébio de Queiroz, com base em relatos feitos pelo comandante Delfin Carlos de Carvalho, informações das investidas realizadas na costa capixaba pelo vapor de guerra *Urânia*, da marinha brasileira. Eram incursões feitas em portos litorâneos da província. O presidente havia dado instruções ao militar, a partir de informes colhidos por ele mesmo, em Vitória, junto ao comandante do brigue-escuna inglês *Bonetta*, de passagem pela capital.<sup>20</sup> Para Nascentes Azambuja, era preciso investigar se haveria, de fato, uma disposição da população em apoiar o tráfico ilegal de africanos. Nesse aspecto, a incerteza de Azambuja, no início da década, daria lugar à convicção do futuro presidente, Leão Veloso, em perceber o desapego crescente da população ao negócio ilícito. Era preciso neutralizar o tráfico pelo convencimento de seu fim, pela população.

No início daquele mesmo mês, Azambuja havia recebido correspondência de Eusébio de Queiros para comunicar sobre denúncia feita por “F Mendes”, caixeiro viajante de José Bernardino de Sá,<sup>21</sup> sobre o desembarque, em Itapemirim, de três barcos com africanos boçais, embora nada fosse constatado pelo comandante do vapor *Urânia*.<sup>22</sup> O presidente da província determinou ao delegado da vila que realizasse diligências para manter Eusébio de Queiroz informado, em virtude de sua correspondência de 30 de julho, que fazia referências ao apresamento, no dia 22 daquele mesmo mês, de um navio negreiro em Manguinhos, no litoral fluminense. O incidente afastou outras embarcações que aguardavam a oportunidade para desembarcar africanos em Itabapoana, ponto do extremo norte do Rio de Janeiro, na divisa com o Espírito Santo. De antemão, Azambuja mais uma vez chamara a atenção de Eusébio de Queiros da necessidade de guarnecer melhor a região, em face do “mau estado”

<sup>19</sup> Arquivo Nacional – Série Justiça – IJ 1 732.

<sup>20</sup> Pouco tempo antes, em 15 de setembro de 1851, a precariedade do porto seria destacada pelo próprio presidente da província, que não negaria a possibilidade de barcos menores fazerem a ligação com embarcações maiores fundeadas a uma maior distância daquele porto.

<sup>21</sup> José Bernardino de Sá, segundo Joaquim Pedro Guedes Alcoforado, havia atuado no desembarque de duzentos africanos, em 1851, entre o litoral do Rio de Janeiro e do Espírito Santo. PEREIRA, Walter Luiz. Corredor Infame: tráfico e traficantes de africanos em praias fluminenses e capixabas, depois da Lei de 1850. *Op. cit.*, p. 83.

<sup>22</sup> Nascentes Azambuja em correspondência datada de 24 de julho de 1851, em resposta a similar de Euzébio de Queiroz, de 1º de julho de 1851. É interessante perceber que a função desses cruzeiros de patrulha não se limitava apenas a abordar embarcações, mas vasculhar as vilas litorâneas no sentido de verificar se havia ali estaleiros produzindo embarcações destinadas ao tráfico, além de barracões e trapiches envolvidos no trato de africanos.

em que se encontrava a legião sul da Guarda Nacional no Espírito Santo. Eusébio de Queiros vinha mantendo estreita vigilância sobre a província do Espírito Santo, assim como a província fluminense. Os documentos encontrados, sobretudo àqueles relacionados ao tráfico ilegal de africanos no Espírito Santo, no intervalo 1850/1860, eram provocados pela interlocução com os diversos ministros do Império.

Não era apenas o tráfico ilegal que incomodava o governo imperial. O intercâmbio de papéis entre os ministros e as autoridades provinciais insistia, igualmente, em notícias veiculadas na imprensa capixaba a respeito de ideias “anárquicas e subversivas” na província espírito-santense, todas elas negadas por Nascentes Azambuja, ao tranquilizar Eusébio de Queiroz que, no Espírito Santo, havia apenas um único periódico em circulação, o *Correio de Vitória*, jornal “isento de tais atitudes”. Azambuja aproveitara o momento para contatar o ministro da Guerra, Manoel Felizardo de Souza e Melo, para pleitear melhor aparelhamento militar na província. Em relato ao ministro, de 28 de maio de 1852, o presidente da província fazia menção às notícias que davam conta de um carregamento de africanos em cinquenta barcos, que depois de transitarem pelo litoral de Campos dos Goytacazes, no Rio de Janeiro, se dirigiam ao litoral capixaba. A fragilidade da vigilância naquelas praias era motivada, principalmente, pela deserção de homens da força pública de Itapemirim, por “maus tratos”. Azambuja citava o caso da Companhia Fixa de Caçadores, que abandonara o ponto mais vulnerável da província abrindo flanco aos desembarques.<sup>23</sup> Na década de 1850, em anos de insistência do tráfico ilegal, parece que a província capixaba enfrentava espasmos de instabilidade social e política, contaminando, inclusive, seu corpo de guarda militar e civil.

Joaquim Ferreira de Oliveira era outro que despontava como forte suspeito de agir no tráfico ilegal. O súdito português mereceu atenção de Eusébio de Queiros, em aviso reservado de 08 de outubro de 1852. O ministro do Império dera ordens para capturá-lo com sua imediata remoção para a Corte, certo de que o traficante de africanos estaria “homiziado” em Itapemirim. Tido como proprietário da fazenda do Cery, situada, também, na mesma cidade, Oliveira mantinha negócios em Campos dos Goytacazes. Rufino Rodrigues Lapa, delegado de polícia e juiz municipal de órfãos do Termo de Itapemirim destacaria o major Caetano Dias da Silva para cuidar do caso. Entretanto, Caetano Dias, além de ter frágeis relações com o barão

<sup>23</sup> Arquivo Nacional – Série Justiça I J 1 732.

de Itapemirim, era suspeito de estar envolvido com o traficante português, posto que Rufino Lapa houvesse interpelado Caetano Dias sobre o caso, a mando do presidente da província. Nascentes Azambuja enviara correspondência ao chefe de polícia da província, Antônio Tomaz de Godoy, datada de 26 de outubro de 1852, para que o major da Guarda Nacional se posicionasse sobre a coluna “Publicações a Pedido”, do *Correio de Vitória*, edição de 25 e 29 de setembro. A nota fazia menção ao fato de Caetano Dias da Silva ser português e não ter jurado a constituição, e de ocupar o cargo de vice-cônsul da Argentina, sem o devido *agrément* do Império. As prelações contra o major o colocavam em posição delicada, sobre quem recaía a suspeição por conivência com o tráfico ilegal de africanos, por comportar-se como “tigre sanhudo” atrás da presa. Ser negociante português, naquele contexto, poderia implicar forte desconfiança no envolvimento com o comércio que se tornara definitivamente ilegítimo. Consultas efetuadas pelo governo imperial ao escritório consular português, no Rio de Janeiro, pediam informações sobre cidadãos lusos suspeitos de atuarem no tráfico ilegal de africanos entre o norte fluminense e sul capixaba. O relatório Alcoforado ilustra e apóia a denominada conexão de cidadãos portugueses com o tráfico ilegal de africanos.

Português, natural de Coimbra, Caetano Dias chegara ao Brasil em 1828. Desde então, empreendeu viagens a Angola e manteve relações de longa data com Joaquim Francisco de Oliveira, morador no Rio de Janeiro. Oliveira era seu amigo, além do tenente-coronel Heliodoro Gomes Pinheiro, Francisco de Paula Gomes Bittencourt, Modesto Antônio de Oliveira, Joaquim José Gomes da Silva, Francisco Sales Cordeiro, João Alves de Mattos Souza, Frei Paulo Antônio Casa Nova e Rufino Rodrigues Lapa. Joaquim Francisco de Oliveira havia se refugiado em Montevidéu e retornado a Itapemirim para visitar a família enquanto Caetano Dias ocupava o cargo de juiz municipal de Órfãos. Caetano Dias da Silva desde que soube da publicação de tal artigo mostrara-se surpreso com o que, segundo ele, seria obra de seus inimigos, ou seja, de pessoas “desafeiçoadas em fazer-me desmerecer perante as pessoas respeitáveis que não me conhecem”. Para Dias, havia na província um movimento em oposição a ele, daqueles que se esforçavam para que não pudesse chegar a uma posição de destaque no cenário regional, provavelmente, como deputado provincial.

Rufino Lapa, delegado de Itapemirim, que Caetano Dias destacara no rol de suas amizades, tinha também seus desafetos. Na mesma lista organizada pelo major da Guarda Nacional, os integrantes do clã Gomes Bittencourt não eram simpáticos ao delegado. A

Guarda Nacional local era composta, quase na sua totalidade, de simpatizantes da família Bittencourt. Rufino Lapa passou a tocar farpas contra Caetano Dias, vindo a refugiar-se em Campos dos Goytacazes, processado que foi na mesma comarca em que atuava como delegado, por questões relacionadas à posse de terras, embora Lapa atribuísse os motivos de seu exílio a uma denúncia do vigário de Itapemirim, João Felipe Pinheiro. Segundo Rufino Lapa, tratava-se de um vigário “debochado, jogador, sedutor de mulheres envolvido com desvios de recursos para construção da Igreja Matriz de Itapemirim”, embora tais acusações fossem desmentidas pelo chefe de polícia da província, em ofício ao presidente Olimpio Carneiro Viriato Catão. Destarte, podemos sugerir que homens envolvidos no tráfico ilegal atuavam no controle de instituições vinculadas à repressão aos traficantes. Não por outro motivo, algumas autoridades locais tinham consciência de que as denúncias e as suspeitas estavam relacionadas a desentendimentos e rivalidades entre potentados locais. Em relatório de 13 de agosto de 1852, o chefe de polícia da província, Antônio de Tomaz Godoy, alertara que tais manifestações sobre o tráfico ilegal de africanos eram frutos de intrigas entre os “dois partidos locais”, em que “um serviria de sentinela ao outro” com o intuito de levantar suspeitas ou apresentar denúncias sobre o comércio ilegal de africanos.

Joaquim Ferreira de Oliveira, contra quem o governo imperial havia expedido ordem de prisão por diversas vezes, parecia driblar e deixar desorientadas as autoridades e, para tanto, contava com parceiros leais. O desencontro de informações sobre Oliveira era visível. O presidente da província, Evaristo Ladislau da Silva, em correspondência de 01 de março de 1853, relatara ao ministro da Justiça, José Ildefonso de Souza Ramos<sup>24</sup>, que Oliveira achava-se na fazenda de André Gonçalves da Graça,<sup>25</sup> protegido por este e por Manuel Ferreira

<sup>24</sup> Nome de confiança de Eusébio de Queiroz, Ramos o substituiu no Ministério da Justiça, a partir de 1852.

<sup>25</sup> O comendador André Gonçalves da Graça era “famoso e notório africanista de tempos imemoriáveis” em denúncias de desembarque ao norte de Manguinhos, em Campos. André estava sempre ligado a José de Souza Velho (ou José Velho de Souza), capitão de navios negreiros. Correspondências enviadas ao Ministro da Justiça do Império, de 11 e 14 de março de 1856, alertavam para os desembarques na fazenda do Largo, de propriedade de André, e para os vícios nas relações pessoais entre os comandantes dos destacamentos policiais de Manguinhos e Itabapoana, com potentados locais. O ministro José Tomás Nabuco de Araújo alertara ao presidente da província do Rio de Janeiro, Luiz Antônio Barbosa, sobre as constantes partidas de José de Souza Velho para a África, transportando africanos a serem desembarcados no porto do comendador. Joaquim de Paula Guedes Alcoforado da mesma forma expressara evidências contra André Gonçalves da Graça, muito conhecido no local, proprietário de lanchas e construtor de picadas que se comunicam com o interior, pois “a gente dali nutre a esperança de que o tráfico reapareça”. Alcoforado insistia enfaticamente sobre o abandono dos pontos ao norte de Campos, pois a cidade vinha também se tornando um local privilegiado para a construção de embarcações e fornecimento de madeiras aos navios que se destinavam à África. PEREIRA, Walter Luiz.



Viana.<sup>26</sup> Viana residia na fazenda do Largo e seria, segundo a tábua de delações, outro suposto proprietário da fazenda do Cery, local adequado para desembarques, equipado com lanterna semelhante a um farol. O alerta sobre a utilização do aparelho náutico fora dado pelo comandante do vapor inglês *Tridenty*, que havia feito cinquenta disparos em direção às ilhas Andorinhas, na linha da mesma fazenda. Ladislau da Silva ampliava o arco do tráfico ilegal, ao falar das desconfianças e insinuações sobre desembarques que aconteceram em Guarapari e na Ponta da Fruta, em setembro de 1852, sobre a existência de caminhos que levavam africanos até Minas Gerais, pelos rios Pardo e Castelo. Alguns dias antes, em 27 de fevereiro de 1853, Ernesto Ladislau já havia relatado empreitada realizada em Itapemirim para deter Joaquim Ferreira de Oliveira e seu comparsa José Leopoldo Peixoto Lusitano.<sup>27</sup> O objetivo fora imprimir ações de repressão ao desembarque organizado por João Nepomuceno Gomes Bittencourt, membro da Guarda Nacional, bem relacionado com Caetano Dias da Silva e desafeto de Rufino Lapa. O sobreaviso fora dado pelo comandante no navio inglês *Sharpshooter*, em 27 de fevereiro de 1853, que substituíra a *Tridenty*, ambas as embarcações integrantes do cruzeiro britânico de combate ao tráfico ilegal no litoral brasileiro.

---

Corredor Infame: traficantes e tráfico ilegal em praias fluminenses e capixabas, depois da lei de 1850. *op. cit.*, p. 81. Segundo João Oscar, o português e “famigerado africanista” André Gonçalves da Graça era um dos maiores traficantes da região, pois abastecera de africanos as fazendas no entorno, não sem antes “adestrá-los” em suas fazendas. Além disso, André Gonçalves seria muito próximo do cônsul português em São João da Barra, Manoel Pinto da Costa. Ver OSCAR, João. *Escravidão e Engenho: Campos, São João da Barra, Macaé e São Fidelis*. Rio de Janeiro, Achiamé, 1985. André Alves da Graça é também citado por Herbert Klein.

<sup>26</sup> Arquivo Nacional – Série Justiça – I J 1 732.

<sup>27</sup> José Leopoldo Peixoto Lusitano foi condenado por tráfico em 1853 e chegara a intermediar negócios em Caravelas e no Prado, na Província da Bahia. A rede de relacionamento de Lusitano chegava até Campos e São João da Barra, onde era guarda-livros de Antônio Ferreira de Oliveira, condenado por tráfico e fugitivo do Império. Lusitano fora a Caravelas, segundo ele, por determinação de Ferreira para “dar um desembarque e ver se por aquelas paragens se poderiam efetuar mais alguns, ou mesmo saídas de barcos prontos para tal fim”. Hospedado na casa de “um tal” Castro, no Prado, Lusitano foi alcançado pelo boato de que seria caixeiro de Manoel Pinto da Fonseca, condenado por tráfico em 1850 e 1851, de quem Castro era devedor. Ao tomar conhecimento da presença de Lusitano na cidade, o juiz de direito o mandou prender em 31 de julho de 1852, pois como Fonseca vinha sendo perseguido pelo contrabando não poderia ter caixeiros nem cobrar pelo que lhe era devido. Lusitano aproveitara para denunciar seu patrão, Antônio Ferreira de Oliveira, que tinha negócios em Campos, além de José Antônio Barroso, ambos residentes no Rio de Janeiro, como traficantes e sócios em vários negócios com pau-brasil, pólvora e negros. Oliveira também teria negócios em Lisboa onde negociava letras e comprava pequenos barcos a serem utilizados no tráfico. Algum tempo depois, em 18 de dezembro de 1853, o secretário de Polícia da Corte repassara uma informação ao ministro Nabuco de Araújo, de que o português Joaquim Ferreira de Oliveira, supostamente irmão de Antônio, fora condenado e deportado do Império pelo Aviso de 17 de julho de 1851, por envolver-se com o tráfico de africanos. Audacioso, como a maior parte dos comerciantes de africanos, Antônio “iludiu a determinação do Governo, homiziando-se alternadamente nesta Corte, e nos Termos de São João da Barra, Província do Rio de Janeiro e Itapemirim, no Espírito Santo”. PEREIRA, Walter Luiz. Corredor Infame: traficantes e tráfico ilegal de escravos em praias fluminenses e capixabas, depois da Lei de 1850. *op. cit.*, p. 86 – 87.

De repente, Oliveira estaria na fazenda do Largo! As insinuações contra o “famigerado africanista” inflavam as suspeitas de suas relações com outras figuras ligadas ao tráfico ilegal: Nino Vecchio, Dom Francisco Riverosa e Urgelles<sup>28</sup>, Francisco José dos Santos, José Lhamusa Planas, Antônio Gomes Brandão e Joaquim Fonseca Guimarães. Todos esses nomes apareciam em correspondências trocadas com os ministros Paulino José Soares de Souza, visconde do Uruguai e José Maria Silva Paranhos, visconde do Rio Branco. Desde 1851, havia recomendações do governo para prender Joaquim Ferreira de Oliveira. Suspeitava-se que o africano estivesse sob a proteção de Caetano Dias da Silva que, se não bastasse sua ampla conexão com agentes do tráfico, seria ainda, diretor da Colônia do Rio Novo, onde trabalhavam *chins*. Dizia-se ser ele, também, proprietário da fazenda do Limão, levando a crer que os traficantes de africanos fossem proprietários de grandes extensões de terras que davam ao mar, onde o tráfico ilegal ganhava desenvoltura, embora essa suspeição deva ser confrontada com os registros pertinentes de propriedade. Tidos como grandes proprietários de terras, esses traficantes além de se tornarem ricos, passaram a deter prestígio social e político. Ismênia de Lima Martins cita os casos de José Bernardino de Sá, Joaquim Tomaz de Faria e André Gonçalves da Graça, citados no relatório Alcoforado. De acordo com os relatórios de polícia, todos atuavam no corredor atlântico entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo. Dessa forma, registre-se a fala de Eusébio de Queiroz, lembrada pela autora, de que os negociantes do tráfico arrebataram propriedades que migravam para as suas mãos e de especuladores, por causa das dívidas contraídas pelo fornecimento de escravos.

Ao dirigir-se a Sebastião Machado Nunes, presidente da província, em 18 de junho de 1855, o chefe de polícia, Antônio Torres de Godoy, destacou que Oliveira e Lusitano “passeavam por Itapemirim” em companhia do primeiro tenente Joaquim da Silva Guimarães. Joaquim Ferreira de Oliveira havia recebido passaporte do vice-cônsul português em São João

<sup>28</sup> Riverosa, Rivarozza ou Ruviroza, depois de condenado pelo tráfico de africanos, achava-se escondido na Corte e em suas imediações. Guedes Alcoforado em suas missivas às autoridades do Império, afirmara que teria em seu poder uma carta de Liverpool, postada em oito de fevereiro de 1855, em que o espanhol era citado como um homem de trânsito livre entre a África, Lisboa e o Rio de Janeiro. Na carta, Alcoforado relatava que o agente de Rivarozza em Luanda havia saído da cidade por falta de navios e estava em direção ao Rio de Janeiro para tentar encontrar algum outro negócio. O principal agente de Ruviroza no Rio de Janeiro seria “um tal” Souza, caixeiro-viajante da casa de Carmo & Pinto na Rua dos Pescadores n° 8, que, segundo Alcoforado, seria marido da amante de Ruviroza, com quem se casara mediante a soma de 20:000\$000 réis.<sup>28</sup> Tais revelações íntimas colocavam a nu os artifícios utilizados pelos agentes do tráfico na composição de suas redes de interesses. PEREIRA, Walter Luiz. Corredor Infame: traficantes e tráfico de africanos em praias fluminenses e capixabas, depois da lei de 1850. *op. cit.* p. 84 – 85.

da Barra, no Rio de Janeiro, de quem era amigo particular e havia comprado três fazendas: Largo, Tábua e Cery, locais de fácil e seguro desembarque. Godoy já havia disparado outra correspondência “com palavras claras”, dizendo tratar-se, o porto de Itabapoana, na divisa entre as duas províncias, de um “queijo suíço”, cheio de buracos por onde penetravam os africanos trazidos ilegalmente por seus agentes. De fato, parecia existir na extensão da fronteira entre o Espírito Santo e o Rio de Janeiro, um grupo com bastante fluidez nos negócios relacionados ao tráfico ilegal de africanos. Sobre esse grupo recaíam suspeitas, insinuações, intrigas, delações, certezas e incertezas que alimentavam as correspondências entre autoridades locais e centrais. Essa multiplicidade de informações produzidas pela trama oficial, e por que também não desinformações, procuravam debelar em definitivo, o comércio ilegal de africanos. Nesse balaio de papéis, truncados ou não, os diálogos oficiais requestravam notícias de que Joaquim Francisco de Oliveira estaria, na realidade, em Manguinhos(!), zona praieira da cidade de Campos dos Goytacazes, no Rio de Janeiro, sob os auspícios de André Gonçalves da Graça, homem bem relacionado com o major Caetano Dias. Dessa forma, pode-se pensar que as revelações contidas nas fontes policiais, muitas vezes serviam mais para confundir do que esclarecer, estratégia que, provavelmente, interessava aos africanistas.

### *Por concluir*

Nesse jogo pendular entre praias do norte do Rio de Janeiro e do sul do Espírito Santo, pode-se perceber a maestria dos homens envolvidos no tráfico ilegal de africanos em produzir estratégias para sua manutenção. O tráfico ilegal insistia em permanecer em áreas de ocupação mais recentes. Ao se disporem a enfrentar novas fronteiras escassas de braços, autoridades, traficantes, negociantes e proprietários, alguns deles bastante conhecidos no negócio atlântico, embalavam a continuidade do comércio ilícito numa trama recheada de ações e reações oficiais sejam na corte ou na província. Essa trama movia outro pêndulo que ora deslocava-se para minar o envolvimento de autoridades e o desempenho de negociantes do tráfico ilegal, ora para confundir a ação dos ingleses e do Império, ao insistir nos desembarques. No trânsito dos documentos oficiais que revelam as estratégias do tráfico e da repressão, o comércio ilícito agonizava lentamente revelando a intensiva ação do governo

imperial frente à insistência do negócio em se manter. Ainda que se possa perceber a forte disposição do Império e dos ingleses em debelar definitivamente o tráfico ilegal de africanos no Brasil, depois de 1850, a resistência ao seu fim acomodava interesses públicos e privados.

*Bibliografia:*

ALMADA, Vilma Paraíso Ferreira de. *Escravidão e Transição: o Espírito Santo (1850/1888)*. Rio de Janeiro, Graal, 1984.

ALMEIDA, Cândido Mendes de. *Atlas do Império do Brasil – mapas de Cândido Mendes – 1868*. Rio de Janeiro, Arte & História Edições, 2000.

BEBEL, Márcia; MARQUESE, Rafael; e PARRON, Tâmis. *Escravidão e Política: Brasil e Cuba, 1790/1850*. São Paulo, FAPESP/HUCITEC, 2010.

BETHEL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha e o Brasil e a questão do comércio de escravos (1807/1869)*. Brasília, Senado Federal, 2002.

CASEDEI, Talita oliveira (org.) *Documentos sobre repressão ao tráfico de africanos no litoral fluminense*. Niterói, Secretaria de Educação e Cultura, Departamento de Difusão Cultura, Biblioteca Pública do Estado, 1966.

COSTA, Luciana Osório. *A colônia do Rio Novo (1854/1880)*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, 1981.

FALEIROS, Rogério Naques. História e Extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba: uma proposta de interpretação. *HEERA – Revista de História Econômica & Economia Aplicada* – vol. 5, nº 8, Jan-Jun 2010.

KLEIN, Herbert. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, FUNPEC Editora, 2004.

MARTINS, Ismênia de Lima. *Problemas da Extinção do Tráfico Africano na Província do Rio de Janeiro: uma tentativa de análise das dificuldades da reposição de mão de obra na grande lavoura fluminense*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1972.

OSCAR, João. *Escravidão e Engenho: Campos, São João da Barra, Macaé e São Fidelis*. Rio de Janeiro, Achiamé, 1985.

PEREIRA, Walter Luiz. Corredor Infame: tráfico e traficantes de africanos em praias fluminenses e capixabas, depois da lei de 1850; in: GUIMARÃES, Carlos Gabriel; PIÑEIRO, Théó Lobarinhas; e CAMPOS, Pedro Henrique Pereira (orgs.) *Ensaio de História Econômica Social*. Niterói, Eduff, 2012.

PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. Além das fronteiras: tráfico ilegal e trilhas interprovinciais; in: CÔRTE, Andréa Telo da (org.) *História Fluminense: novos estudos*. Niterói, FUNARJ / Imprensa Oficial, 2012.

\_\_\_\_\_ *José Gonçalves da Silva: tráfico e traficante de escravos no litoral norte fluminense, depois da lei de 1850*. Tempo – Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, n. 31, 2011.

SCHULZ, John. *A crise financeira da Abolição*. São Paulo, Edusp/Instituto Fernand Braudel, 1996.