

**XII Congresso Brasileiro
de História Econômica**

**13^a Conferência Internacional
de História de Empresas**

**Niterói,
28, 29 e 30 de agosto
de 2017**

**A rede social do tráfico ilícito: grandes traficantes,
comerciantes, fazendeiros e a raia miúda**

Jorge Prata de Sousa



ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DE
PESQUISADORES
EM HISTÓRIA
ECONÔMICA

A rede social do tráfico ilícito:
grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda

Jorge Prata de Sousa¹

Resumo

A continuação do tráfico após sua proibição na década de trinta foi identificada pelo governo do império como uma “associação de interesses” organizada para sustentar o contrabando de africanos para os portos do Império. Com a proibição do tráfico, o desembarque de novos africanos tornou-se negócio arriscado necessitando de planejamento esmerado e uma ampla rede de interessados: fazendeiros, traficantes, autoridades consulares e policiais, e toda uma raia miúda que não participava do tráfico quando lícito. Seguindo o rastro “da associação de interesses” procurei identificar essa associação como um conjunto de atividades fraudulentas, interesses e expedientes engendrados para dar continuidade ao tráfico de africanos a partir dos interesses internos da economia do sudeste do século XIX.

Palavras-chaves: tráfico ilícito, traficantes, escravidão.

Abstract:

The continuation of the human trafficking after its restriction in 1830s was identified by the empire's government as an "association of interests" organized to support the smuggling of Africans to the ports of the Empire. With the interdiction on slave trafficking, the landing of new Africans became a risky business, requiring careful planning and a wide network of stakeholders: farmers, dealers, police and political authority, and groups of simple men that was not in trafficking when it was licit. Tracing back the "association of interests," I sought to identify this association as a set of deceptive activities, interests, and expedients hardwired to continue the slave trade of Africans stem from the internal interests of the southeastern nineteenth-century economy.

Keywords: Traffic illicit, traffickers, slavery

¹ Doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo. Professor da Universidade Salgado de Oliveira.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
A rede social do tráfico ilícito:
grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda

A continuação do tráfico após sua proibição na década de trinta foi identificada pelo governo do império como uma “associação de interesses” organizada para sustentar o contrabando de africanos para os portos do Império. Com a proibição do tráfico o desembarque de novos africanos tornou-se negócio arriscado que necessitavam de planejamento esmerado e uma ampla rede de interessados: fazendeiros, traficantes, autoridades consulares e policiais, e toda uma raia miúda que não participara do tráfico quando lícito. Interesses que se conectavam a uma rede que ligava os portos da Corte, Lisboa, Montevideo, Gênova, Havana, Ilhas dos Açores e a costa africana.² O fato de o governo identificar uma “associação de interesses” em um período após a lei de 1831 nos permite conjecturar tratar-se de um grupo de traficantes que ousadamente desafiavam a lei e enfrentavam com estratagemas a ação repressora do Estado imperial.

Seguindo o rastro “da associação de interesses” procurei identificar essa associação como um conjunto de atividades fraudulentas, interesses e expedientes engendrados para dar continuidade ao tráfico de africanos a partir dos interesses internos da economia do sudeste do século XIX. Analisar como os fazendeiros e traficantes ávidos por novos contingentes de africanos se reorganizaram e aliciaram as autoridades governamentais, os agentes consulares, os pequenos e grandes comerciantes, bem como, a raia miúda das vilas e distritos interioranos do litoral fluminense é o nosso objetivo. Ou seja, o que era antes lícito agora era proibido e para sua continuidade necessitava da conivência corruptiva das autoridades demandando uma rede extensa e elaborada, com maior capilaridade e complexidade do ponto de vista social e econômico. A convergência de interesses de vários setores da sociedade ensejou por parte do governo incentivar uma rede de espionagem que o mantivesse informado, arbitrando por esse serviço “uma gratificação razoável”.³ Tais expedientes estiveram enraizados e permeáveis a todos os níveis da sociedade do império, interessados que estavam na continuação do tráfico ilícito. Interesses articulados em redes sociais amplamente estendidas em toda a costa do sudeste brasileiro, sobremaneira na província do Rio de Janeiro. Artifícios como o de registrar a saída de um barco para a província de São Paulo ou para o Espírito Santo e seguir a lastro para a costa d’África e em seguida retornar com carregamento de africanos para desembarcar no norte da província do Rio

² Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, doravante APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 03. Documento: Circular Reservado. Rio de Janeiro 19 de abril de 1852. Do Ministro dos Negócios da Justiça para o Presidente da Província.

³ APERJ: Fundo Presidente de Província, coleção 5, pasta8. Ofício de Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos datado de 26 de outubro de 1857.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
A rede social do tráfico ilícito:
grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda

de Janeiro eram expedientes usuais neste período. (ARAÚJO:1999, 83-110). Quais eram os estratagemas pensados e postos em prática por todos os interessados? Remontar esses artifícios equivale a explicitar um circuito, uma rede de interesses frequentada por José Maria Lisboa, José Bernardino de Sá (Barão de Vila Nova do Minho), Manoel Pinto da Fonseca, Comendadores Joaquim Tomás de Faria e André Gonçalves Graça, Thomaz da Costa Ramos - também conhecido por Maneta, Antônio Barboza da Cunha Guimarães, Joaquim José Sousa Breves, Pimenta Machado, Amaral & Bastos, e Aureliano de Souza Coutinho, então sogro do Ministro da Justiça e outros mais. Todos com apoio das autoridades portuguesas estabelecidas nas duas pontas do Atlântico, ora facilitando papeis e expedientes consulares, ora sublocando a bandeira portuguesa envolvendo agentes de distintas posses e interesses. Situações já reconhecidas pelos contemporâneos.⁴

As estratégias eram montadas, também, com o apoio das autoridades brasileira do Império, como ocorreu na região norte da província do Rio de Janeiro. Em 1850, o ministério dos Negócios da Justiça sob o comando de Euzébio de Queiroz inspecionava um desembarque de africanos boçais na barra de Cabo Frio quando flagrou o tenente maior da segunda classe, Francisco José da Silva, comandante da fortaleza de Cabo Frio negligente para com o tráfico de escravos. Demitiu-o e aprisionou-o.⁵ A atitude desabrigada do comandante era tanta que o seu comprometimento com o contrabando era reconhecido “*a boca pequena*”, como diziam; todos sabiam de seu envolvimento, cujo interesse era o de receber consignações para assinalar aos navios os lugares mais seguros para o desembarque na costa da província.

Quando estive em Cabo Frio, ouvi graves acusações contra o comandante do Forte, por haver feito, dizendo-me asseveração pessoas, diversos sinais ao brigue em que vieram os africanos, afim de que se acautelasse e pudesse evitar a caça do cutter Narceja. Também me asseveraram que esse comandante é useiro em tais manejos e que por eles recebe consignação de dinheiro.⁶

Outras ocorrências iam se debulhando. Em 13 de setembro de 1850, o juiz de direito interino do município de Capivari acusou de improbidade pública o delegado de polícia substituto Manoel de Almeida Lisboa Junior por trapacear e corromper

⁴ Arquivo Nacional, doravante A.N: IJ6 – 525. Relatório do Alcoforado sobre o Tráfico (1832-1853). Veja em: <http://claudiouff.blogspot.com.br/2009/02/o-relatorio-do-alcoforado-sobre-o.html>

⁵ APERJ: Presidente de Província, notação 03. Veja ofício de Euzébio de Queiroz ao Presidente de Província em 13 de setembro de 1850.

⁶ APERJ: Presidente de Província, notação 28, maço 01. Ofício reservado do Ministério dos Negócios da Justiça em 06 de setembro de 1850.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
A rede social do tráfico ilícito:
grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda

autoridades facilitando o desembarque clandestino de africanos, muito embora reconhecesse ser difícil impor-lhe punição por falta de quem tivesse a coragem de testemunhar. Ambos os casos só chegaram às autoridades depois de serem conhecidos e caricaturados pela população local.

Poderíamos agregar a esses exemplos o desembarque de africanos boçais na praia do Perú, em Cabo Frio, cujo casco a população local em conluio com os interesses dos traficantes incendiou para não deixar vestígios, muito embora, todos identificavam como sendo o responsável pelo desembarque o conhecido traficante José Luiz Lopes Trindade conhecido como José Perú. Outros envolvidos nesta empreitada: a viúva de José Cortesia que tinha como protetor o subdelegado de polícia substituto daquela freguesia, doutor Manoel de Almeida Lisboa Jr. Provas tinham de sobejo para aprisionar os delinquentes; a presença de africanos boçais em suas propriedades.⁷ Diante desses exemplos, o ato de desembarcar africanos boçais na costa fluminense era um empreendimento que envolvia mais do que capitais e mercados; era necessária a organização de uma rede social composta por pequenos agentes, barqueiros, comerciantes, circuito do comércio de cabotagem, juízes, delegados, empregados públicos em postos estratégicos, códigos e sinalizações para os desembarques e uma ampla comunicação entre esses agentes.

A prática de sinalizar os lugares seguros para o desembarque parece ter sido necessário para assegurar a contabilidade do lucro do comércio ilícito. Já em 1836, os responsáveis pelo desembarque de africanos boçais na praia do Imbuí – próximo à entrada da baía de Niterói, sinalizaram no alto do morro com uma fogueira, e posteriormente, ao desembarque, o lote de africanos seria internalizado nas fazendas do major Severo e de Francisco Albuquerque.⁸ O empreendimento do contrabando de africanos não se resumia em fretar navio, carregá-lo, tripulá-lo, expedir documentos e disponibilizar dinheiro para a compra de africanos. Outras necessidades eram imprescindíveis para assegurar o desembarque; uma rede de agentes no acolhimento dos africanos contrabandeados. Exemplo de complexidade dessa rede vê-se em uma carta do traficante Joaquim José de Sousa Breves, apreendida pela polícia da província.

Reservado: secretaria da polícia da Corte em 29 de setembro de 1853.
Ilmo. Sr. Acabo de receber cópia de uma carta, que me dizem ter sido escrita por Joaquim Breves a pessoa nela indicada, e como entendo

⁷ APERJ: Presidente de Província, notação 197, maço 7.

⁸ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 23. Ofício do delegado de polícia Gustavo Adolfo de Aguilár Pantoja em 04 de dezembro de 1836.

que deve de tudo dar parte a V.Exa., em aqui a transcrevo fielmente, sem lhe fazer a mais pequena alteração; V.Exa. lhe dará a importância que julgar que ela merece. Ei-la: Sr. João Ferreira P. de Miranda. Escreva ao Machado que esteja alerta e com toda a vigilância para que avistando o nosso brigue ou então um palhabote com a facha toda encarnada com uma cruz branca, que ocupa todo o meio da bandeira de uma extremidade a outra, na popa um escaler todo pintado de preto e por dentro de amarelo; logo que o avistar vá a bordo procure avistá-lo lá bem longe, digo, bem a largo, para o que deve ir à canoa meia voga, que é muito segura e boa, e falando com o capitão que ... o leve para o ponto que o Machado muito bem sabe, pois se por acaso ou descuido ele chegar ao ponto onde tenha ajuntado, faça digo, então faça-se o que o destino der em todo o cais, que não haja comprometimento; caso se efetue isso com felicidade e seguro, manda logo levar a carga que qualquer dos dois trazer para o rancho já feito na lagoa velha que lá estão seguros, e muito seguros, se ele lá chegarem estão seguros e mais informações o Vieira já lá as deve ter e por elas se deve guiar.”⁹

Esta carta nos remete ao processo do “caso de Bracuhy” (ABREU:1995,165-195). O caso suscitou farta correspondência entre as autoridades, deixando-nos antever todo o envolvimento de pequenos agentes, fossem pequenos comerciantes, barqueiros, olheiros, bem como, as medidas de apoio e cuidados para tornar o desembarque do tráfico ilícito certo, afinal, “navegar é preciso”. Nesta missiva do representante da elite sul fluminense, Joaquim José de Sousa Breves explicita o comprometimento da população praieira da vila de Mangaratiba no apoio ao desembarque quando, segundo a autoridade local, todos os barqueiros daquela vila foram mobilizados para o referido desembarque. Uma evidência do conjunto de medidas necessárias para um bom desembarque é atestada pelos registros que se tem de africanos boçais quando apreendidos e interrogados revelavam, sem que o soubesse, a trama da rede social que amparava a contravenção.

Os sinais são tão importantes que quando havia uma denúncia de um suposto desembarque não desprezavam a presença de um agente local para sinalizar o ponto certo, seguro para o desembarque. Os detalhes eram minuciosamente anotados. Em 1857, quando o conselheiro Nabuco distribuía orientação às autoridades ao sul da província chamava atenção para essas estratégias. Vejamos:

Constando ao governo imperial que em fins de outubro saíra de New York um navio armado... cujo verdadeiro destino é a Costa, tenha a maior vigilância e espeça ordens enérgicas d’África, onde deve receber 500 a 600 africanos já ladinos, cumpre que V. Ex. tenha a maior vigilância e espeça ordens enérgicas a fim de impedir que se

⁹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 28, maço 05.

realize qualquer tentativa de desembarque de africanos, tanto mais possível por que o navio importado traz a seu bordo todos os meios para efetuá-lo, e só depende dos sinais que lhe farão de terra, indicando não haver perigo no desembarque. É igualmente indispensável que as atividades policiais vigiem com cuidado *as pessoas que apareçam de novo nas localidades da costa*, por que bem pode ser que sejam *os encarregados de dar os referidos sinais*. (...) O navio deve procurar primeiro o Mucuri e depois seguir até Macaé se nesses portos e nos intermédios não poder fazer o desembarque, far-se-á no mar e demandará Jorge Grego [uma ilhota, em mar aberto, em frente a Praia de Lopes Mendes e Dois Rios] continuando a derrota para o sul reconhecendo sempre a Ilha dos Porcos, São Sebastião... Se ainda não conseguir o seu intento, seguirá então para Cuba. O navio é bom veleiro, traz armamento a bordo, e ao que parece chama-se Willian K a marinhagem é angolana e portuguesa. (grifo nosso).¹⁰

Em 1857, o ministério dos negócios da Justiça ainda preocupado com possíveis desembarques no litoral da provincial fluminense alertava para a saída de um navio do porto de New York seguindo para a costa da África com a capacidade de carregar 500 a 600 africanos já ladinizados (HILL:2006). Recomendava vigilância e ordens enérgicas que impedissem quaisquer tentativas de desembarque de africanos, “tanto mais possível por que o navio importado traz a seu bordo todos os meios para efetuá-lo, e cá depende dos sinais que lhe farão de terra, indicando não haver perigo no desembarque”.¹¹ Uma vez mais, os tais sinais como sendo de extrema necessidade. Alerta ainda para o tráfego de pessoas desconhecidas na região de Mucuri, Macaé, pois segundo os informantes “o navio deve procurar primeiro o Mucuri e depois seguirá até Macaé; se nesses pontos e nos intermediários não poder fazer o desembarque, far-se-á ao mar” em direção ao sul até reconhecer “a Ilha dos Porcos, São Sebastião, Moela e Bom Abrigo. Se ainda não conseguir o seu intento, seguirá então para Cuba”. Vê-se o quanto o sistema de sinalização e agentes tarimbados com a geografia da região era necessário para o desembarque garantindo assim, a segurança do empreendimento.¹² O exemplo acima ilumina o contrabando realizado ao norte e sul da província, e em ambos os pontos, os mesmos ardis.

A chefatura de polícia da província comentava que em Cabo Frio e Rio das Ostras, “existem muitas pessoas e especialmente portuguesas, que parecem empregar-se em auxiliar os desembarques” e aconselhava contra tal envolvimento “que V.Exa.

¹⁰ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 29, Maço 2. Rio de Janeiro 17 de janeiro de 1857.

¹¹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 29, maço 02. Correspondência do Ministro dos Negócios da Justiça José Tomás Nabuco ao Presidente de Província em 17 de janeiro de 1857.

¹² APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 29, maço 02. Correspondência do Ministro dos Negócios da Justiça José Tomás Nabuco ao Presidente de Província em 17 de janeiro de 1857.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
A rede social do tráfico ilícito:
grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda

mande ali ativar o recrutamento, pois deve haver muitos indivíduos que sejam próprios para a Marinha ou para o Exército”.¹³ A prática de arregimentar contingente para o exército e marinha obedecia a uma matriz já conhecida; a de recrutar opositores políticos para comporem os quadros. Em meados do século XIX, a prática foi útil para alimentar a política do governo, qual seja, a de por fim as bases que sustentavam o tráfico ilícito. Aos que fossem descobertos apoiando o tráfico ilícito, se fossem portugueses, seriam convocados a servir nas forças armadas ou então, dificultavam-lhes a vida, obrigando-os a sair do lugar, negando-lhes títulos de residência e permissão de escolherem domicílio no litoral.¹⁴ A diligência consistia em vigiar todo e qualquer cidadão que circulasse pelas vilas e freguesias do litoral. Em 1854, Custódio José Pereira andava visitando o litoral da província encomendando raízes e cepas de jacarandá, logo foi avaliado como suspeito de agente para o desembarque clandestino. Apurou-se ser fornecedor para casas inglesas e não se propunha a se meter com o tráfico ilícito,¹⁵ muito embora trabalhando com os ingleses é de se duvidar a presteza da informação. O cerco policial aos suspeitos parecia tomar ares de seriedade. Em 1853, por ocasião do desembarque de africanos boçais no porto de Bracuí as autoridades somaram esforços na tentativa de capturar João Pedro da Costa Coimbra, indicado como um dos introdutores de africanos boçais ultimamente desembarcados. O delegado de polícia de Mangaratiba mandou imediatamente prender e trazer à sua presença um moço morador naquela vila, e que era conhecido pelo nome de João Coimbra, e sobre o qual, informaram ter chegado de uma viagem recente. Trazido à presença da autoridade policial constatou-se não chamar-se João Pedro de Costa Coimbra e sim João Antônio Coimbra, português, baixo, bastante cabelo preto, barba também preta embaixo do queixo e se dizia que fora empregado como cobrador de Calos Teixeira Leite e que hoje negociava por própria conta. Não desistindo da empreitada, o delegado descobriu que João Pedro da Costa Coimbra encontrava-se no sítio da Pavuna, dirigindo-se para a Corte e que, avisado da perseguição policial, se retirara para o interior, supostamente para Piraí. Soube-se, depois, que o mesmo se refugiou em Rio Claro. Dois detalhes importantes, os possíveis refúgios do traficante explicitam dois municípios importantes;

¹³ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 28, maço 01. Ofício reservado do Ministério dos Negócios da Justiça em 06 de setembro de 1850.

¹⁴ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 28, maço 01. Ofício reservado do Ministério dos Negócios da Justiça em 03 de fevereiro de 1851.

¹⁵ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 197, maço 07. Veja ofício de 22 de janeiro de 1854.

Rio Claro e Pirai, ambos os municípios tinham sua economia assentada na mão de obra escrava.¹⁶ Interesses escusos ramificados no interior escravista? Certamente.

Dando sequência às medidas repressivas contra o contrabando, o chefe de polícia provincial mandou que se prendesse Francisco José da Conceição residente em Macaé, e Miguel Francisco dos Santos residente em Cabo Frio. E o mais importante da medida naquele sítio foi a apreensão dos apetrechos no barracão de José Gonçalves da Silva e seus bens confiscados.

A necessidade de consolidar as bases para a sustentação do tráfico ilícito requeria por parte dos interessados uma infraestrutura organizada composta de armazéns especializados no abastecimento, estaleiros para reparos de navios envolvidos no tráfico, fazendas com ancoradouros próprios. Além dos reparos necessários a barcos que sofressem avarias era de extrema utilidade o abastecimento de fazendas, utensílios, alimentos para a travessia e mercadorias que pudessem servir de troca nos mercados locais africanos.¹⁷ Além do que, a empreitada exigia além de um porto livre de repressão, uma fazenda por onde o lote de africanos pudesse ser alocado, abrigado, permanecer em quarentena e, posteriormente, ser encaminhado ao mercado. Daí a necessidade de barracões como o de José Gonçalves da Silva cuja trajetória mereceu análise detalhada (PEREIRA: 2011, p.185-312. ACCIOLI: 2010).

Seu barracão era farto em apetrechos para a demanda do tráfico ilícito. Quando da apreensão da barca Tentativa em 1851, as diligências feitas em Cabo Frio e em Rio das Ostras resultaram na apreensão do armazém de propriedade de José Gonçalves da Silva, na barra de Cabo Frio, contendo vários apetrechos de navios e um mirante de madeira, cinquenta e sete pipas e tonéis, uma atalaia com duas janelas e nelas, um óculos de longo alcance. Encontraram ainda no referido armazém trinta pipas de diversos tamanhos, dezesseis quartolas, quatro âncoras, sendo três com cepo de ferro e uma sem cepo, três ancorotes, um mastro de escaler, uma verga de dito, um leme de lanchas, um gaviete de dita, quatro bancadas de dita, três velas latinas de brim de algodão americano, um joanete de brim de linho um toldo de escaler de algodão americano um encerado uma vela de estae, e outros apetrechos. O senhor delegado fez as indagações que entendeu necessária e concluiu que eles pertenciam a embarcações

¹⁶ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 518, maço 05.

¹⁷ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 28, maço 4. Correspondência do juiz municipal de Macaé encaminhando ao Presidente de Província uma cópia de uma nota do ministro de Sua Majestade Britânica datada de 12 de março de 1842.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
A rede social do tráfico ilícito:
grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda

que se tem empregado no tráfico de africanos, pelo que segundo as instruções que recebeu do governo fez apreender os mencionados objetos e recolheu a bordo do vapor Dom Afonso tudo aquilo que pudesse embarcar, a fim de serem conduzidos para a Corte e depositados no Arsenal de Marinha. Lavrou-se o auto com várias testemunhas. Resumindo: 42 pipas, 1 lanchão forrado de cobre, 17 tonéis, 15 quartolas, 4 amarras, 11 remos grandes, 2 remos pequenos, 5 pedaços de amarra nova, 2 pedaços de amarra velha, 1 canoa grande usada.¹⁸ O cerco policial se fechava em torno de José Gonçalves da Silva, estranhamente o mesmo não ocorria com seu sócio o presidente da Câmara de Cabo Frio José Antônio dos Guimarães.

Na década de quarenta o notório traficante de escravos José Bernardino de Sá associados a outros traficantes estabeleceram em Macaé um grande armazém, para fazendas e mercadorias em grande quantidade, com o fim expresso de equipar e fretar navios negreiros, que iriam das costas do Brasil para as da África, isentando assim a necessidade de virem ao Rio de Janeiro para abastecerem-se correndo o risco de serem capturados pelos cruzadores ingleses. Dali permitiu-se que o patacho *Leão*, a sumaca *Mariana* e o patacho *Sumar* despacharem para acosta d'África,¹⁹ e mais, as pequenas cidades portuária da província se antes não se faziam representar nos eixos comerciais da tráfico atlântico, agora eram vilas litorâneas em franco desenvolvimento e ponta de laça de apoio ao tráfico ilícito.

Os exemplos acima apontam para uma estrutura que podia tanto servir ao comércio de cabotagem como ao tráfico ilícito. Muito do comércio de cabotagem realizado naquele período era apenas uma farsa acobertando o contrabando de africanos, e aquele comércio de cabotagem legal se viu constantemente vigiado pela ação dos ingleses. Por tratar-se de um tráfico ilícito os barcos necessitavam de abastecimento longe dos olhos das autoridades o que levou a associação do tráfico prover pequenas unidades de abastecimento dos apetrechos necessários para a empreitada nos armazéns localizados nas fazendas do litoral sul e norte da província. O jornal do Comércio anunciava que o brigue *Convenção* de propriedade de Manoel Gonçalves Dias estava se preparando para o comércio de africanos. Embora fosse aprisionado e liberado por fazer o comércio de cabotagem entre o porto da Corte ao Rio Grande do Sul e depois, a

¹⁸ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 518, maço 06. Correspondência de 24 de janeiro de 1851.

¹⁹ APERJ: Fundo Presidente de Província- 028, maço 4 Correspondência de 31 de março de 1842, 12 de março de 1842, 1 de maio de 1842, 31 de março de 1842.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
A rede social do tráfico ilícito:
grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda

Pernambuco. Embora o brigue tenha sido liberado a dúvida permaneceu; na visão inglesa os mantimentos arrolados no brigue não dispunham de faturas, notas fiscais e nenhuma menção a quem deveriam ser entregues em Pernambuco, e mais, as quantidades dos alimentos e a qualidade eram as mesmas que se davam aos negros.²⁰ Tais estratégias eram necessárias para o abastecimento dos barcos que saíam a lastro para África, muito embora disfarçados de navios do comércio de cabotagem.

O notório traficante de escravos José Bernardino de Sá e outros estabeleceram em Macaé nestes últimos meses um grande armazém, para fazendas e mercadorias em grande quantidade, com o fim expresso de equipar e fretar navios negreiros, que vão das costas do Brasil para as da África, obviando assim a necessidade de virem ao Rio de Janeiro para aprontarem-se e a alternativa de serem capturados pelos cruzadores de S. Majestade.²¹

Lembremos que o notório traficante de escravos José Bernardino de Sá além de fazendeiro, era traficante e comerciante de escravos e, pasmem empresário da colonização; teve um de seus carregamentos apreendido pelos navios ingleses.²² Conjuguar algumas condições favoráveis para o desembarque seguro era o que justificava todo o empreendimento. Ter porto seguro localizado em uma fazenda do interessado era uma exigência, e naquele momento, possuir escravos de confiança que pudessem ser armados e juntamente com agregados revidarem qualquer intento policial.

Tomemos um caso exemplar fora do litoral fluminense. Analisemos o caso de Higino Pires Gomes.²³ Em 29 de outubro de 1852 desembarcara a escuna *Relâmpago*, na fazenda da Pontinha, província da Bahia, pertencente a Higino Pires Gomes, uma grande porção de africanos boçais. A embarcação encalhou na praia comprometendo o desembarque. Os africanos ao desembarcarem permaneceram, por pouco tempo, em uma casa onde lhes foi servido feijão, arroz e bolacha. Dalí, estes africanos foram conduzidos para outro lugar, e, em seu encalço, foram perseguidos pela força pública

²⁰ Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, doravante IHGB: Lata 512, doc.40.

²¹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 28, maço 4. Extrato da nota inglesa de 12 de março de 1842. Assinado Mr. Hamilton Hamilton.

²² Arquivo do Itamarati, doravante AI: Atrevida, escuna. (1843-1859). Lata 2, maço 4. Nacionalidade: brasileira. Proprietário: José Bernardino de Sá – Barão de Vila Nova do Minho. Mestre: Francisco Xavier de Menezes. Porto de embarque: Rio de Janeiro. Destino: São Tomé. Apreensão feita pelo brigue de S.M.B. Bitter e, posteriormente, conduzida para o Saco dos Elefantes, transportava aguardente, pólvora e armas.

²³ Tal como José Bernardino de Sá, também Higino se envolveu com a contratação e importação de imigrantes. Propôs uma política de colonização onde o governo financiaria a vinda de imigrantes e as despesas por quatro anos, mediante contrato com as associações colonizadoras. Propunha que os colonos fossem proprietários da terra. IHGB: Lata 208, pasta 46. Exposição dirigida por Higino Pires Gomes a um ministro não especificado, sobre resultados de seus estudos e experiência em colonização, em 9 de julho de 1857.

que conseguiu resgatar mais de duzentos africanos e no momento da apreensão os africanos achavam-se “escortados por vários escravos armados do dito Higino” Os escravos “resistiram à intimação de se entregarem, e fizeram fogo sobre a força pública o qual foi respondido, resultando de tal encontro o ferimento de um Guarda Nacional e a morte de dois escravos, sendo feridos outros”. Quando interrogados “declaram uniformemente que haviam sido empregados nesta diligência por seu senhor Higino, e que este tinha ido assistir ao desembarque dos africanos” E disse mais, Higino presenciou o encalhamento da embarcação na praia, bem como o acossamento dos “escaleres do iate de guerra Itapagipe”. Além dos nove escravos interrogados foram ouvidos sete testemunhas. Uma delas disse que “o dito Higino Pires Gomes fora quem coadjuvara a ocultação dos ditos africanos” desembarcados na tal fazenda da Pontinha. Dentre a marinhagem aprisionada e interrogada, um deles, de nome Antônio Sanches entre outras respostas, declarou “que a escuna, sendo perseguida por uma embarcação de guerra, encalhou perto de uma casa, que disseram ser de Higino” e que diante da surpresa “o capitão ordenara que os pretos fossem lançados ao mar ... o que praticaram, sendo coadjuvados no desembarque por uma canoa tripulada por dois pretos pertencentes, segundo cria, à mesma casa”. Diz ainda, feito o desembarque todos foram “guiados por dois moços brancos montados a cavalo, e chegaram às oito horas da noite com os africanos ao engenho de Higino, que ele interrogado conhece”. No engenho foram distribuídos panos, ou tangas e que entre quatro para as cinco horas da manhã foram os africanos mandados para o mato que fica em um local superior ao Engenho e depois “para outro lugar, e depois para os matos, quando chegou a força pública”. O marinheiro de nome Gabino Matute fez a mesma narrativa relativa à apreensão: descarregamento, perseguição e cuidados com os africanos. Acrescentou ao fato que os marinheiros foram apartados dos negros e “transportados para a cidade da Bahia por um preto crioulo em um saveiro”.

Nesse breve relato temos as estratégias necessárias para o desembarque: uma pequena milícia privada composta de agregados e escravos, barqueiros para retirada de africanos na costa, barracões e alimentos para o acolhimento do carregamento e um sistema de sinalização combinado anteriormente. O fato de o próprio proprietário ir assistir o desembarque subentende uma certeza prévia do lugar a ser descarregado o lote

de africanos.²⁴ Donde se conclui que as necessidades eram as mesmas em todo o litoral brasileiro; agora não mais os portos centrais a hora e vez era dos pequenos portos, das vilas litorâneas. Voltemos à província do Rio de Janeiro.

O uso de uma milícia privada para defender desembarque de tráfico ilícito era tão certo que os proprietários ousaram usá-la contra as autoridades inglesas quando na repressão do tráfico. A tripulação inglesa do navio chalupa *Fantome* foi agredida com tiros por homens da fazenda Moirão de um tal Guimarães (Antônio Barboza da Cunha Guimarães) na Ilha Grande fazendo fogo ao bote da chalupa e ferindo perigosamente um marinheiro britânico.²⁵ Junto ao grupo havia negros. Segundo os ingleses era “uma fazenda de café de extensão considerável, ... pertence a um senhor Guimarães que reside principalmente no Rio de Janeiro, onde ora se acha; ele tem um administrador, vários feitores e perto de trezentos escravos”.²⁶ Em um levantamento feito pelos ingleses do número de desembarque clandestino de africanos ocorridos no litoral da província do Rio de Janeiro, somente nos quatro primeiros meses de 1837, um total de 2.015 africanos desembarcou na Ilha Grande, dos quais temos certeza de que 1.160 foram descarregados sob a guarda de Antônio Guimarães em sua fazenda e imediações.²⁷

A baía de Angra dos Reis oferecia estuários favoráveis ao desembarque, topografia acolhedora e uma série de fazendas que receptavam os africanos aí aportados em segredo. Durante todo o percurso em que durou o tráfico ilícito, a baía de Angra dos Reis foi local privilegiado onde concentravam importantes traficantes como José da Silva Guimaraes, proprietário da fazenda Laranjeira, lugar de morada de agentes importantes como José de Moura Magalhães, Manoel Ferreira Soares e Joaquim Alves do Nascimento, moradores em local denominado de São Gonçalo - perto de Parati.²⁸ Em 1863, ainda sob a suspeita de um provável desembarque encaminhado às autoridades pelo cônsul brasileiro em Angola, o juiz de direito de Angra dos Reis senhor Teófilo Ribeiro de Resende encarregado de patrulhar a região dizia que o “estado é o mesmo”

²⁴ IHGB: Lata 206 doc.26: Parecer do Conselho de Estado no processo formado contra Higinio Pires Gomes e seus escravos (Bahia) por cumplicidade no crime de importação de africanos livres e sobre os motivos em que se fundaram os desembargadores que reformaram a pronúncia do acusado; assinado por Antônio Paulino Limpo de Abreu, pelo visconde do Paraná e por Caetano Maria Lopes Gama, em 21.8.1852.

²⁵ Ocorreu, tal e qual, na tentativa de desembarque na barra de Itabapoana com homens armados para resistir à força ao destacamento de polícia ali estacionada, 1851, veja APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 197, maço 7.

²⁶ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 28, maço 4.

²⁷ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 197 maço 5. Os registros ora falam José da Silva Guimarães, ora José Antônio dos Guimarães o nome correto é Antônio Barboza da Cunha Guimarães.

²⁸ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 197 maço 5.

XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas
A rede social do tráfico ilícito:
grandes traficantes, comerciantes, fazendeiros e a raia miúda

referindo-se à dificuldade para observar todos os pontos da região e a falta de ajuda da guarda nacional, além da propalada “contrariedade de diversos funcionários civis e militares e de particulares, que fazem oposição e acintes ao governo e autoridades que o servem com lealdade”. Lembrava-lhe ainda, que a freguesia de Santana da Ilha Grande, depois de tanto reclamar, até hoje não foi nomeado subdelegado para aquela freguesia e que o ponto era um dos preferidos para o desembarque clandestino.²⁹

Os exemplos são muitos, ao norte da província o odioso tráfico ilícito era amparado pelo contrabandista Joaquim Pereira de Oliveira suspeito de estar envolvido na tentativa de desembarque no porto do Açú.³⁰ Em 13 de setembro de 1850, o juiz de direito interino do município de Capivari acusa de improbidade pública o delegado de polícia substituto Manoel de Almeida Lisboa Junior – trapaceia e corrompe autoridade facilitando o desembarque clandestino de africanos. Difícil impor-lhe punição por falta de quem tenha coragem de testemunhar.

Em 29 de abril de 1853 a intrincada rede comercial do tráfico ilícito se estendia pela costa sul da América, se nas regiões do sudeste brasileiro as autoridades não davam trégua agora o sítio propício à organização das empreitadas se deslocara até os portos do Rio da Prata. De lá saíra dois brigues, o Americano e o Paulista, ambos em direção à costa de África com ligações com contrabandistas brasileiros sediados em Ubatuba, cujo retorno dos brigues desembarcaria aí, na costa paulista o carregamento de negros boçais. A região demarcada para o desembarque era entre o Pixinguaba e Cayrossú, em uma fazenda em que o passo para o município de Parati era facilmente viável, subindo a serra do Cunha e daí interiorizava-se os negros. A medida tomada pela polícia foi colocar um vigia na praia dos Búzios e outro na Victória e uma força de infantaria no território de Parati junto ao rio que separa a fazenda do coronel França da do finado José da Silva Guimarães e preparar um navio cruzeiro para uma eventual perseguição em alto mar.³¹ A possibilidade do desembarque era tal que requereu das autoridades ação imediata: ordens vindas do presidente de província do Rio de Janeiro orientaram que fosse feita a captura de todos os africanos desembarcados inclusive aqueles que já

²⁹ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 197 maço 5. Correspondência do juiz de direito de Angra dos Reis ao Presidente de Província em 21 de maio de 1863. Veja também notação 195, maço 6. Ofício do juiz municipal João Jose de Andrade Pinto ao presidente de província em 05 de janeiro de 1852.

³⁰ APERJ: Fundo Presidente de Província, notação 197, maço 5.

³¹ APERJ: Fundo Presidente da Província, notação 518, maço 5, cx.198.

estivessem em poder de seus proprietários, e que se necessário fosse que se adentrasse a jurisprudência dos juízes da província de São Paulo.³²

Pode-se argumentar que no período do tráfico ilícito os interesses comerciais que o apoiava subvencionavam uma rede social composta por um seguimento social que pouco ou nada participava do tráfico atlântico antes dos anos trinta. Gente disposta a ganhar complemento de renda; como os olheiros que vigiavam as entradas dos navios ingleses, que vigiavam a costa ou para assinalar os seus comparsas o melhor local do desembarque, como os canoeiros de pequenas vilas que tiveram trabalho dobrado ao serem contratados pelo tráfico ilícito, mateiros contratados para homiziar africanos em direção a mata *adentro*, sem contar mão de obra para construir barracões nas encostas.

O subdelegado de Macaé ao atender a uma denúncia de um suposto desembarque clandestino verificou que em uma das praias de seu distrito uma concentração de canoas reunida por motivos de desembarque de africanos. Tomou informação dos presentes e não vendo vestígio do crime dispensou o grupo, o qual obedeceu sem relutância. Para se prevenir, mandou que se fizesse ronda constante na região e solicitou do comando da Guarda Nacional força para rondar a cidade e ordenou ao comando de polícia que fizesse a guarda noturna depois da meia noite. Se o conteúdo do comunicado do delegado de polícia substituto ao seu superior era apenas uma maneira de se alinhar à campanha do governo a favor da suspensão definitiva do tráfico, não sabemos, mas por sua correspondência vê-se o quanto barqueiros, canoeiros, pequeno seguimento de prestadores de serviços na lide do mar estavam comprometidos com o tráfico ilícito.³³

³² APERJ: Fundo Presidente da Província, notação 518, maço 5, cx.198.

³³ APERJ: Presidente de Província Coleção 100, caixa 86. Ofício do delegado de polícia substituto de Macaé em 22 de abril de 1847. Para o desembarque em outras províncias; Bahia, por exemplo, veja IHGB: Lata 206, doc.26. Parecer do Conselho de Estado no processo formado contra Higino Pires Gomes por desembarque de africanos da escuna Relâmpago em sua fazenda da Pontinha; veja documentos datados de 21.08.1852 e 29.10.1852. A.N: IJ6-2 Em 1.2.55 apreensão de Antônio Joaquim Pereira de Carvalho por planejar tráfico ilícito.

Referências Bibliográficas

- ABREU, Martha. *O caso do Bacuhy*. In: Resgate: uma janela para o oitocentos. Hebe Maria Mattos de Castro e Eduardo Schnoor (Org.). Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.
- ACCIOLI, Nilma Teixeira. *Campos Novos e o tráfico ilegal de escravos em Cabo Frio*. In: História Fluminense: novos estudos. Andréa Telo da Côrte. (Org.) Niterói: Museu do Ingá, 2012.
- ACCIOLI, Nilma Teixeira. *José Gonçalves da Silva à Nação brasileira: o tráfico ilegal de escravos no antigo Cabo Frio*. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura/Fundação Biblioteca Nacional. Programa Nacional de Apoio à Pesquisa, 2010.
- ARAÚJO, Ubiratan Castro de. 1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros. *Afro-Ásia*, 21-22 (1998-1999), pp.83-110
- CARVALHO, Marcus J. M de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: UFPE, 2010.
- CONRAD, Robert E. *Tumbeiros – o Tráfico de Escravos para o Brasil*. São Paulo, Ed. Brasiliense. 1985.
- FERREIRA, Roquinaldo Amaral. Relatório do Alcoforado. In: *Estudos Afro-Asiáticos*, nº 28, pp. 219-229, out. 1995.
- HILL, Pascoe Grenfell. *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.
- PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. *Além das fronteiras: tráfico ilegal e trilhas interprovinciais*. In: História Fluminense: novos estudos. Andréa Telo da Côrte. (Org.) Niterói: Museu do Ingá, 2012.
- PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850. *Revista Tempo*, nº31, 2012/1.
- PICCOLO, Helga I. L. O comércio lícito de escravos africanos no Rio Grande do Sul. Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica. *Anais de X Reunião*, Curitiba, 1991, pp.169-175.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no primeiro reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará/FAPERJ, 2002.
- SOUSA, Jorge Prata de. *Africano livre ficando livre: trabalho, cotidiano e luta*. Tese de doutorado. Universidade São Paulo, Departamento de História do Instituto de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1999.
- SOUSA, Jorge Prata de.; Freire, Jonis . O tráfico ilícito no litoral norte fluminense, c1831-c1858.. *Revista Eletrônica Documento/Monumento*, vol. 9, pp. 29-47, 2013.
- TAVARES, Luís Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática, 1988.