

DANIELA PAIVA YABETA DE MORAES

A CAPITAL DO COMENDADOR  
A Auditoria Geral da Marinha no julgamento sobre a liberdade dos africanos  
apreendidos na Ilha da Marambaia (1851)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-  
Graduação em História da Universidade Federal do Estado do  
Rio de Janeiro sob orientação da Professora Dra. Keila  
Grinberg

Nov/2009

## **RESUMO**

A lei 581 de 04 de setembro de 1850 alterou a tramitação dos processos judiciais referente ao tráfico de africanos para o Brasil. As novas atribuições previam que o apresamento das embarcações suspeitas e a liberdade dos escravos apreendidos, seriam julgados em primeira instância por um tribunal especial – a Auditoria Geral de Marinha – e em segunda instância pelo Conselho de Estado. Através desta determinação, o tráfico de escravos foi juridicamente equiparado à pirataria e os traficantes ficaram sujeitos à prisão e pagamento das despesas de reexportação dos africanos apreendidos que fossem eventualmente embarcados de volta à África. Neste trabalho analiso dois processos julgados pela Auditoria Geral da Marinha (1851), referente à denúncia de desembarque clandestino e conseqüente apreensão de africanos na Ilha da Marambaia, de propriedade do comendador Joaquim José de Souza Breves, poderoso cafeicultor do sul fluminense do Rio de Janeiro.

## **ABSTRACT**

The law 581 of September 4th 1850 changed the course of legal proceedings relating to the Africans' traffic for Brazil. The new attributions were predicting that the apprehension of vessels and the freedom of slaves seized, would be tried at first instance by a special court - the General Auditing of Navy - and in the second urges renewed by the Council of State. With this determination, the slave trade was legally equated piracy and the traffickers were subject to the prison and payment of the expenses of re-exportation of the apprehended Africans who were eventually boarding of turn to Africa. In this work I analyse three processes set up in the Auditing of Navy (1850/1851) referent to the denunciation of clandestine landing and consequent apprehension of approximately 947 Africans in Marambaia's Island, owned by Commander Joaquim José de Souza Breves, powerful coffee-grower in the south of Rio de Janeiro.

## AGRADECIMENTOS

Todos os momentos da minha vida sempre foram marcados com uma trilha sonora diferenciada. Por isso, procurar a música exata para ser o tema dessa dissertação foi uma tarefa tão difícil quanto escrevê-la! Mas, finalmente tenho certeza de que *Coast to Coast*, gravada no ano de 1972 por Glenn Hughes quando era vocalista da banda Trapeze, é a que se encaixa melhor. Eu ouvia essa música quando era criança, meu tio Amilton gostava muito dela. Talvez por isso eu a tenha escolhido, além do nome ser muito sugestivo para um trabalho que fala sobre tráfico de africanos, é uma forma de matar a saudade que eu sinto dele. Agora, solta o som que eu vou começar os agradecimentos...

Tudo começou quando eu estagiava em KOINONIA (2005-2006). Lá eu conheci a Marambaia e a comunidade remanescente de quilombo que habita parte da ilha. Nesses dois anos de mestrado, todos sempre me incentivaram muito com as pesquisas, lendo os meus textos, me ajudando com banco de dados, tabelas, problemas no computador, empréstimos de livros e outros inúmeros cuidados. Muito obrigada a todo o pessoal da “casa”, especialmente: Ana, Andréa, Helena, Kátia (que eu tanto perturbei com o laptop), Manoela, Nadir, Rafael e meu companheiro botafoguense Tião.

Foi também em KOINONIA que eu conheci o José Maurício Arruti, meu maior incentivador. Ele me ajudou a deixar o lugar parado e desarrumado que eu ocupava no espaço e me disse pela primeira vez que tudo isso era possível. Algumas vezes de perto, outras vezes de longe, esteve presente da seleção do mestrado até a entrega da dissertação. O título “A capital do comendador”, foi sugestão dele. O Zé também me trouxe o André, o rapaz mais alegre que já conheci, com quem aprendi (e continuo aprendendo) muito sobre o “caminho quilombola”.

Quando cheguei na UNIRIO tive o privilégio de ser orientada pela Keila Grinberg. Sua atenção, companheirismo e paciência foram fundamentais para o resultado desse trabalho. No exame de qualificação, as sugestões de Hebe Mattos e Ricardo Salles me ajudaram bastante na condução da pesquisa. Entre os meus colegas de mestrado, Pedro

Parga acabou embarcando comigo rumo a Marambaia do comendador Breves. Como é muito difícil deixar o IFCS, Marcos Bretas foi mais uma vez meu professor.

Preciso agradecer a galera da Sexta Rock de Vista Alegre por ter suportado minha ausência nos últimos tempos. Acabou! Quero correr pro meu porto seguro, me esconder do mundo e matar a saudade que eu sinto de vocês. Quero cantar bem alto, andar descalça e amanhecer descabelada. Diogo, pega o som com o Darlon e avisa ao Pedro pra chegar cedo. Quero ver meu tio Antorildo de óculos escuro, o Gabriel dançando, meu tio Armando cantando, Nelsinho chorando e os vizinhos reclamando. Quero *rock n'roll all night long!*

Não tenho palavras suficientes para agradecer aos meus amigos e amigas. Carlos Alexandre “Fernandinho”, meu parceiro desde a graduação, cuidou para que eu não saísse mais dos trilhos como de costume. Minha irmã Nádia Bomfim me disse que “*oju obá ia lá e via*” e verá muito mais! Rosália, “que nunca deixa a gente no sereno”, se encarregou das inúmeras cópias e encadernações. Com Débora Monteiro, Janaína Wu, Amanda Teles e Aline Soares eu divido diariamente minhas conquistas e inquietações. Sem a presença delas me incentivando, nada disso teria a menor graça. Muito obrigada pela paciência, respeito e compreensão. Nesse período, muita coisa mudou na vida de cada uma de nós, mas garanto que a melhor surpresa foi Amanda ter voltado de Campinas com o Vicente no ventre. Assim que o pequeno nasceu se deparou com textos, livros e fontes de pesquisa das “tias” e da própria mãe, esse eu duvido que seja historiador! Michelli chegou no meio dessas mudanças, passado o susto, hoje senta nas almofadas da sala e conta suas próprias histórias. Lúcia e Meri me inspiram com tanta força e coragem. Joana, Luciana, Fernandinha, Flávia Regina e Luiz Felipe mesmo de longe, estiveram presentes me cobrindo com todo o amor desse mundo.

Minha família participou da seguinte forma: meu tio Alvinho financiou parte desse trabalho, comprou o laptop, aguentou minhas crises e sempre disse que eu precisava ficar calma. Minhas tias Amínia e Angélica, me deram vários puxões de orelha para não relaxar com o visual mesmo escrevendo uma dissertação e passando dias longe do espelho e comendo bobagens. Meu tio Ailton foi o único que leu parte de um texto meu. Meu pai diz que eu estudo o caso brasileiro do “Amistad”, como o filme do Spielberg, ao lado da minha mãe (minha Vilminha), torce para que dê tudo certo nesse caminho estranho que eu escolhi pra minha vida. Muitas vezes, sentia dentro do meu coração o de minha mãe apertado de

tanta preocupação comigo e corria pro telefone só pra dizer: *Está tudo bem Vilminha, cuide das meninas pra mim, vai dá tudo certo.* Já as minhas avós Joana (meu brilhante) e Olga (*abuelita*), são as grandes responsáveis por encherem a minha vida de histórias; por isso, esse trabalho é dedicado a elas, meus maiores tesouros.

Na reta final, o Álvaro trouxe samba pro meu *rock n'roll*. Nessa mistura de ritmos, seguimos inventando a nossa trilha sonora. Por esse, e por tantos outros motivos, pertencem a ele os meus melhores e maiores sorrisos.

Agora é hora de tocar outra música, essa já acabou.

## ÍNDICE

<b>Introdução</b>	6
<b>Capítulo I – OS PROCESSOS</b>	19
O primeiro caso: A diligência do chefe de polícia interino Azambuja	29
O segundo caso: A diligência do juiz municipal Andrade Pinto	33
A resposta do comendador Joaquim José de Souza Breves	37
O caso do Bracuí	41
<b>Capítulo II – OS INTERROGATÓRIOS</b>	48
Os interrogatórios na Bahia: o caso do navio <i>Relâmpago</i>	57
Tráfico de africanos e crime de pirataria: o caso do iate <i>Jovem Maria</i>	61
Outros interrogados	70
O exame: são verdadeiramente africanos importados depois de 1831?	73
<b>Capítulo III – AS DECISÕES</b>	77
Primeira instância: a decisão do auditor de Marinha	78
Segunda instância: a decisão do Conselho de Estado	81
<b>Considerações finais</b>	95
<b>Anexos:</b>	
I - Lei de 07 de novembro de 1831	102
II - Decreto de 12 de abril de 1832	104
III - Lei nº 581 de 04 de setembro de 1850	107
IV - Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850	110
V - Decreto nº 731 de 14 de novembro de 1850	121
VI - Decreto nº 731A de 14 de novembro de 1850	124
VII - Decreto nº 731 de 05 de junho de 1854	125
VIII – Instalações da Auditoria da Marinha	126
<b>Mapas:</b>	
I - Território da ilha reivindicado pela comunidade remanescente	128
II - Locais onde os africanos foram encontrados pelas diligências	129
<b>Fontes</b>	130
<b>Bibliografia</b>	131

## INTRODUÇÃO

No dia 25 de fevereiro de 2005, o ex-prefeito da cidade do Rio de Janeiro César Maia, publicou no jornal *O Globo* o artigo intitulado “Crime ambiental e erro histórico”<sup>1</sup>, no qual questionava o reconhecimento dos ilhéus da Marambaia como remanescentes de quilombo<sup>2</sup>. O artigo causou estranheza e preocupação aos moradores da ilha e todos aqueles que acompanham o drama da comunidade em busca da titulação de seu território. A Associação dos Remanescentes de Quilombo da Marambaia (Arquimar), respondeu ao ex-prefeito em uma carta publicada no informativo Territórios Negros<sup>3</sup> na qual um trecho em especial merece destaque:

Senhor prefeito, este momento da sua visita à Ilha nos fez lembrar mais uma vez quem somos e de onde viemos: somos descendentes diretos dos escravos que vieram nos porões dos barcos do grande traficante e fazendeiro Breves aqui para a Ilha da Marambaia. Somos quilombolas, porque resistimos àquelas violências e continuaremos resistindo às atuais.

Nesse mesmo ano de 2005 eu iniciei o estágio no Programa Egbé<sup>4</sup>, da entidade ecumênica de serviço sem fins lucrativos KOINONIA. O coordenador do Programa na época era o antropólogo José Maurício Arruti, editor do informativo Territórios Negros e responsável pela elaboração do laudo antropológico da comunidade da Ilha da Marambaia, entregue a Fundação Cultural Palmares em dezembro de 2003. Era meu primeiro contato com o processo de reconhecimento e titulação de uma comunidade remanescente de quilombo e o que mais me chamou atenção, no caso da Marambaia, foi a relação histórica

---

<sup>1</sup> O artigo pode ser acessado no Dossiê Marambaia, localizado no portal Observatório Quilombola ([www.koinonia.org.br/oq](http://www.koinonia.org.br/oq)). Consultado em 20/04/2009.

<sup>2</sup> Sobre os aspectos jurídicos, sociológicos e antropológicos envolvidos na definição constitucional de “remanescente de quilombo”, ver: ARRUTI, J. M. P. A. . Quilombos. In: Osmundo Pinho; Lívio Sansone. (Org.). Raça Novas Perspectivas Antropológicas. 1 ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

<sup>3</sup> A carta foi publicada no informativo Territórios Negros número 17/18 - (jan/abr) de 2005. Pode ser acessada na seção de periódicos do site de KOINONIA ([http://www.koinonia.org.br/comunicacao-periodicos\\_TN.asp](http://www.koinonia.org.br/comunicacao-periodicos_TN.asp)). Consultado em 20/04/2009.

<sup>4</sup> Para saber mais sobre o Programa consultar site de KOINONIA: [www.koinonia.org.br](http://www.koinonia.org.br).

da ilha com as últimas décadas do tráfico atlântico de africanos (1831-1850) e como essa memória<sup>5</sup> se mantinha forte na construção da identidade<sup>6</sup> quilombola, conforme mostrado na carta resposta ao ex-prefeito.

A Ilha da Marambaia fica no litoral sul fluminense do Rio de Janeiro. O que convencionamos chamar de “ilha” é na verdade a ponta de uma restinga e encontra-se próxima à região da Ilha Grande e à baía de Mangaratiba. A outra extremidade localiza-se próxima a Guaratiba, sendo a parte voltada para o continente, banhada pela baía de Sepetiba.

Em 1847 a Marambaia foi comprada de José Guedes Pinto pelo comendador Joaquim José de Souza Breves, este último, citado por José Murilo de Carvalho como poderoso cafeicultor e renitente contrabandista de escravos do sul fluminense do Rio de Janeiro<sup>7</sup>. Com a morte de Breves em 1889, sua viúva tentou incentivar a meação das terras aos libertos que viviam na ilha<sup>8</sup>, mas em 1891, acabou vendendo a Marambaia à Companhia Promotora de Indústria e Melhoramentos. Em liquidação forçada, a Companhia transferiu suas terras em 1896 ao Banco da República do Brasil. Mais tarde, ao passar por uma grave crise econômica, o Banco fez um acordo com a União sobre o repasse de seus bens e propriedades no sentido de diminuir seus débitos, e, em 1905, esta adquiriu definitivamente os direitos sobre a ilha. Três anos mais tarde, em 1908, a Marinha do Brasil instalou na Marambaia a Escola de Aprendiz de Marinheiro do Estado do Rio de Janeiro, que só funcionou até 1910, sendo depois transferida para a cidade de Campos. Em 1939,

---

<sup>5</sup> De acordo com Patrick Hutton (1993), o interesse dos historiadores pela memória foi em grande medida inspirado pela historiografia francesa, sobretudo a história das mentalidades coletivas que emergiu na década de 1960. Ver: FERREIRA, M. M. História, tempo presente e história oral. Topoi (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, 2002, v. 1, n. 5, p. 320.

<sup>6</sup> A organização da memória em função das preocupações pessoais e políticas do momento mostram que a memória é um fenômeno construído social e individualmente. Quando se trata da memória herdada, podemos também dizer que há uma ligação fenomenológica muito estreita entre a memória e o sentimento de identidade. Aqui o sentimento de identidade está sendo visto como a imagem que uma pessoa adquire ao longo de sua vida referente a ela própria, a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria, para acreditar na sua própria representação, mas também para ser percebida da maneira como quer se percebida pelos outros. Entretanto, ninguém pode construir uma auto-imagem isenta de mudança, de negociação, de transformação em função dos “outros”. A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade e admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros. Vale dizer também que memória e identidade podem perfeitamente serem negociadas. Ver: POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. IN: Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol.5, n. 10: 1992, p.200-212.

<sup>7</sup> CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.254.

<sup>8</sup> FRIDMAN, Fania. Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.: Garamond, 1999. p. 180.



com o empenho de Rafael Levy Miranda, conhecido como “apóstolo da Assistência Social no Brasil”, junto ao Presidente da República Getúlio Vargas, foi autorizada a construção da Escola Técnica de Pesca Darcy Vargas, administrada pela Fundação Abrigo Cristo Redentor, que funcionou até 1970. Depois disso, a ilha voltou aos cuidados do Ministério da Marinha, que em 1971 instalou o Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia (Cadim), do Corpo de Fuzileiros Navais do Brasil<sup>9</sup>. Considerada pela Marinha como Área de Interesse Nacional, a partir de então, só se chega a ela por meio de barco da Marinha e com autorização prévia<sup>10</sup>.

De acordo com o antropólogo responsável pelo laudo da comunidade com a instalação do Cadim, os ilhéus passaram a sofrer o impacto de uma nova dinâmica social, repleta de restrições que os proibiam de manter suas roças, construir casas para seus filhos recém-casados ou mesmo reformar e ampliar as já existentes. A Marinha argumentava que essas medidas eram necessárias porque procurava impedir que as construções originais (de taipa ou pau a pique) fossem descaracterizadas. Uma das contradições constatada pelo antropólogo neste discurso é o fato das construções centenárias da casa grande, das senzalas e capelas, terem sido completamente destruídas ou reformadas pelos militares, por constantes intervenções desde sua instalação na ilha, em 1971, sem qualquer consulta ao Iphan - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional<sup>11</sup>.

Em 1996, com base nessa proibição das reformas, a Marinha passou a entrar com diversas ações judiciais de reintegração de posse, alegando que os moradores contribuem para a deterioração do território e são os grandes responsáveis por alterarem as construções originais existentes na ilha. Classificados dessa forma, os moradores da comunidade perderam o direito de modificar suas próprias casas, fosse para reforma de telhados,

---

<sup>9</sup> Arquivo da Marinha: Ilha da Marambaia “Campo” – Ativação e Denominação. Aviso nº 0468 de 18 de maio de 1971. Denomina de Campo da Ilha da Marambaia a antiga escola de pesca Darcy Vargas da Fundação Cristo Redentor. Bol 23/71.

<sup>10</sup> Sobre os argumentos relativos à cadeia dominial, posse e propriedade da ilha ver: ARRUTI, José Maurício. Percurso histórico dos Ilhéus da Marambaia (1856-2003). In: Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003. p. 91-156. FRIDMAN, Fania. Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.: Garamond, 1999. p.180.

<sup>11</sup> ARRUTI, José Maurício. Percurso histórico dos Ilhéus da Marambaia (1856-2003). In: Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003. p.149.

construção de banheiros ou quartos, e principalmente construção de casas novas, em geral anexadas às existentes. Esses processos foram distribuídos por sete Varas Federais diferentes e cinco deles com os réus sem advogados. Uma estratégia que, de acordo com Arruti, visava evitar os custos judiciais e políticos de ter que expulsar toda a comunidade de uma só vez:

A leitura dos processos, porém, não deixa dúvidas sobre tratar-se de uma “ação que incide sobre uma coletividade”: o mesmo autor, o mesmo objeto e as mesmas argumentações, tendo por réus pessoas que vivem sob as mesmas condições, fazendo parte de um grupo social estreitamente tecido por relações de parentesco e de memória. A natureza coletiva desse conflito chegou a ser admitida explicitamente quando, em função das pressões iniciadas pela Pastoral Rural da Diocese de Itaguaí, encabeçadas pelo Padre Galdino, que elaborou o primeiro dossiê sobre o caso, entregue à imprensa e às autoridades, o Comando Militar da Marinha propôs uma negociação coletiva. A sua proposta era que os moradores aceitassem, ou serem todos transferidos para um condomínio em Itacuruçá, que ganharia o mesmo nome da Ilha, ou serem transferidos para um lado só da Ilha. Como os moradores não aceitaram os termos do acordo, as ações individuais tiveram continuidade e, sem apoio jurídico adequado, aqueles que iam perdendo as ações, eram progressivamente expulsos.<sup>12</sup>

Sem apoio jurídico e na sua maior parte não alfabetizados, os citados nesses processos foram progressivamente expulsos da ilha. Apesar desse quadro arbitrário, depois do ano de 2001, a comunidade descobriu ter a seu favor o artigo 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição de 1988, que garante aos remanescentes das comunidades quilombolas que estejam ocupando suas terras, sua propriedade definitiva, devendo o Estado emitir-lhes os títulos respectivos. Além da Constituição, temos também a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que vale como lei no Brasil. Aprovada pela OIT em 1989 e ratificada no Brasil pelo decreto 5.051 de 19 de abril de 2004.<sup>13</sup> A Convenção 169 reconhece aos povos indígenas e tribais – entendido como grupos cujas condições sociais, culturais e econômicas distinguem-nos de outros segmentos da população

---

<sup>12</sup> O dossiê organizado pela Diocese de Itaguaí foi elaborado em 1998. Ver: ARRUTI, José Maurício. Percurso histórico dos Ilhéus da Marambaia (1856-2003). In: Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003. p.150.

<sup>13</sup> Até 2007 a Convenção 169 havia sido ratificada por 18 países. Ao ratificarem, comprometem-se a adequar a sua legislação e práticas nacionais aos termos e disposições da Convenção, além de desenvolver ações com vista à sua aplicação integral. No Brasil, o decreto 5.051 de 19 de abril de 2004 ratifica a Convenção Internacional 169 da Organização Internacional do Trabalho – OIT – reconhecendo o direito ao auto-reconhecimento das comunidades remanescentes de quilombos.

tradicional -, o direito a posse e a propriedade de suas terras. Utilizando desses recursos legais, foi movida uma Ação Civil Pública pelo Ministério Público Federal do Rio de Janeiro que conseguiu interromper judicialmente tais expulsões e obrigar ao governo federal produzir o laudo antropológico de reconhecimento da comunidade como remanescente de quilombos. Apesar da realização do laudo e do Relatório Técnico do Incra, com base neste laudo, este relatório nunca pode ser publicado no Diário Oficial da União e a titulação do território ainda está ameaçada por articulações políticas da Marinha e por uma forte campanha anti-quilombola na imprensa<sup>14</sup>. Soma-se a isto a pressão da bancada ruralista do Congresso Nacional em favor da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) contra o decreto 4887 de 21 de novembro de 2003<sup>15</sup>, que está para ser votada no Supremo Tribunal Federal.

Mas voltando aos processos de reintegração de posse, um em especial merece nossa atenção. Trata-se do caso de Dona Zenilda<sup>16</sup>, narrado por Arruti no laudo antropológico da seguinte forma<sup>17</sup>:

Finalmente, chegamos ao caso de Dona Zenilda. Ele merece atenção primeiro porque, sendo mais uma ação movida contra um réu sem advogado instituído, nesse caso, porém, dona Zenilda apresentou-se pessoalmente diante da justiça para defender seu direito à casa de sua família na Ilha, tendo conseguido, em uma primeira instância, convencer de suas razões a mesma juíza que, tendo atuado no caso de dona Sebastiana (mesmo sendo esta assistida por uma advogada), lhe negou o mesmo direito. Diante da juíza, dona Zenilda argumentou ter adquirido sua casa “por herança de seus antepassados escravos”. O advogado nomeado em audiência pela Juíza para dona Zenilda havia pautado sua defesa na declaração da União, que argumentava ter retomado, em 1971, o

---

<sup>14</sup> Ver dossiê Anti-Quilombola no site do Observatório Quilombola: [www.koinonia.org.br/oq](http://www.koinonia.org.br/oq) - acessado em 20/04/2009.

<sup>15</sup> Decreto de autoria do presidente Lula que revogou o anterior (decreto 3.912 de 10 de setembro de 2001) e extinguiu a exigência de comprovação de ocupação no período de 1888 a 1988, transferindo a competência para a realização dos procedimentos administrativos de regularização fundiária para o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA e incluindo o critério de autodenominação para reconhecimento como remanescente de quilombo.

<sup>16</sup> Dona Zenilda é bisneta do “velho Gustavo”, lembrado como “jongueiro forte” da Marambaia. Ele tinha um enorme tambor feito diretamente de um tronco de árvore que carregava para todo lado da ilha, sempre que era convidado para realizar ou participar de uma roda. O jongo na Marambaia chegou a ser apresentado a Levy Miranda em 1942, mas depois disso foi enfraquecendo e ninguém substituiu o “velho Gustavo”. Ver: ARRUTI, José Maurício. *Percurso histórico dos Ilhéus da Marambaia (1856-2003)*. In: *Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)*/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003. p. 187.

<sup>17</sup> Todas as citações referentes ao caso de Dona Zenilda foram retiradas do laudo antropológico da comunidade, ver: ARRUTI, José Maurício. *Percurso histórico dos Ilhéus da Marambaia (1856-2003)*. In: *Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)*/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003. p. 149-154.

imóvel adquirido em 1905, e que, por isso, teria adquirido o direito de usucapião, razão pela qual solicita o indeferimento da liminar. Mas o determinante parece ter sido a fala da própria Zenilda: “me encontrei lá sozinha, [eu] e Deus com os meus documentos, fotografias da terra, de meus pais e com minha história”, conta dona Zenilda.

Diante da história da moradora, a juíza federal da 29ª vara, Dra. Simone Shreiber, declarou que:

“Considerando que a posse da ré pelo que está sendo inicialmente alegado já tem no mínimo 65 anos, uma vez de que desde de que a mesma nasceu seus pais já residiam no imóvel objeto da presente reintegração, a situação está de tal modo consolidada que só por essa razão, já não estaria esse juízo apto a autorizar a desocupação liminar”.

Além disso, um ofício da mesma juíza solicitava que o Iphan informasse oficialmente à Justiça num prazo de quinze dias, se a área em que se localizava o imóvel de Dona Zenilda - Praia da Armação, número 02 - enquadrava-se nas especificidades do artigo 68. Para tal, o pesquisador do Iphan Joaquim Alcides Ribeiro, responsável pelo relatório, seguiu três caminhos: 1) pesquisa de fontes documentais bibliográficas e arquivísticas; 2) entrevista com pesquisadores e estudiosos do assunto; 3) tentativa de contato com a Marinha Brasileira.

No relatório enviado a juíza, consta que a extensão do território da Marambaia “não favorece a existência de esconderijos seguros e a mobilidade tática de grupos aquilombados” por ser uma região de passagem constante de embarcações. A vinda de escravos do continente para a ilha seria pouco provável “face às dificuldades de travessia”: Considera que “qualquer ajuntamento de quilombolas teria sido prontamente reprimido” pelos fazendeiros ou mesmo pelo poder público que certamente, “não teria muita dificuldade em prender os negros em situação de cerco natural, proporcionado pelas próprias condições geográficas” da ilha. Ao buscar subsídios para seu argumento, o pesquisador cita uma documentação da Auditoria Geral da Marinha do ano de 1851, quando devido a uma denúncia de tráfico de escravos na Marambaia, o chefe de polícia “Hermenegildo José Gonçalves” chegou à Marambaia acompanhado de uma “força policial e militar”. Após dois dias vasculhando a região, apreenderam 199 africanos. Assim,

considera que se houvesse uma comunidade quilombola estabelecida no local, “certamente teria sido encontrada por ocasião destas batidas”<sup>18</sup>.

O argumento utilizado pelo pesquisador vai por água abaixo quando recorremos ao livro História de Quilombolas<sup>19</sup>, de Flávio dos Santos Gomes, sobre a possibilidade de quilombos na ilha. Nele, encontramos a informação de que em 1870, no interior da Marambaia, havia se aquilombado um grupo de aproximadamente dez escravos. O delegado João Dias Cardoso, “cumprido a rotina policial, realizou expedições punitivas ao local, sem, contudo conseguir a captura dos envolvidos”. Esses escravos aquilombaram-se no interior da propriedade de seu próprio senhor, o comendador Breves, porque não queriam ser transferidos para outras fazendas. Segundo informações do delegado, os aquilombados encontravam solidariedade e “auxílio nos parceiros da fazenda e seus parentes consentindo que eles pernoitem nas mesmas senzalas, embrenhando-se durante o dia pelas matas”. Todas as tentativas de captura, inclusive as promovidas pelo próprio Breves, foram frustradas. O delegado foi atrás dos aquilombados e não os encontrou quem dirá o chefe de polícia, que nem atrás de aquilombados estava e sim de desembarcados recentemente.

Através deste relatório verificamos que o episódio da apreensão dos 199 africanos pelo chefe de polícia não havia sido devidamente analisado no laudo antropológico da comunidade feito em 2003. O coordenador do Programa Egbé solicitou, então, que eu fizesse um novo levantamento de fontes relacionadas à ilha e ao seu proprietário, o comendador Breves. A pesquisa gerou um novo relatório com documentos encontrados no Arquivo Nacional, no Arquivo do Estado do Rio de Janeiro, Secretaria de Patrimônio da União, Arquivo Histórico do Museu Nacional e Arquivo do Itamaraty.

Entre todas novas fontes pesquisadas, me interessei especialmente por esse processo da Auditoria Geral da Marinha por um motivo bem simples: eu estava acostumada com o embate atual entre a comunidade remanescente de quilombo da Marambaia *versus* Marinha ocupando as páginas dos jornais de grande circulação, como o artigo do ex-prefeito já citado. Na Auditoria percebi novamente o embate Marambaia/Marinha, ocupando os

---

<sup>18</sup> Relatório de Pesquisa do Iphan sobre a possível existência de quilombo na praia da Armação, Ilha da Marambaia. Elaborado por Joaquim Alcides Ribeiro em 09 de julho de 1997.

<sup>19</sup> GOMES, F.S. Histórias de Quilombolas. Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro – séc XIX – Edição Revista e Ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p.286-287.

jornais da época anexados ao processo, só que nesse período, a grande preocupação era os desembarques clandestinos de africanos nas terras do comendador Breves.

No Arquivo Nacional encontrei toda a relação dos processos referente à atuação da Auditoria Geral da Marinha. Entre eles, dois referem-se à apreensão de africanos na Ilha da Marambaia. Isso significa que além dos 199 apreendidos pelo chefe de polícia, que não se chamava Hermenegildo José Gonçalves e sim Bernardo Augusto Nascente de Azambuja, apresentados no relatório do Iphan, encontrei um segundo processo que tratava da apreensão de um patacho encalhado na ilha com mais de 450 africanos. Mas o que motivava essas apreensões?

Pressionado pelo Inglaterra, que desde 1807 havia abolido o comércio de escravos em suas colônias, o Brasil proibiu pela primeira vez o tráfico de africanos através da lei de 07 de novembro de 1831. Entretanto, a determinação não foi cumprida com eficiência e o volume dos desembarcados chegou a aumentar de intensidade nas décadas seguintes<sup>20</sup>. Nas palavras de Martha Abreu, “na verdade, os esforços foram poucos e insuficientes para conter o contrabando, que tinha apoio nas populações locais e encontrava fácil mercado, já que a economia cafeeira se expandia e demandava braços para o trabalho”<sup>21</sup>. Em setembro de 1850, o governo imperial, chefiado pelo Gabinete Conservador, aprovou na Câmara e no Senado uma nova lei antitráfico. Através desta determinação, a tramitação dos processos judiciais referente ao comércio de africanos para o Brasil foi colocada à jurisdição da Auditoria Geral da Marinha em primeira instância e em segunda instância ao Conselho de Estado.

As apreensões feitas na Marambaia e encaminhadas a Auditoria não foram as primeiras muito menos as últimas envolvendo “crime de contrabando de africanos livres”. Em dezembro de 1850, o iate *Jovem Maria* havia sido apresado na altura da Ilha Grande pelo vapor de guerra *Urânia* com 291 africanos suspeitos de serem recém importados. Anos depois, em 1852, o caso do desembarque no Bracuí, na freguesia da Ribeira, próximo a cidade de Angra dos Reis, também levou as autoridades em busca dos cerca de 500 africanos originários de Quelimane e Moçambique. Estes casos nos ajudam a ter uma idéia

---

<sup>20</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.108.

<sup>21</sup> ABREU, Martha. O caso Bracuí. In: Resgate: uma janela para o oitocentos. Rio de Janeiro. Toopbooks, 1995. p.168.

da movimentação dos desembarques no sul fluminense da província do Rio de Janeiro, região que abrigava importantes fazendeiros e funcionava como porta de entrada para a distribuição de todos esses africanos pelo Vale do Paraíba.

Diante desse contexto, algumas questões passaram a me perseguir: 1) Como funcionava o tribunal da Auditoria? ; 2) Quem eram esses africanos apreendidos? ; 3) Qual a procedência deles? ; 4) Que destino eles tiveram? ; 5) Quais eram as autoridades envolvidas no processo de apreensão desses africanos? Foram esses os apontamentos iniciais que me motivaram a elaborar uma pesquisa sobre a atuação da Auditoria Geral da Marinha na Ilha da Marambaia. Com o tempo essas perguntas deram lugar a outras tantas que, infelizmente, o curto tempo de apenas dois anos não permite nos aventurarmos.

Era necessário focalizar no estudo sobre o tráfico de africanos para o Brasil e ao trabalharmos com este tema, nos deparamos com uma longa lista de contribuições acadêmicas com diferentes enfoques que nos ajudam a entender, cada vez melhor, esse momento histórico.

Leslie Bethell (1970) nos mostra detalhadamente o movimento para abolir o tráfico de escravos e a relação entre a pressão inglesa e os interesses brasileiros. A obra se divide basicamente em três momentos: como o comércio brasileiro de escravos, um dos principais pilares da economia nacional, foi declarado ilegal em 1831; por que, depois de ter sido declarado ilegal, durante quase vinte anos (1831-1850) foi considerado impossível suprimir este comércio e, por último, como ele foi finalmente abolido depois de 1850<sup>22</sup>.

Utilizando uma rigorosa metodologia estatística, o trabalho de Manolo Florentino (1995) insere-se no campo da história econômica, social e demográfica. Sua pesquisa vincula o comércio de escravos à demanda crescente de mão-de-obra da economia fluminense, interligando-o também às formações africanas no tráfico e à comunidade mercantil do Rio de Janeiro, destacando principalmente, a figura complexa do traficante carioca<sup>23</sup>.

Jaime Rodrigues por sua vez, tratou primeiramente (2000) da discussão parlamentar ocorrida na primeira metade do século XIX em torno dos tratados firmados com os ingleses

---

<sup>22</sup> BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

<sup>23</sup> FLORENTINO, Manolo. Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

e da legislação que levou à extinção do comércio negreiro: a pertinência das análises que afirmam a pressão britânica como fator determinante para o fim do comércio; a gradualidade da abolição do trabalho escravo por meio das etapas definidas como leis de emancipação, e a participação de escravos, autoridades governamentais e homens livres e pobres no período final do tráfico para o Brasil, particularmente no contrabando – para combatê-lo ou para auxiliá-lo<sup>24</sup>. E mais tarde (2002), analisou as complexas redes de relações que concretizaram as atividades negreiras por meio de acompanhamento de figuras sociais nelas envolvidas: capitães dos navios e suas equipagens, sertanejos, colonos, pombeiros autoridades metropolitanas, sobas, africanos, entre outras<sup>25</sup>.

Quanto ao tráfico ilegal na Marambaia, apesar de diversos autores se referirem a ilha como o porto clandestino do comendador Joaquim Breves para o tráfico de escravos, não encontramos nenhum estudo que tratasse do assunto com especificidade.

Sobre desembarques de africanos no sul fluminense da província do Rio de Janeiro, o caso que mais se destaca sem dúvida é o de Bracuí, tão bem analisado por Martha Abreu<sup>26</sup>. Tudo começou com uma denúncia feita pelo delegado de polícia de Angra dos Reis em dezembro de 1852, ao então Ministro dos Negócios da Justiça, Ildefonso de Sousa Ramos, de que no dia 11 do mesmo mês o barco americano *Camargo* havia desembarcado em terras da Fazenda de Santa Rita, propriedade do comendador José Joaquim de Souza Breves, irmão mais velho do Breves da Marambaia, cerca de 500 africanos para serem distribuídos serra acima pelos ricos vales do café. Manoel de Aguiar Vallim, dono da Fazenda Resgate e Joaquim José de Souza Breves, dono da Marambaia, foram um dos indiciados pelo crime de importação de africanos livres, de acordo com o parágrafo 3º do artigo 3º da lei de 1831, que considerava como importadores “todos interessados na negociação, e todos que cientemente forneceram fundos, ou por qualquer motivo deram ajuda, a favor, auxiliando o desembarque, ou consentindo-o nas suas terras”. Apesar da presença de praças do corpo de polícia da Corte comandada pelo Juiz de Direito Substituto da Comarca de Guaratinguetá, Antonio Barbosa Gomes Nogueira, percorrendo o município

---

<sup>24</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000.

<sup>25</sup> RODRIGUES, Jaime. De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

<sup>26</sup> ABREU, Martha. O caso Bracuí. In: Resgate: uma janela para o oitocentos. Rio de Janeiro. Toopbooks, 1995.



de Bananal para realizar busca de “africanos livres”, o que evidencia para Martha Abreu que o governo não estava muito disposto a deixar a execução da lei com as autoridades locais, esses autos não foram encaminhados ao tribunal da Auditoria Geral da Marinha, conforme determinava a legislação de 1850. Breves (da Marambaia) foi levado a júri em Angra dos Reis e absolvido, Vallim foi julgado pelo Presidente de Província de São Paulo, Fernandes Fonseca, e também absolvido, enquanto os 68 africanos resgatados em Bananal – um número infinitamente menor se compararmos com os 756 resgatados na Marambaia - aguardavam na Casa de Correção da Corte suas cartas de liberdade que foram autorizadas pelo Ministro da Justiça e tornaram-se “africanos livres”. Mas até que ponto eles puderam usufruir dessa liberdade?

De acordo com estudos realizados por Beatriz Mammigonian, a categoria legal de “africanos livres” tem origem nos tratados bilaterais assinados por Portugal com a Grã-Bretanha para a abolição do tráfico de escravos no início do século XIX. No Brasil os “africanos livres” possuíam status jurídico semelhante ao de pessoas livres sob tutela e submetidas a trabalho compulsório e partilhavam essa condição com os grupos emancipados nos domínios coloniais britânicos, espanhóis e holandeses. Com base nos acordos bilaterais de 1817 e 1826, na lei de 1831 e na lei de 1850, foram emancipados aproximadamente 11 mil africanos no Brasil, incluindo os julgados pelo tribunal da Auditoria Geral da Marinha. Mas, ao contrário do que determinava a lei de 1831, eles nunca foram enviados de volta à África. Esses homens, mulheres e crianças foram distribuídos entre concessionários particulares e instituições públicas para servir por um período de quatorze anos como “criados” ou “trabalhadores livres” e tratados pelo governo imperial como compondo uma categoria especial, distinta dos escravos e libertos<sup>27</sup>.

Neste rápido apanhado historiográfico percebemos que a história social cada vez mais oferece contribuições importantes e inovadoras no que se refere ao tráfico de africanos para Brasil, a análise dos escravos como sujeitos de sua própria história e sobre o destino daqueles que, utilizando-se de diferentes estratégias ou da própria legislação, acabaram conquistaram a tão sonhada liberdade. Apesar de toda essa variedade, poucos abordam o tema do tráfico de escravos sobre o prisma da história das instituições. Por isso, nesse trabalho me interessei em como a Auditoria Geral da Marinha vai atuar como instituição

---

<sup>27</sup> MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *To be a Liberated African in Brazil: Labour and Citizenship in the nineteenth century*. University of Waterloo, Ontario, Canada, 2002.

responsável por julgar sobre a liberdade dos africanos apreendidos suspeitos de serem desembarcados depois de 1831. Longe dos modelos estruturalistas, minha intenção é perceber, através dos processos julgados por esta instituição as tensões e os conflitos envolvidos na repressão ao tráfico clandestino de africanos livres na Ilha da Marambaia, batizada aqui como “a capital do comendador”.

No capítulo I apresentaremos os processos de apreensão de africanos na Ilha da Marambaia. A primeira diligência foi executada pelo chefe de polícia interino da província do Rio de Janeiro, Bernardo Augusto Nascente de Azambuja e a segunda diligência foi coordenada pelo juiz municipal e delegado de Mangaratiba João José de Andrade Pinto. Todas ocorreram durante o mês de fevereiro de 1851.

No capítulo II trataremos dos interrogatórios feitos aos africanos apreendidos, aos homens livres que estavam na ilha no momento da apreensão, e aos suspeitos de serem os traficantes e faremos uma breve comparação dos procedimentos adotados pelo auditor de Marinha no Rio de Janeiro com o auditor de Marinha da Bahia.

No capítulo III veremos as decisões do auditor de Marinha em primeira instância, sobre a liberdade dos africanos apreendidos na Marambaia e as decisões em segunda instância proferidas pelo Conselho de Estado.

O que tudo isso importa quando falamos do processo de titulação do território quilombola? Como bem expressa Marieta de Moraes Ferreira, o aprofundamento das discussões sobre as relações entre passado e presente na história, e o rompimento da idéia que identificava objeto histórico e passado, definido como algo totalmente morto e incapaz de ser reinterpretado em função do presente, abriram novos caminhos para o estudo da história do século XX<sup>28</sup>.

Hebe Mattos atualmente vem coordenando um trabalho sobre memória e tráfico de escravos nos antigos domínios dos Breves. Parte de sua pesquisa é desenvolvida através de entrevistas na comunidade do Bracuí, onde ocorreu o desembarque já comentado. Em 1877 o proprietário da Fazenda de Santa Rita, o comendador José Joaquim de Souza Breves, doou em seu testamento as terras para seus escravos. Hoje, cerca de 300 famílias, descendentes desses escravos que se mantiveram no território apesar do avanço da

---

<sup>28</sup> FERREIRA, M. M. História, tempo presente e história oral. Topoi (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, 2002, v. 1, n. 5, p. 320.

especulação imobiliária, se organizaram como remanescentes de quilombo e lutam, assim como os ilhéus da Marambaia, pela titulação de seu território de acordo com o artigo 68 da Constituição Federal.

Quanto ao caso da Marambaia, o que procuramos mostrar é o movimento circular da pesquisa. Tudo começou com um trabalho engajado, transformou-se numa produção acadêmica gerando conhecimento, para mais uma vez, ser incorporado na reflexão política engajada. Sobre o ponto de vista factual, a Marinha argumentava que após 1850, com o fim do tráfico, teriam cessado os desembarques de africanos na Marambaia, ignorando inclusive a atuação de seu próprio tribunal. Sob o ponto de vista político metodológico, o trabalho prioriza a atuação dos sujeitos históricos, movimento análogo ao que o laudo antropológico realiza ao ouvir os quilombolas da ilha, que não foram levados em consideração no relatório do Iphan nem no dossiê organizado pela Diocese de Itaguaí em 1998, ainda que este último tivesse a intenção de defendê-los do autoritarismo exercido pelos militares. Nesses dois casos, há a evidência de uma comunidade historicamente silenciada.

## CAPITULO I - OS PROCESSOS

O caminho quilombola em busca da titulação de seu território na Ilha da Marambaia, sustentado pelo artigo 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição de 1988, acabou nos remetendo, para uma questão além do debate político e antropológico sobre o tema.

Nosso interesse passou a ser o julgamento em primeira instância, pela Auditoria Geral da Marinha, sobre a liberdade dos africanos apreendidos na ilha pelo chefe de polícia<sup>29</sup> interino da Corte, Bernardo Augusto Nascente de Azambuja, e pelo juiz municipal e delegado<sup>30</sup> de Mangaratiba, João José de Andrade Pinto, em fevereiro de 1851. Para isso é necessário entender qual a legislação que determinava que esses dois processos fossem encaminhados para julgamento nesse tribunal. Porém, para chegar até o momento em que a Auditoria da Marinha recebe mais essa atribuição, precisamos voltar ainda mais no tempo e relembrar os tratados internacionais firmado entre Inglaterra e Portugal, e posteriormente, Inglaterra e Brasil, assim como as leis de proibição ao tráfico de africanos promulgadas no Brasil em 1831 e 1850, por tantas vezes já analisadas por diversos historiadores<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Chefe de polícia (1850): autoridade encarregada do gerenciamento e execução do policiamento. Deveria haver no município da Corte e nas províncias – um em cada uma das áreas-, escolhidos entre os desembargadores e os juizes de direito e nomeados pelo Imperador. Os chefes de polícia das províncias poderiam ter um delegado, em cada termo, e tantos subdelegados quanto julgassem necessários nos distritos em que achassem conveniente criar subdelegacias, desde que o presidente da província acatasse a sua decisão. Ver: FARIA, Regina Helena Martins. Em nome da ordem: a constituição de aparatos policiais no universo luso-brasileiro (séculos XVIII e XIX). Tese UFPE: Recife, 2007. p.87.

<sup>30</sup> A legislação (Regulamento número 120 de 22 de janeiro de 1842) estabelecia que a escolha dos delegados fosse feita entre os juizes municipais e a dos subdelegados, entre os juizes de paz. Em ambos os casos, também entre os bacharéis formados, não havia impedimento para que fossem, ao mesmo tempo, juizes municipais e delegados ou juizes de paz e subdelegados. Mas caso não houvesse pessoas com essas qualificações, podiam ser indicados quaisquer cidadão que fossem eleitores “homens de reconhecida probidade e inteligência” e que residissem no termo ou no distrito onde iam servir. Ver: FARIA, Regina Helena Martins. Em nome da ordem: a constituição de aparatos policiais no universo luso-brasileiro (séculos XVIII e XIX). Tese UFPE: Recife, 2007. p.87-88.

<sup>31</sup> BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000. CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das

Começamos pelo ano de 1807, quando a Inglaterra aboliu o comércio escravista. A partir daí, o Parlamento britânico iniciou uma campanha militar e diplomática para eliminá-lo em diversos países, principalmente os mais vulneráveis às suas pressões. Essa decisão britânica transformou o sentimento crescente de condenação da escravidão e do tráfico de escravos em uma política pública que direcionaria e justificaria as ações do governo britânico ao longo de todo século XIX<sup>32</sup>.

No que se refere a Portugal, a pressão inglesa para o fim do comércio negreiro remonta à vinda da família real para o Rio de Janeiro, em 1808<sup>33</sup>. Devido a uma série de problemas em função das Guerras Napoleônicas, Portugal transferiu sua corte para o Brasil e para isso, contou com a proteção da Inglaterra. Em troca, o Príncipe Regente assinou um Tratado de Aliança e Amizade em 19 de fevereiro de 1810. Nesse tratado, Portugal mantinha o direito de comerciar escravos em todos os seus domínios africanos, em contrapartida, concordava em cooperar com a Grã-Bretanha pela adoção de medidas mais eficazes que levassem a cabo a gradual abolição do comércio de escravos em todos os seus domínios<sup>34</sup>.

Anos mais tarde, em 1815, o debate sobre o fim do tráfico chegou ao Congresso de Viena, onde Portugal novamente assinou um novo acordo com a Inglaterra pelo fim do comércio negreiro. Desta vez, foi proibido a todo vassalo da Coroa de Portugal comprar ou traficar escravos em qualquer lugar da Costa da África ao norte do Equador, região que incluía a tradicional fonte abastecedora da Costa da Mina (atuais Daomé e Nigéria, na África Ocidental), em troca de uma substancial indenização financeira<sup>35</sup>. Entretanto, a repressão ao tráfico só foi regulamentada por uma convenção adicional ao tratado assinada em 28 de julho de 1817. Essa convenção instituía direito a ambos os governos (Portugal e

---

sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *To be a Liberated African in Brazil: Labour and Citizenship in the nineteenth century*. University of Waterloo, Ontario, Canada, 2002.

<sup>32</sup> GRINBERG, Keila (Org); MAMIGONIAN, B.G (Org). Dossiê “Para inglês ver?” Revisitando a Lei de 1831. Rio de Janeiro: Estudos Afro-Asiáticos, 2007. v. 1/2/3. p.87.

<sup>33</sup> RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.97.

<sup>34</sup> BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. p.29-30.

<sup>35</sup> RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.98. BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. p.34-35.

Inglaterra) de dar buscas em navios um do outro, caso houvesse a mínima suspeita de tráfico de africanos e criava comissões mistas no Rio de Janeiro, Serra Leoa e Londres<sup>36</sup>.

As comissões eram compostas por um juiz, um comissário de arbitragem de cada nação e um secretário ou oficial de registro nomeado pelo governo em cujo território a comissão estivesse situada. Cabia a essas comissões decidir, sem direito a recurso, se o navio era ou não um negreiro comerciando ilicitamente. Em caso de condenação, o produto da venda dos navios seria dividido entre os dois governos. Os africanos apreendidos, por sua vez, receberiam alforria e prestariam serviços como trabalhadores livres<sup>37</sup>. Caso a embarcação fosse absolvida, tanto o navio quanto os escravos seriam restituídos aos seus proprietários. As comissões mistas não tinham jurisdição sobre os proprietários, comandante ou tripulação de um navio condenado, eles deveriam ser encaminhados as autoridades de seus países para julgamento e punição em seus próprios tribunais<sup>38</sup>. Os termos desse novo tratado motivaram confrontos, que apareciam principalmente nas reações dos comerciantes da Bahia e do Rio de Janeiro. Tais confrontos revelavam a dificuldade dos governos portugueses e brasileiros em fazer cumprir os compromissos assumidos com a Inglaterra no que se refere ao fim do tráfico de africanos.<sup>39</sup>

Com a independência em 1822, o Brasil tornou-se o maior importador de escravos sem qualquer compromisso formal de aboli-lo. Teoricamente, os comerciantes brasileiros, ou mesmo portugueses que tinham assumido a nacionalidade brasileira, poderiam legalmente comerciar escravos da África para o Brasil, incluindo as regiões ao norte do Equador, sem qualquer receio de interferência das autoridades brasileiras ou da Marinha britânica, mas na prática a situação era bem diferente. Para a Grã-Bretanha, era essencial persuadir o Brasil a proibir o comércio negreiro para que todos os seus esforços diplomáticos desde 1807 não fossem anulados. Para o Brasil, era necessário assegurar o reconhecimento internacional de sua independência. Esse impasse foi logo percebido pelo

---

<sup>36</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.98.

<sup>37</sup> Idem, p. 98-99

<sup>38</sup> GRINBERG, Keila (Org); MAMIGONIAN, B.G (Org). Dossiê “Para inglês ver?” Revisitando a Lei de 1831. Rio de Janeiro: Estudos Afro-Asiáticos, 2007. v. 1/2/3. p.87. BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. p.39-40.

<sup>39</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.98-99.

ministro do exterior na Inglaterra, Lord Canning ao declarar em 27 de setembro de 1822 que nenhum estado do Novo Mundo seria reconhecido pela Grã-Bretanha se não tivesse franca e completamente abolido o comércio de escravos<sup>40</sup>.

Canning instruíu ao representante inglês no Rio de Janeiro, Henry Chamberlain, que informasse o novo governo brasileiro a respeito dos princípios condenatórios ao comércio de escravos. Essas conversas não deveriam ser em tom de ameaça ou de intimidação, apenas deveriam deixar transparecer o desejo do governo britânico de que o fim do tráfico de africanos fosse proposto por um ato voluntário do governo brasileiro. As negociações de Chamberlain com o ministro dos Negócios Estrangeiros do Império, José Bonifácio até que foram bastante amigáveis. Mesmo assim, Bonifácio defendia em 1823, que a abolição imediata do tráfico era precipitada e propunha uma suspensão gradativa, em dois ou três anos, tempo necessário para que se encaminhasse a imigração branca para substituir à africana<sup>41</sup>. A abolição imediata do tráfico era considerada por ele, um suicídio político<sup>42</sup>. As conversas entre os dois países prosseguiram sempre centradas na barganha envolvendo o reconhecimento da independência do Brasil em troca de garantias seguras da abolição do tráfico.

Em 13 de novembro de 1826 foi assinado um novo tratado, desta vez, o primeiro anglo-brasileiro, que previa o fim do tráfico para dali a três anos. Ratificado pela Coroa inglesa em 13 de março de 1827, ele manteve os termos dos tratados assinados entre Portugal e Inglaterra em 1815 e 1817<sup>43</sup>.

Foi durante a Regência que o governo brasileiro passou a pensar na responsabilidade de repressão ao tráfico de escravos. Isso ocorreu devido a um forte ressentimento em relação à interferência britânica nos assuntos nacionais. Buscando uma solução para o impasse, em 31 de maio de 1831, Felisberto Caldeira Brant – o Marquês de

---

<sup>40</sup> BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. p.52-53.

<sup>41</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.99-100.

<sup>42</sup> CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.294.

<sup>43</sup> BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. p.83. RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.99. CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 254.

Barbacena -, introduziu no Senado brasileiro um projeto de lei contra o comércio de escravos que foi prontamente aprovado. Esse projeto foi imediatamente remetido à Câmara onde vários deputados já tinham se manifestado em favor de alguma forma de legislação preventiva ao tráfico negreiro. Padre Diogo Antonio Feijó, Ministro da Justiça na época, foi o principal responsável pela condução do projeto Barbacena na Câmara, quando finalmente tornou-se lei em 07 de novembro de 1831<sup>44</sup>.

Através desta determinação, os legisladores brasileiros foram ainda mais rígidos com aqueles envolvidos no tráfico de escravos do que até então estava inscrito nos acordos bilaterais. Além de declarar livres todos os escravos introduzidos no país a partir daquela data e determinar que fossem reenviados para a África, previa também, punição para todos que se envolvessem no transporte e na venda dos africanos<sup>45</sup>. Em 12 abril de 1832, foram introduzidos novos regulamentos que previam a inspeção, pela polícia e pelos juízes de paz locais, de todos os navios que entrassem ou saíssem de um porto brasileiro. Também estava previsto um exame mais cuidadoso dos escravos postos à venda no Brasil, a fim de verificar se eles tinham sido importados antes de 13 de março de 1830.

Conhecida como “lei para inglês ver”, ou seja, um simples resultado das pressões da Inglaterra pela interrupção do tráfico atlântico de africanos, a lei de 07 de novembro de 1831, passou para a história como se tivesse sido criada para existir apenas no papel, e nunca ser implementada. Ficou popular justamente por representar a suposta característica brasileira de promulgar leis para jamais cumpri-las. Durante muito tempo, a historiografia corroborou esta interpretação, baseando-se no fato de a lei não ter servido muito à repressão do tráfico, que no fim da década de 1830 e durante a década de 1840, alcançou volumes de importação antes inéditos. Por isso, sempre foi alvo de todo tipo de crítica, inclusive tentativa de revogação, em 1837. Novas abordagens historiográficas reconhecem que a Lei de 1831 teve interpretações diversas (e controversas) entre as décadas de 1830 e 1880, buscam mapeá-las e, assim, trazem contribuições importantes para a reinterpretação do impacto desta lei as transformações na escravidão brasileira durante o século XIX<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.110.

<sup>45</sup> CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.295.

<sup>46</sup> BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. p.92-97. GRINBERG, Keila (Org); MAMIGONIAN, B.G



Logo depois da promulgação da lei de novembro de 1831, o poder legislativo passou a discutir diversos pontos dela, tais como a atuação das comissões mistas anglo-brasileiras e a própria ineficácia da lei. Caldeira Brant, (Marquês de Barbacena) autor da Lei de 1831, elaborou em 1837 um novo projeto a ser discutido no Senado, desta vez para revogar a lei de sua autoria.

Nesse projeto, os africanos livres que tivessem sido comprados como escravos ficavam impossibilitados de reverter sua situação e reivindicarem a condição de livres. Quanto aos senhores compradores, estes ficariam a salvo de qualquer ação penal. Todo o ônus do tráfico ficava com os traficantes, que seriam julgados por juízes de direito, como auditores de Marinha. Também estariam passíveis de processo os tripulantes das embarcações e os que auxiliassem nos desembarques. A pena para os réus seria de três a nove anos de degredo para Fernando de Noronha, além do pagamento das despesas de reexportação dos africanos. Menos rigoroso do que a lei de 1831, o novo projeto de Barbacena contemplava os senhores, ao livrá-los da responsabilidade, e também estimulava, indiretamente, a continuidade do tráfico ilegal<sup>47</sup>.

Em 1844, com a subida dos liberais ao governo, a Câmara dos Deputados voltou a se reunir em torno da tarefa de elaborar um novo tratado antitráfico, já que o anterior assinado com a Inglaterra expiraria no mesmo ano. Os britânicos continuavam pressionando pela manutenção dos termos do tratado de 1826, no qual o tráfico de africanos era considerado crime de pirataria, principalmente por esta especificidade do tipo de crime não ter entrado na lei de 1831. As exigências britânicas não ficaram restringidas a conversas diplomáticas, assumiram também formas bélicas, como o apresamento de navios no próprio litoral brasileiro. Por outro lado, havia também a pressão feita pelos senhores brasileiros, que diretamente ou por meio de assembleias provinciais, pediam modificações ou a própria revogação da lei de 1831.

A recusa sistemática do governo brasileiro em assinar um novo tratado nos moldes em que o governo britânico desejava levaram ao fim das negociações e a promulgação

---

(Org). Dossiê “Para inglês ver?” Revisitando a Lei de 1831. Rio de Janeiro: Estudos Afro-Asiáticos, 2007. v. 1/2/3. p.88-89. CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p.294.

<sup>47</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.118.

unilateral do *bill* Aberdeen, em 08 de agosto de 1845. Tratava-se de uma lei que autorizava o governo inglês a julgar os navios brasileiros como piratas, em tribunais ingleses, quaisquer que fossem os locais onde ocorressem as capturas. A lei foi promulgada ignorando os protestos da legação brasileira em Londres<sup>48</sup>. Somente em 1848 os liberais retornaram a analisar o projeto de Barbacena proposto em 1837. O projeto foi aprovado na Câmara em segunda discussão, mas enfraquecia a versão de 1837 ao reverter ao júri popular o julgamento dos traficantes. Os deputados também não conseguiram definir-se quanto ao artigo que revogava a lei de 1831<sup>49</sup>.

A ação inglesa atingiu o auge em junho de 1850, quando o almirante Reynolds, com o apoio do Ministro do Exterior na Inglaterra, Lord Palmerston e de seu representante no Brasil, James Hudson, passou a invadir portos brasileiros e neles apreender e afundar navios nacionais. A atitude britânica acabou despertando a indignação popular. Liberais e Conservadores foram alvos de críticas quanto à incapacidade de evitar violações da soberania nacional<sup>50</sup>. Em 12 de julho do mesmo ano o governo apresentou um projeto à Câmara, que na época contava com apenas um deputado liberal. Esse novo projeto era baseado no apresentado por Barbacena em 1837 e previa que os traficantes fossem julgados por juízes de direito, como auditores de Marinha. A diferença era que o projeto de 1850, mantinha a lei de 1831, diferente da proposta de revogação apresentada no projeto de 1837.

Discutido em sessões secretas, esse novo projeto foi aprovado na Câmara cinco dias depois (17 de julho) e remetido ao Senado para votação das emendas. Em 13 de agosto foi aprovado no senado e se tornou lei em 04 de setembro de 1850. Além da pressão inglesa, o medo da haitianização e a busca pela garantia da integridade do território brasileiro também foram questões chaves para que a nova lei antitráfico fosse promulgada<sup>51</sup>. Com essa medida o governo passou a colaborar com a ação inglesa. Hudson e o almirante Reynolds tinham concordado a pedido do Ministro dos Negócios Estrangeiros Paulino de Souza, em suspender as agressões dentro dos portos, a fim de facilitar a passagem da lei.

Conhecida como “Eusébio de Queiroz”, Ministro da Justiça na época e grande

---

<sup>48</sup> Idem, p. 115.

<sup>49</sup> CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.p.296.

<sup>50</sup> Idem, p. 297.

<sup>51</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.50.

articulador da sua promulgação, a nova lei alterou a tramitação dos processos judiciais referente ao tráfico de africanos e passou a considerá-lo, através do seu artigo 4º, como crime de pirataria<sup>52</sup>. Sobre o apresamento das embarcações suspeitas, a condenação dos traficantes e a liberdade dos africanos apreendidos, o artigo 8º determinava que passariam a serem julgados em primeira instância por um tribunal especial – a Auditoria Geral da Marinha<sup>53</sup>, e em segunda instância pelo Conselho de Estado<sup>54</sup>.

Pouco depois, em 14 de outubro de 1850, o decreto 708 estabelecia medidas efetivas de repressão ao ilícito comércio. Determinava que depois de apreendidas, as embarcações suspeitas deveriam ser apresadas e encaminhadas ao porto mais próximo. Chefes de polícia, juízes municipais e delegados ficavam encarregadas de procurar e apreender o navio e os africanos, mas agora era o auditor de Marinha quem conduzia o julgamento. Cabia ao apresador comunicar por escrito ao auditor de Marinha competente o motivo do apresamento. No documento o apresador deveria relacionar dia e hora em que foi efetuada a apreensão, em que paragem e altura, que bandeira a embarcação trazia, se tentou fugir de vista, relacionar o número de africanos encontrados suspeitos de serem livres – de acordo com a lei de 07 de novembro de 1831, descrever os documentos apresentados pela tripulação, enfim, tudo que comprovasse o comprometimento da embarcação com o tráfico atlântico de africanos. O mesmo decreto também tratava da designação dos auditores de Marinha. Estava previsto um auditor na corte do Rio de Janeiro e outros nas cidades de Belém do Pará, São Luiz do Maranhão, Recife, Bahia e Porto Alegre. Os auditores seriam juízes de direito designados pelo governo. Em falta de designação especial, serviria o juiz que fosse chefe de polícia, se este fosse desembargador, serviria o juiz de Direito da 1ª Vara

---

<sup>52</sup>Artigo 4º - A importação de escravos no território do Império fica nele considerada como pirataria e, será punida pelos seus tribunais com as penas declaradas no artigo segundo da Lei de 7 de novembro de 1831. A tentativa e a cumplicidade serão punidas segundo as regras dos artigos 34º e 35º do Código Criminal. Câmara dos Deputados. Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850: Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. Coleção das Leis do Império do Brasil (1808-1889).

<sup>53</sup>Artigo 8º - Todos os apresamentos de embarcações, de que tratam os Artigos 1º e 2º, assim como a liberdade dos escravos apreendidos no alto do mar, ou na costa antes do desembarque, no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, e depósitos sitos nas costas e portos, serão processados e julgados em primeira instância pela Auditoria da Marinha, e em segunda pelo Conselho de Estado. O Governo marcará em Regulamento a forma do processo em primeira e segunda instância, e poderá criar Auditores da Marinha nos portos onde convenha, devendo servir de Auditores juizes de Direito das respectivas Comarcas, que para isso forem designados. Câmara dos Deputados. Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850: Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. Coleção das Leis do Império do Brasil (1808-1889).

<sup>54</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.117.

Crime. Nas suas faltas ou impedimentos, os auditores poderiam ser substituídos por juízes municipais e caso fosse necessário, poderiam ser criadas novas auditorias em outros portos no Império. Para finalizar, através do decreto 708 o governo determinava os critérios para que um navio fosse considerado tumbeiro.

Logo em seguida, em 14 de novembro de 1850, foi promulgado o decreto de número 731, que determinava o procedimento para julgamento em segunda instância pelo Conselho de Estado. Enquanto o decreto 731A, do mesmo dia, tratava da porcentagem “extra” que competia ao auditor de Marinha e ao seu escrivão, decorrentes das apreensões de navios que fossem considerados “boa presa”, ou seja, nos casos em que o comprometimento com o tráfico de escravos fosse devidamente comprovado<sup>55</sup>.

Em 05 de junho de 1854, outro decreto de número 731 dava aos auditores de Marinha competência para processar e julgar os réus mencionados no artigo 3º da lei de 1850, ou seja, todos os suspeitos de terem qualquer interesse no tráfico não seriam mais julgados por um júri local.

A Marinha brasileira também continuava a ser utilizada na repressão ao comércio de africanos. Antes da promulgação da lei, em julho de 1850, ela já possuía 35 navios, entre eles os de guerra como *Urânia*, *Golfinho*, *Dom Afonso* e *Fidelidade*, que patrulhavam a costa entre Cabo Frio e Ilha Grande. No relatório do Ministro da Marinha, Manoel Viera Costa, em 1851, foram relacionados o destino dado a cada embarcação. Do total de 59 navios, 13 estavam atuando contra o tráfico de africanos.

#### Relação dos navios da Armada existentes no emprego contra o tráfico - 1851<sup>56</sup>

1	Fragata <i>Cearense</i>
2	Patacho <i>Desterro</i>
3	Brigue Escuna <i>Olinda</i>
4	Brigue Escuna <i>Fidelidade</i>

<sup>55</sup> Câmara dos Deputados. Decreto nº 731A de 14 de novembro de 1850: Determina a porcentagem que compete ao Auditor de Marinha e ao seu Escrivão nas apreensões de barcos empregados no tráfico de africanos: Hei por bem Declarar, que do produto da venda das embarcações, e barcos empregados no tráfico, e de seu carregamento, assim como da retribuição pecuniária que, pela apreensão de africanos deve fazer o Governo, se deduzirão dois por cento para o Auditor de Marinha, e três para o seu Escrivão. Coleção das Leis do Império do Brasil (1808-1889).

<sup>56</sup> Arquivo da Marinha - Relatório do Ministro da Marinha, 1851.

5	Brigue Escuna <i>Andorinha</i>
6	Brigue Escuna <i>Canopo</i>
7	Brigue Escuna <i>Legalidade</i>
8	Brigue Escuna <i>Canhoneira Campista</i>
9	Iate <i>Paraybano</i>
10	Iate <i>Constante</i>
11	Iate <i>Itapagipe</i>
12	Vapor <i>Urânia</i>
13	Vapor <i>Thetis</i>

Segundo Jaime Rodrigues, através da Auditoria Geral da Marinha, o traficante assumia a condição de réu explícito, poupando os senhores de terra que compravam os escravos. Estes foram deixados na esfera da justiça comum. José Murilo de Carvalho defende que com a lei de 1850, “os compradores de escravos (fazendeiros) seriam julgados pelo júri, como previsto na lei de 1831, o que significava na prática, anistiá-los e quase legalizar a propriedade dos escravos importados desde aquela data”. A ação mais severa recaía apenas aos traficantes, tanto em alto-mar como no desembarque, seriam eles julgados pela Auditoria da Marinha, que passava ser agora o tribunal responsável por sentenciar sobre a liberdade dos africanos apreendidos colocando-os a disposição do governo com suas respectivas cartas de liberdade.

No Arquivo Nacional encontram-se vinte e oito autos julgados na Auditoria Geral da Marinha, referentes às capturas efetuadas no litoral Centro-Sul do Brasil, englobando as províncias do Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Santa Catarina, além da Corte, no período compreendido entre 1850 e 1857, sendo que nem todas as apreensões puderam ser feitas antes do desembarque dos africanos e da fuga da tripulação<sup>57</sup>.

Os documentos estão expostos da seguinte maneira: termo de apreensão de africanos boçais; termo de apreensão de embarcação, auto de exame em cadáver; auto de processo e diligência; relação de recolhimento dos africanos enviada pela Casa de Correção da Corte; óbitos informados pela Casa de Correção da Corte; auto de arrolamento e batismo

---

<sup>57</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.150.

dos africanos apreendidos; auto de nomeação e juramento de curador; auto de perguntas aos africanos; auto de exame procedido nas embarcações e nos africanos; auto de corpo e delito nos africanos; auto de depósito dos objetos apreendido nas embarcações; edital e traslado do auto de arrecadação dos objetos apreendidos com as embarcações; mandado de avaliação dos objetos pertencentes às embarcações apresadas, bem como a relação dos objetos; edital de arrematação dos objetos apreendidos; auto de apreensão dos suspeitos de serem os traficantes; auto de perguntas feito aos suspeitos de serem os traficantes; sentença do auditor de Marinha, sentença do Conselho de Estado.

No Rio de Janeiro, a Auditoria Geral da Marinha, teve como auditor José Baptista Lisboa, que julgou os processos de contrabando de africanos apreendidos ao longo da década de 1850.

A seguir, veremos como ocorreram as apreensões desses africanos – homens, mulheres e crianças, na Ilha da Marambaia e quem eram os sujeitos históricos envolvidos na experiência da organização e da repressão ao ilícito comércio. Depois iremos comparar o caso da Marambaia com o caso do Bracuí, processo que não foi encaminhado ao tribunal da Auditoria Geral da Marinha.

### **O primeiro caso: A diligência do chefe de polícia interino Azambuja<sup>58</sup>**

Em 31 de janeiro de 1851, o chefe de polícia interino da província do Rio de Janeiro Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja<sup>59</sup>, por ordem do governo imperial, embarcou às 22h no navio de guerra *Golfinho* da Marinha do Brasil, comandado pelo capitão-tenente Henrique Hosffmith, a fim de proceder à apreensão de africanos recém importados na ilha da Marambaia em virtude de uma denúncia que tivera. Segundo informações, os africanos haviam desembarcado “para as bandas de Guaratiba” e levados por canoas para a praia da Armação, parte interna da ilha, no dia 28 de janeiro do mesmo ano. Azambuja levava a sua

---

<sup>58</sup> AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). Auditoria Geral da Marinha: microfilme 117-2001 (1851) - Processo de presa feita na Ilha da Marambaia de 199 africanos que constava terem sido recentemente ali desembarcados. Todas as informações referentes ao primeiro caso foram tiradas desse processo.

<sup>59</sup> Em consequência da licença que obteve para tratar da saúde, o Dr. Venâncio José Lisboa, passou a servir de chefe de polícia interino o Dr. Bernardo Augusto Nascente de Azambuja. Ele também foi encarregado pelo Presidente de Província do Rio de Janeiro de cuidar do assentamento de todos os africanos livres, empregados no serviço das obras da província. Criou-se um livro próprio de matrícula, onde deveria constar a data de chegada e o destino dos africanos. Ver Relatório Presidente de Província do Rio de Janeiro, 1851.

disposição na diligência, uma Força de Permanentes composta pelo tenente Hermenegildo José Galvão Neves, o segundo tenente Elisário José Barbosa, o alferes João José de Faria, um sargento, dois cabos e vinte e sete praças. Na manhã do dia 01 de fevereiro de 1851, as autoridades desembarcaram na praia da Armação, em frente à casa do comendador Breves.

Proprietário da Marambaia, Joaquim José de Souza Breves é citado por José Murilo de Carvalho como “o maior cafeicultor do país e proprietário de uns seis mil escravos”<sup>60</sup>. Nascido em 10 de junho de 1804 e falecido em 30 de setembro de 1889, Márcia Motta considera-o como “a figura emblemática do poder dos terratenentes do Império no Brasil”<sup>61</sup>. Declarava-se senhor e possuidor de mais de trinta propriedades, comprou a ilha de José Guedes Pinto em 17 de abril de 1847. Maria Sylvia de Carvalho Franco, defende que com a compra, o comendador “resolveu seu problema de escassez de mão-de-obra montando uma empresa negreira na ilegalidade, possuindo navios, fazendo de sua propriedade na Marambaia um entreposto de desembarque e distribuição de escravos”<sup>62</sup>.

Com um pano atado à cabeça, queixando-se de forte enxaqueca e acompanhado por “dois hóspedes”, Breves foi pessoalmente até o chefe de polícia se informar do que se tratava a diligência. Ao saber que estavam em busca de “africanos boçais”, assegurou que em sua propriedade não havia ocorrido desembarque algum e “gentilmente”, ofereceu sua casa para Azambuja descansar da viagem e almoçar em sua companhia.

Enquanto a Força de Permanentes se espalhava pela ilha em busca dos africanos, Azambuja recusou o almoço, mas aceitou o convite a casa do comendador, onde aproveitou para examinar todos os cômodos e nada encontrou que gerasse suspeita de “falcatrua do desembarque de africanos boçais”. Incomodado, Breves considerava um absurdo a diligência em sua ilha, repetia que respeitava as leis do país e as ordens do governo e jamais consentiriam desembarque de africanos em suas propriedades. Queixou-se novamente de enxaqueca, de dor no estômago e foi deitar-se. Azambuja também se retirou e foi ao encontro do alferes Faria que trazia um recado do tenente Neves solicitando o envio de

---

<sup>60</sup> CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.p.254.

<sup>61</sup> MOTTA, Márcia. O Breves e a Marambaia. In: Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003. p.59.

<sup>62</sup> FRANCO, Maria Sylvia C. Homens livres na ordem escravocrata. São Paulo: IEB-USP, 1969. p.210.

mais praças para um sítio a pouco distancia da praia da Armação, onde um “guia” afirmava para lá terem seguido na véspera os africanos desembarcados.

Era a primeira vez que a Marambaia sofria uma diligência encaminhada a Auditoria Geral da Marinha, mas não era a primeira vez que esse tribunal atuava na província do Rio de Janeiro. Três apreensões já haviam sido feitas em 1850: o iate *Rolha* em Macaé com 212 africanos em 04 de outubro, o bergantim nacional *Sagaz*, incendiado pela tripulação na praia do Perú em Cabo Frio, em 04 de novembro e o iate *Jovem Maria* com 291 africanos na “altura da Ilha Grande”. Em todos esses casos, temos a presença do navio, com ou sem africanos, mas essa não era a única forma de apreendê-los. Como bem nos lembra Jaime Rodrigues, “encontrar africanos boçais a bordo dos navios ou em terras próximas ao local do desembarque era outro indício comprometedor de envolvimento no tráfico. Mesmo que apenas um africano fosse localizado, isso indicava que havia a possibilidade da existência de outros”.

O decreto 708 de 14 de outubro de 1850, que regulava a execução da lei 581 e estabelecia medidas para a repressão do tráfico de africanos no Império determinava no artigo.12º que se fossem apreendidos escravos, cuja importação era proibida pela lei de 1831, “fora da embarcação que os trouxe mas ainda na costa antes do desembarque, ou no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, ou em depósitos sítos nas costas ou portos, serão levados ao auditor de Marinha, que procederá a respeito deles pela mesma forma determinada para os apreendidos a bordo”. De fato não demorou muito para os africanos aparecerem. Enquanto caminhava para o suposto local do desembarque, Azambuja encontrou debaixo da guarda uma “porção de africanos boçais” composta por nove homens e sete mulheres que o tenente Neves havia encontrado no tal sítio. O chefe de polícia então mandou convidar o comendador e seus “dois hóspedes” a acompanhá-lo na diligência.

Os hóspedes eram os negociantes de Mangaratiba Antonio Lourenço Torres e João José dos Santos Breves. Eles não especificaram em qual tipo de negócio atuavam em Mangaratiba, sabe-se apenas que João Breves era irmão do comendador e Antonio Lourenço era casado com uma sobrinha de Joaquim Breves (filha de João Breves). Declararam que receberam a notícia que o comendador estava na ilha e decidiram visitá-lo. Chegaram à tarde do dia 30 de janeiro e pretendiam retornar a Mangaratiba naquele mesmo dia. Azambuja perguntou se tinham alguma informação a respeito de um barco que



desembarcou gente nas propriedades da Marambaia e eles responderam que “por um boato vago que ocorreu, sabem que a coisa de seis dias um navio de guerra perseguiu um cargueiro brasileiro que acabou desembarcando gente em terra, não sabendo afirmar que funcionamento possa ter esse boato”. E mais nada declararam.

Logo assim que encerrou o interrogatório, o tenente Neves, participou ao chefe de polícia que o comendador havia deixado a sua residência na Marambaia. Azambuja ordenou que se por acaso Joaquim Breves fosse encontrado em qualquer parte da ilha, deveria ser preso e levado até a sua presença. Agora, tornara-se bastante suspeito de conivente no desembarque dos “africanos boçais”, poderia ser considerado cúmplice, fosse por coadjuvar no desembarque dos escravos em território brasileiro ou ocultá-los do conhecimento das autoridades. De ambas as formas seria punido de acordo com a justiça comum, estava no rol dos “escapáveis” da Auditoria:

No dia seguinte, 02 de fevereiro de 1851, logo depois o amanhecer, Azambuja foi com o guarda marinha Siqueira Lima até o local chamado Serra d’Água, onde havia pernoitado um destacamento de imperiais marinheiros junto com os oficiais encarregados. Chegando lá, encontraram em uma casa trinta e dois escravos ladinos do comendador sob custódia de um sargento. Logo depois chegou o tenente Neves trazendo consigo uma “grande porção de africanos boçais” e um “língua” que declarou ter vindo com eles no mesmo barco, desembarcado no dia 28 de janeiro na praia da Armação e terem ido para Serra d’Água em 01 de fevereiro. Feita essa apreensão, encaminhados e contados os referidos africanos verificou-se serem eles “perfeitamente boçais” num total de 143 do sexo masculino e dez do sexo feminino.

Terminados estes trabalhos, Azambuja ordenou que fossem liberados os escravos ladinos que estavam sob custódia e encerrou a comissão de que havia sido encarregado. Em seu relatório final ao auditor de Marinha, considerou a diligência “delicada e difícil”:

(...) claro que houve desembarque mui recente na Praia da Armação pertencente a Ilha da Marambaia pelo lado interior, e que os africanos boçais assim desembarcados foram passados para um casa e sítio próximo também em pouca distancia da Praia de Fora e logo em seguida entranhados nas matas em companhia de pessoas brancas das quais uma deixou cair um relógio, que entre eles (africanos) havia gente do mar que deixaram um saco com roupas achados no referido mato; e que por um momento procuraram resistir de longe, dando alguns tiros, e que finalmente não pode efetuar a captura de pessoa alguma, além

dos africanos (...). De todas as pessoas que me acompanharam na diligencia, poderá Vossa Senhoria obter esclarecimentos de quem precisar, e por intermédio do africano boçal que acima fiz menção de que servia de “língua” dos outros, conseguirá Vossa Senhoria melhor orientar-se.

Às 4h da tarde do dia 02 de fevereiro de 1851, Azambuja embarcou com os 199 africanos boçais apreendidos, a saber, 182 do sexo masculino e 17 do sexo feminino. Um momento que merece ser destacado no relatório do chefe de polícia é quando ele cita que ao “entrarem a vista para o lado da Barra”, se depararam com a corveta *Bertioga* e o patacho *Andorinha*, ambos da Marinha do Brasil, encontrando-se também nessa direção uma lancha da dita carreta com o tenente Antonio Benedicto Xavier a bordo, Azambuja então mandou dizer-lhe da necessidade de não perder de vista aquele litoral, “a fim de evitar-se a passagem para a terra o comércio dos africanos boçais”. Esse é o momento em que as duas diligências se encontram em alto mar, enquanto Azambuja retornava a corte com os apreendidos na ilha, a outra diligência partia em busca do patacho que perseguiram e que estava encalhado nos mares na Marambaia...

### **O segundo caso: A diligência do juiz municipal Andrade Pinto<sup>63</sup>**

Voltamos agora para 29 de janeiro de 1851, quando o tenente comandante interino da corveta *Bertioga* Joaquim José de Oliveira, avistou no mar da Ilha Grande um patacho bastante suspeito de estar envolvido com o tráfico de africanos. Iniciou-se uma verdadeira caça a embarcação, que acabou encalhando numa das praias da Marambaia. Provavelmente era sobre esse episódio que os comerciantes Antonio Lourenço Torres e João José dos Santos Breves, parentes e hóspedes do comendador Breves se referiam quando interrogados por Azambuja.

O patacho foi encontrado pelo tenente Xavier e pelo tenente Miranda, numa “praia comprida” conhecida como Galhota. Em seu relatório Xavier descreve que ao “montar a ponta da Costa da Marambaia” avistou o casco de um bote, viu sobre a praia corpos de pretos e sobre a terra caminhavam alguns que procuravam entrar nas matas.

---

<sup>63</sup> AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). Auditoria Geral da Marinha: microfilme 120-2001 (1851) – traslado de sentença do processo contra um patacho com carregamento de africanos, encalhado no dia 05 de fevereiro de 1851 nas costas da Ilha da Marambaia. Todas as informações referentes a esse segundo caso foram retiradas desse processo.

Pela tarde do mesmo dia, a corveta *Bertioga* chegou a Marambaia, trazendo mais alguns praças reservas e dois escalares do brigue escuna *Andorinha*. Segundo informações do tenente Xavier, já estavam na ilha cerca de cento e vinte e poucos praças “mais ou menos” espalhados por entre as praias da ilha em busca dos africanos, um número muito maior do que os que participaram da diligência realizada por Azambuja.

Suspeitava-se que o número de desembarcados fosse de quinhentos africanos. Na praia da Armação foram encontrados cerca de 137 e no Engenho d’Água as autoridades se depararam com aproximadamente 333 africanos, “incluindo quatro crias”, sendo a maior parte destes últimos composta por mulheres. Devido ao grande número de africanos, o comandante interino da corveta *Bertioga* escreveu a Luiz Miguel de Souza Melo e Alvim, chefe da esquadra e encarregado do quartel general da Marinha, solicitando que fosse enviado mais apoio para ajudá-lo nas apreensões.

Em 07 de fevereiro de 1851, o vapor de guerra *Golfinho*, comandado pelo capitão tenente Henrique Hosffmith, retornou Marambaia para ajudar na diligência que por ordem do Ministro da Justiça Eusébio de Queiroz, deveria ser procedida sob a direção do juiz municipal e delegado de polícia da vila de Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba João José Andrade Filho. Em seguida, partiu ao encontro deste para entregar-lhe pessoalmente o ofício enviado pelo Ministro.

Andrade Filho já havia estado na ilha dias antes da chegada das forças militares por conta de uma denúncia feita pelo próprio administrador da fazenda da Armação de que um “barco que viera da Costa da África contrabandeando africanos fora perseguido por um navio de guerra brasileiro” e acabou encalhando nos mares da ilha. Em sua primeira visita apreendeu 21 africanos recém desembarcados. Ao retornar a ilha acompanhado dos oficiais e de seu escrivão interino Antonio Maria Morais de Carvalho, o juiz municipal deparou-se com o cadáver de um africano, o qual determinou que fosse examinado imediatamente. Os peritos encarregados declararam que se tratava de um jovem africano de 20 anos e “supunham que tivesse morrido de inanição”. Acreditavam que estava bastante magro por ter sido abandonado junto com os outros e ter se perdido nas matas da fazenda da Armação depois do patacho ter encalhado na Marambaia. Outro cadáver examinado foi de um africano do sexo masculino ainda moço que tinha uma perna quebrada devido a uma “coisa com que viera apreendido” e muito provavelmente faleceu em decorrência desta fratura.

Mas não só os cadáveres dos africanos passavam por exames de perícia, o patacho também precisava ser examinado em busca de sinais que constituíssem presunção legal do destino das embarcações ao tráfico. O juiz municipal então foi até o lugar chamado Galhota, onde o patacho havia encalhado e nomeou para servir de peritos o imediato Oliveira e o segundo tenente José Emygdio Pereira. Após examinarem, declararam que o navio estava aberto, encalhado com o convés partido, que era conhecidamente um patacho, que continha indícios claros de ter vindo da Costa da África pela quantidade de mantimentos que trazia, que encontraram uma bandeira nacional em farrapos, não descobriram seu nome e sugeriram que o melhor que podia ser feito era incendiar seus restos. O juiz então mandou lançar fogo a fim de inutilizá-lo definitivamente.

Nos relatórios dos oficiais percebemos também a presença de pescadores que comumente eram apreendidos pelas autoridades para servirem de guias durante a diligência na ilha. O tenente Xavier relata ter avistado cinco canoas que “navegavam muito encostadas à praia da ilha”. Quando interrogados, todos declararam que estavam na Marambaia pescando e sobre os desembarques, disseram que pela manhã, viram quatro africanos correndo pela praia “os quais não puderam aprisionar” porque sumiram entrando pelas matas. O mesmo tenente também interrogou um marinheiro apreendido que confessou, “por meio de ameaças”, que o capitão do patacho chamava-se “Fulano de Tal Freire”, o consignatário Manoel Botelho, o navio transportava aproximadamente quinhentos africanos, que ele escapou junto com mais três indivíduos num bote na véspera do patacho encalhar e que “o fim deles em terra era saber onde residia o consignatário e depois saber onde este queria que desembarcasse os africanos”.

Em 11 de fevereiro, todos os apreendidos foram remetidos aos cuidados do auditor de Marinha da corte José Baptista Lisboa. A divisão foi feita da seguinte forma: 93 na corveta *Bertioga*, 88 no brigue escuna *Andorinha* – incluindo “um pardinho recém nascido”, e 369 no vapor de guerra *Golfinho*. Foram também colocados a disposição do auditor Lisboa os cinco presos: 1) Clemente Eleutério Freire “que se julga o capitão”; 2) Antonio Silveira Soares “passageiro”; 3) José Rosa “marinheiro”; 4) José da Silva “piloto”; 5) João Valentim “liberto”.

Entre a documentação apreendida, foram enviadas aos cuidados do Auditor: 1) uma carta dirigida a Clemente Eleutério Freire datada de 02 de dezembro de 1850 em Benguela

e assinada por Silva; 2) uma carta de liberdade passada em Luanda no dia 09 de dezembro de 1846 por Clemente Eleutério Freire ao seu escravo João Valentim; 3) um título de habilitação passado no consulado de Portugal em Pernambuco aos 13 de janeiro de 1849 em nome de João Valentim; 4) um passaporte emitido pela Secretaria de Polícia da Corte em 18 de novembro de 1850 a Francisco José de Souza para o Rio de Janeiro; 5) uma carta feita em Luanda em 10 de julho de 1850 emitida por Augusto Guedes Garrido a Francisco Antonio Flores; 6) uma carta emitida do Rio de Janeiro em 05 de outubro de 1850 a Rocha na Barra de São João por Estácio; 7) uma carta dirigida a Andrés Castilho e João por Bernardo do Rio de Janeiro (sem data).

Desembarcaram no Rio de Janeiro em 12 de fevereiro de 1851. Em razão do mal estado de saúde dos africanos o auditor mandou que fossem conduzidos o mais rápido possível à Casa de Correção, para serem atendidos nas enfermarias. Entre os africanos que estavam no brigue escuna *Andorinha* três não sobreviveram à viagem, eram eles: dois meninos, um de 6 e outro de 11 anos de idade e uma mulher de 30 anos. De acordo com os peritos, todos morreram de inanição. Os embarcados no vapor de guerra *Golfinho* também estavam em péssimo estado de saúde. Em seu relatório o comandante Hosffmith chega a declarar a necessidade de mantê-los em quarentena caso algum desses apreendidos viesse a falecer durante a viagem, ou mesmo “derramar o alarme nesta cidade agitada ainda pelas tristes recordações da última epidemia”. E de fato uma africana de 26 anos faleceu em decorrência de uma forte disenteria enquanto seguiam em direção ao Rio de Janeiro. Provavelmente a declaração do comandante Hosffmith referia-se a forte epidemia de febre amarela que assolou o Rio de Janeiro no verão de 1850. As estimativas indicam que mais de um terço dos 266 mil habitantes do Rio contraíram a doença neste período. O número oficial de mortos durante a epidemia chegou a 4160 pessoas, mas tudo indica que o total indicado foi consideravelmente estimado. Houve quem falasse em 10 mil, 12 mil, 15 mil vítimas fatais. O péssimo estado de saúde dos africanos alimentava o medo das autoridades. Os peritos eram nomeados para declararem a causa da morte dessas pessoas na hora, a grande maioria das vezes eram os oficiais presentes, não havia preocupação na distinção de cargos. Impossibilitados de analisarem com precisão, as declarações eram feitas na suposição.

Uma parte da Força de Permanentes e Pedestres continuou na ilha vistoriando os

africanos que não puderam embarcar no *Golfinho* porque estavam muito doentes. Encontramos anexados ao processo mais três óbitos de jovens africanos, um morreu devido a ferimentos de bala e outros dois de inanição. Em 15 de fevereiro de 1851 mais sete africanos e três passageiros do patacho foram remetidos ao auditor de Marinha a bordo do vapor *Recife*, comandado pelo capitão tenente Francisco Alcântara.

Quanto aos tenentes Xavier e Miranda, o primeiro deixou a ilha e partiu junto a outros oficiais para uma nova diligência em Jaguanum, ilha vizinha a Marambaia, onde fizeram uma “completa exploração e não descobriram nenhum africano boçal”. O segundo retornou da comissão em 18 de fevereiro tão doente quanto os africanos. Ardendo em febre ele contou em seu relatório que durante os dias que ficou na ilha só se alimentava de cana e milho e era atacado constantemente por mosquitos e marimbondos.

### **A resposta do comendador Joaquim José de Souza Breves**

Algumas vezes, as disputas que corriam na Justiça do Império decorrente da ilegalidade e repressão ao tráfico de africanos, acabavam repercutindo nos principais jornais da corte em forma de artigos. E foi justamente esse o recurso utilizado por Breves quando em 14 de fevereiro de 1851, publicou no *Jornal do Commercio* na sessão de publicações a pedido uma carta com título “Negócios da Marambaia” na qual tentava desqualificar a diligência do chefe de polícia interino Azambuja em sua propriedade, declarando que o mesmo era seu inimigo pessoal.

Em sua versão, o comendador nos conta que devido a uma dose de cachaça oferecida durante o almoço em sua residência na fazenda da Armação, o comandante da operação tenente Neves, teria ficado completamente alcoolizado e fora de si. Em consequência disso, o mesmo acabou invadido as enfermarias da ilha e levado aleatoriamente os seus escravos, declarando-os forros:

O comandante antes de embarcar a gente nova no porto da fazenda, para onde o tinham trazido, mandou tocar o sino para juntar toda a escravatura que se achava em casa, por ser domingo, e ali, contando todos, declarou que eles e a fazenda pertenciam à nação; mas como ainda se não me intimou judicialmente esta sentença, julgo-me por hora na posse e no domínio dela. É o exposto aqui que presenciei e que ouvi de pessoas que foram a tudo presentes e que merecem inteiro crédito.

As duas principais questões que assombravam os proprietários rurais na década de 1850 podem ser exemplificadas com a frase de Breves quando diz que o comandante declarou que os escravos e a fazenda pertenciam à nação: a repressão ao tráfico de africanos e a política de terras. Essas medidas atingiram profundamente os interesses dos proprietários rurais, ou pelo menos parcela deles, a qual o comendador estava incluído. Por isso a medida providencial em desqualificar a atuação da diligência, numa tentativa de mostrar através da imprensa o que considerava como uma forma abusiva de repressão.

Uma semana depois, em 21 de fevereiro, foi publicada no mesmo jornal a réplica de Azambuja. Nela, o chefe de polícia conta mais uma vez a sua versão da apreensão dos africanos, acusa Breves de inverter os fatos e defende a atuação do tenente Neves:

“(...) antes de entrar na casa me foram apresentados alguns pretos doentes, que eu, reconhecendo serem escravos da fazenda, declarei logo que a diligência não se entendia com eles, e que portanto, fossem levados para onde estavam [...] nada receasse, pois eu não ia ali resolver o passado, nem fazer pesquisas inquisitoriais, e tão somente descobrir africanos boçais, que contava terem desembarcado de próximo naquela ilha (...)”

Mas qual era esse “resolver o passado” que Azambuja se referia? Beatriz Mamigonian defende que, “considerando que a ilegalidade da propriedade dos escravos trazidos depois de 1831 estava inscrita na lei, como se sustentou o direito dos senhores sobre a propriedade dos escravos nas duas décadas de tráfico ilegal?”. Podemos encontrar uma possível resposta nas palavras do próprio Breves, em sua tréplica ao chefe de polícia publicada no mesmo jornal:

“Assevera S.S em sua correspondência o haver me dito que não pretendia resolver o passado. Ora, entendo eu que esse passado são os importados antes da lei de 4 de setembro”

O comendador reclamava que Azambuja “lançou mão de seus cavalos e arreios” sem pedir permissão ao seu administrador da fazenda da Armação, utilizou dos seus escravos para práticas sem o seu consentimento e garantia que 46 de seus escravos ladinos foram levados pela diligência como boçais porque não sabiam falar bem o idioma português:

“Pois S.S. que tem estado em fazendas ignora que há pretos que em pouco tempo o aprendem, e outros que ainda com trinta anos de casa não falam coisa alguma que se entenda? Ali mesmo na Marambaia posso eu apresentar um comprado talvez há mais de 40 anos, por nome Domingos, de nação Congo, hortelão (que foi dos Srs. Guedes), que não fala uma só palavra do português, enquanto porem que outros tenho visto, comprados há dois anos que falam melhor que muitos crioulos; logo, escolhendo-os S.S. em porção, havia de achar muitos que falam em mal, pois ninguém ignora que um africano quando chega as nossas fazendas é logo metido no meio dos outros em os trabalhos de lavoura, falando apenas com um feitor que os dirige, que quase sempre se escolhe da mesma nação para se entenderem, e que por isso lhes leva muito tempo a aprender o nosso idioma: é pois essa observação do Sr. Azambuja daqueles que não constituem grande prova em favor do boçalismo, e muito principalmente sabendo eles que fingindo-se boçais seriam libertos e iriam para a sua terra”.

A carta de Breves reflete a fragilidade do direito do senhor sob a propriedade escrava diante do “boçalismo”. Falar e entender português tornava o africano um alvo de disputas entre diversos agentes sociais envolvidos no tráfico ilegal. O Estado Imperial entendia a proficiência no idioma como principal prova de desembarque ilegal e através do decreto de 12 de abril de 1832 regulamentava as diligências para a aplicação da lei de 1831, determinando em seu artigo 9º:

“Contantando ao intendente geral da polícia, ou a qualquer juiz de paz ou criminal que alguém comprou ou vendeu preto boçal, o mandará vir a sua presença, examinará se entende a língua brasileira, se está no Brasil antes de ter cessado o tráfico da escravatura, procurando, por meio de intérprete, certificar-se de quando veio da África em que barco, onde desembarcou, por que lugares passou, em poder de quantas pessoas tem estado, etc”.

O resultado disso foi o seguinte: de um lado, os interessados na continuidade do tráfico atlântico tentavam a todo custo justificar que seus escravos eram ladinos, do outro, crioulos e ladinos emudeciam-se para mostrarem-se boçais. Estes eram os escravos reclamos por Breves:

Relação dos escravos ladinos e crioulos levados das fazendas da Marambaia

1	Isidoro Cabinda	17	Estevão Cabinda	33	Manoel Monjolo
2	José Congo	18	Elias Cabinda	34	Joaquim Cabinda
3	Candido Monjolo	19	André Monjolo	35	Thomé Cabinda



4	Rafael Monjolo	20	Camillo Cabinda	36	Pio Cabinda
5	Victorino Cabinda	21	Américo Cabinda	37	Umbelino Cabinda
6	Salvador Monjolo	22	Valetim Cabinda	38	Delfino Cabinda
7	Theodoro Cabinda	23	Nicolau Cabinda	39	Anastácio Cabinda
8	Damião Cabinda	24	Herculano Cabinda	40	Cosme Cabinda
9	Daniel Cabinda	25	Thomazia Cabinda	41	Belarmino Cabinda
10	Israel Cabinda	26	Eulália Cabinda	42	Justina Crioula
11	Simplicio Cabinda	27	Silvéria Cabinda	43	Maria Cabinda
12	Antônio Cabinda	28	Francelina Cabinda	44	Juliana Cabinda
13	Hildefonso Cabinda	29	João Crioulo	43	Benedicta Monjola
14	Felippe Cabinda	30	Agripino Congo	46	Antônio Cabinda
15	Caetano Cabinda	31	João Cabinda		
16	Belmiro Cabinda	32	Francisco Monjolo		

Sobre o fato de não ter comparecido a bordo do vapor *Golfinho* para prestar depoimento sobre os africanos boçais apreendidos em sua propriedade, o comendador se justificou dizendo mais uma vez que estava muito doente naquele dia e perguntava: “será isso crime?”. Insistia que Azambuja havia presenciado seus esforços para não sair da mesa durante o almoço oferecido na Armação “apesar dos vômitos que o acometiam” e terminava dizendo: “Mais censurado deverá ser o Sr. Azambuja (...) que o tratei em minha casa correspondeu com uma despedida a inglesa!!”. Defendia-se dizendo que não havia fugido das autoridades:

“Achando-se o Sr. Azambuja já na praia, mandou por um inferior chamar os Srs. João Breves e Torres, meus hóspedes, e com eles se embarcou para bordo, levando as minhas canoas e os escravos que mencionei, sendo neste ato que também me mandou chamar por um oficial; porém recebendo eu tal convite, ordenei dissessem a este senhor que eu não estava em casa, o que não faria por certo com qualquer outra autoridade que não fosse exercida por uma por um meu rancoroso inimigo; assim como também outro que não fosse o Sr. Azambuja não se atreveria a mandar-me chamar, como se o fizera a um seu moleque, sendo sim certo que, apesar da resposta que dei ao chamado de S.S., só cheguei a retirar-me ao anoitecer desse mesmo dia, e fui pousar em casa de um amigo meu no Jaguarão, em consequência da continuação do meu incomodo.”

A correspondência do administrador da fazenda da Armação também foi publicada no jornal por Breves. Nela ele compara a atuação do juiz municipal com a atuação do chefe de polícia. Durante a diligência coordenada pelo primeiro não houve nenhum ato de violência, não lançaram mão de nada da fazenda sem antes solicitarem e no final ainda pagaram 30\$000rs para gratificar os pretos ladinos na apreensão dos negros novos. Quanto à diligência coordenada pelo segundo, declarou que de tudo se apoderam sem nada pedirem: cavalos, bois, e inclusive “arvoraram os negros da fazenda em capitães do mato”.

Vale à pena lembrar que todo esse debate na imprensa entre o comendador e o chefe de polícia encontra-se anexado ao processo da Auditoria, e muito provavelmente interferiu no julgamento do auditor sobre a liberdade desses apreendidos.

### **O caso do Bracuí**

Em 22 de dezembro de 1852, o delegado de polícia de Angra dos Reis apresentou uma denúncia para o então Ministro dos Negócios da Justiça, José Ildefonso de Sousa Ramos, sobre o desembarque de aproximadamente 500 africanos em terras da Fazenda Santa Rita do Bracuí, localizada na freguesia da Ribeira, próxima a cidade de Angra e propriedade do comendador José Joaquim de Souza Breves, irmão mais velho de Joaquim Breves, o “Breves da Marambaia”. No mesmo mês Sousa Ramos contactou os presidentes de província do Rio de Janeiro e São Paulo e mobilizou diretamente o Corpo de Permanentes da Corte, o juiz de direito da comarca de Guaratinguetá e o chefe de polícia da província de São Paulo, para que desse início as investigações e se abrissem os processos.

Diferente de seu Joaquim Breves, que pertencia ao partido Liberal, o “Breves do Bracuí” pertencia ao partido Conservador e tudo indica que possuía uma boa relação com Eusébio de Queiroz. Em 15 de janeiro de 1853, José Breves enviou uma carta direcionada a Eusébio reclamando dos métodos adotados pela polícia local na busca de negros novos nas fazendas e demonstrando como a sua fazenda do Bracuí devido às características geográficas, dificilmente poderia receber desembarque, ao contrário das vizinhas<sup>64</sup>. No dia

---

<sup>64</sup> YABETA, Daniela. Joaquim José de Souza Breves: Rei do Café e Barão dos Escravos – Política, escravidão e tráfico clandestino na Ilha da Marambaia (1804-1889). Rio de Janeiro: UFRJ/ CFCH/ IFCS, Monografia, 2007.p.47.

seguinte 10 africanos boçais foram apreendidos acompanhados de um escravo ladino em um “rancho aberto”, em terras da Fazenda Resgate, localizada na província de São Paulo, propriedade de Manuel de Aguiar Vallin.

Em 27 de maio de 1853, José Breves escreveu novamente a Eusébio denunciando, em seu nome e em nome dos fazendeiros da região, o modo arbitrário com que os policiais têm invadido as fazendas a procura de escravos ilicitamente importados. São também de maio as últimas notícias que temos sobre as operações em busca dos desembarcados na região. Costa que 68 africanos foram apreendidos no total. Manuel de Aguiar Vallin foi acusado pelo crime de importação de africanos livres, de acordo com o parágrafo 3 do artigo 3 da lei de 07 de novembro de 1831. Apesar de o desembarque ter ocorrido em seu porto, José Breves não respondeu por nada, muito provavelmente por ser amigo de Eusébio de Queiroz. A acusação recaiu para seu irmão Joaquim Breves, o “Breves da Marambaia”, por terem achado africanos em sua propriedade.

Aqui apontaremos as principais semelhanças entre o caso do Bracuí e o caso da Marambaia. Para isso selecionamos três itens: 1) os jornais; 2) o número de africanos apreendidos; 3) o contingente das diligências.

Antes de começar a falar do debate nos jornais, é importante destacar outros itens que são similares nos dois casos como o parentesco entre os dois Breves, a localização geográfica da Marambaia e do Bracuí – ambas no sul fluminense do Rio de Janeiro - e o curto espaço de tempo entre os dois desembarques. Como já foi dito anteriormente, notícias sobre ilegalidade e repressão ao tráfico de africanos apareciam com frequência estampadas nos grandes jornais de circulação da Corte. Entre fevereiro e março de 1851, podemos acompanhar a troca de acusações entre Joaquim Breves e o chefe de polícia interino Azambuja no *Jornal do Commercio*. No geral podemos destacar que nesse debate três argumentos eram sustentados pelo comendador: 1) seu compromisso com a nova legislação antitráfico; 2) o modo arbitrário de atuação da diligência; 3) o fato de terem levado grande número de escravos ladinos em lugar dos boçais. Dois anos mais tarde, com o caso do desembarque do Bracuí, muitas cargas voltaram a ser enviadas e divulgadas nos principais jornais da capital dando início a importantes polêmicas em relação à defesa dos acusados, principalmente Manuel Vallim e Joaquim Breves. A grande maioria dessas cartas eram enviadas por autores anônimos, algumas assinadas por fazendeiros conhecidos e outras das

câmaras municipais circunvizinhas. Através delas podemos perceber o intrincado jogo que vai se estabelecendo no difícil encaminhamento da repressão ao comércio atlântico de africanos. Figuras importantes e influentes na região, os acusados frequentemente recebiam cartas de solidariedade e confiança que eram publicadas em diferentes jornais. Para Vallim procurava-se negar que sua fazenda Resgate – localizada no município de Bananal SP - fosse próxima à foz do Rio Bracuí, em Angra dos Reis (RJ). Desconsiderando a possibilidade de que muitos desses desembarcados terem sido distribuídos por todo o Vale do Paraíba. Para Breves, tentava-se provar que o fato de terem sido encontrados africanos em suas terras não significava ser ele o responsável. Os verdadeiros culpados poderiam ter deixado a “carga” ali propositalmente<sup>65</sup>.

O argumento utilizado para inocentar Joaquim Breves, de que os africanos encontrados em sua propriedade não necessariamente pertenciam a ele, foi o mesmo que o próprio utilizou anos antes. Vejamos.

Uma nota publicada em 31 de dezembro de 1850 por James Hudson, encarregado dos assuntos britânicos no Brasil, acusava as fazendas da Marambaia, Armação e Conceição (todas localizadas dentro da ilha), propriedade de Joaquim Breves, de serem pontos de desembarques constantes de africanos e cobrava uma atitude do Governo Imperial brasileiro. Breves respondeu a acusação no *Jornal do Commercio* em 14 de fevereiro de 1851 alegando que, embora o Ministro dos Negócios Estrangeiros Paulino José Soares de Souza, declarasse nada saber sobre esses desembarques clandestinos, foi após a denúncia feita por Hudson que a Marambaia passou a ser alvo das diligências em busca de desembarcados:

“O Sr. Ministro da Inglaterra talvez tenha ouvido dizer que na Marambaia se há desembarcado africanos, o que é público, e eu não nego; mas também não pode ignorar que essa Ilha tem mais de 20 léguas de praia e costa, onde, sem ciência minha e de meus famulos, podem aportar embarcações, desembarcar gente e seguir o seu destino, como aconteceu, com a embarcação de S. Domingos Enéas, e com esta outra que foi a pouco apreendida, e como acaba de acontecer com outra que há depois dessa ali chegou a 5 do corrente, e sendo casualmente vista pelo meu administrador, deu este providencias a ser entregue as autoridades, apreendendo logo alguns africanos, de que deu parte a policia, não os querendo receber o comandante de uma embarcação de guerra a quem também de dirigiu,

---

<sup>65</sup> ABREU, Martha. O caso Bracuhy. In: Resgate: uma janela para o oitocentos. Rio de Janeiro. Toopbooks, 1995. p. 171-172.

como tudo se vê da carta abaixo copiada; isto em virtude de ordens que já lhe havia eu expressamente dado, desde que por virtude da lei de 04 de setembro, e de algumas providencias dadas pelo governo do meu país, a respeito da repressão do tráfico reconheci que havia vontade de acabar com ele, o que, por honra do Brasil, há mais tempo deveria ter acontecido”.

Percebemos que, tanto no caso do Bracuí quanto no caso da Marambaia, as correspondências publicadas nos jornais apresentam uma estratégia de defesa, ao declararem, nesses dois momentos de 1851 e 1853, que ambos os senhores sempre foram a favor do fim do tráfico e conhecedores das justificáveis intenções do governo imperial. Alegam que assumiram um compromisso com a nova lei antitráfico, e chamam a atenção para a forma arbitrária de atuação das diligências.

Um segundo ponto que merece ser destacado, quando analisamos as correspondências publicadas nos jornais, diz respeito às queixas em torno da figura responsável por comandar a diligência para apreensão de africanos. No caso do Bracuí, o juiz de direito substituto da comarca de Guaratinguetá, Antonio Barbosa Gomes Nogueira, foi o responsável coordenar os soldados do Corpo de Permanentes da Corte em busca dos desembarcados, e por isso, tornou-se o principal alvo de oposição dos fazendeiros da região. Destacamos uma carta enviada por um fazendeiro da região e publicada em 06 de fevereiro de 1853 no *Jornal do Commercio* na qual Gomes Nogueira é acusado de cometer abusos, “dar busca rigorosa na casa de habitação, senzalas, paios, engenhos, tulhas, mato virgem e capoeiras” nas suas fazendas e nas de outros, sem mandatos de busca ou indícios reais para isso, provocando sérias insubordinações entre os escravos. Chamado de “moço sem experiência e ávido de ambição” a carta acusava Gomes Nogueira de tomar aquelas atitudes para conseguir obter promoções. Ora, não foi exatamente isso que Joaquim Breves fez com o chefe de polícia interino Azambuja em 1851?

No caso da Marambaia, Azambuja é citado por Breves, em suas correspondências publicadas no *Jornal do Commercio*, como seu inimigo pessoal e por isso não desejava “dar-lhe pretextos para novas perseguições” porque dele não podia esperar “toda imparcialidade e justiça”. Considera a diligência conduzida por ele um “atentado horróroso”, anarquizando os escravos de sua fazenda e proclamando-os livres, arrombando-se portas, disparando-se tiros, apreendendo escravos ladinos e crioulos, fazendo mortes, arrancando os enfermos de seus leitos e apossando-se do que encontrava. E por último,

insinua que todo esse empenho de Azambuja seria para conseguir ser eleito para a Assembléia Legislativa<sup>66</sup>.

Em ambos os casos, como nos chama atenção Martha Abreu, o que parecia efetivamente mais preocupar os fazendeiros em geral era a intromissão de outra autoridade, que não a senhorial, dentro de sua propriedade. Principalmente por essa autoridade representar a política do Governo Imperial, disposta a continuar as investigações e as intervenções. Além disso, a presença dessas autoridades em busca dos africanos desembarcados colocou em pauta a questão sobre quais escravos tinham direito de ser livres. A lei determinava que todos os desembarcados depois de 07 de novembro de 1831 deveriam ser emancipados, porém, na prática, não eram bem assim que funcionava. Em ambos os casos, de Bracuí e da Marambaia, as autoridades deixavam bem claro que estavam em busca dos desembarcados recentemente. Como declarou o chefe de polícia interino Azambuja, “não estavam ali para resolver o passado”. Acontece que alguns africanos antigos ou escravos “crioulos” se acharam com os mesmos direitos dos “novos”. Como diria Joaquim Breves: “Ignora alguém o império que exerce a liberdade, ainda que no coração de um selvagem?”<sup>67</sup>. Vejamos os exemplos de Bracuí e da Marambaia.

Em 1853, o preto Braz, que falava corretamente o português e aparentava ter 31 anos de idade, foi um dos africanos apreendidos no município do Bananal e depositados na Casa de Correção da Corte, onde aguardava o julgamento sobre sua liberdade. Ao ser interrogado pelas autoridades alegou que era “dos depois da lei de 07 de novembro de 1831”. Sua declaração confirma que a notícia dos direitos à liberdade, inclusive daqueles chegados antes de 1850 estava espalhada por toda região<sup>68</sup>. Quanto a Marambaia, Breves relata na sua correspondência publicada no *Jornal do Commercio* de 06 de março de 1851, que durante uma das diligências na ilha, alguns ladinos fingiram ser novos e foram se meter no meio dos boçais com uma simples tanga. Por essa atitude de “malícia” foram ameaçados de castigo e em decorrência disso, se entregaram ao administrador da fazenda. Porém, o “mais velhaco” manteve a sua posição e quando lhe faziam perguntas, “bolia com a cabeça” indicando que nada entendia e, por isso foi levado com os demais. Joaquim Breves

---

<sup>66</sup> Biblioteca Nacional – *Jornal do Commercio*: 14 de fevereiro de 1851/ 06 de março de 1851.

<sup>67</sup> Biblioteca Nacional - *Jornal do Commercio*: 06 de março de 1851.

<sup>68</sup> ABREU, Martha. O caso Bracuhy. In: Resgate: uma janela para o oitocentos. Rio de Janeiro. Toopbooks, 1995. p. 189.

considerava que, ao reproduzirem-se tais ocorrências, “dariam asas a qualquer preto ladino, para se evadir do castigo quando cometesse um crime, depois se iria apresentar a qualquer autoridade, sem querer falar, para ser considerado boçal”. Esses dois exemplos nos mostram as estratégias em busca da liberdade que eram utilizadas pelos escravos.

O segundo ponto a ser comparado entre os dois casos em questão refere-se à quantidade dos apreendidos pelas diligências. Durante os meses de janeiro a maio de 1853 dos 500 africanos que constavam terem desembarcado no porto do Bracuí, cerca de 68 foram apreendidos pelas autoridades. No caso da Marambaia, entre os dias 01 e 15 de fevereiro de 1851, duas diligências apreenderam 756 africanos. Um número mais de dez vezes maior. O contingente disponibilizado para essas diligências também merecem ser destacado. No caso do Bracuí, o Ministro Sousa Ramos contactou os Presidentes de Província do Rio de Janeiro e de São Paulo, o Juiz de Direito da Comarca de Guaratinguetá, o chefe de polícia de São Paulo e ainda mobilizou o Corpo de Permanentes da Corte. Para a Marambaia, partiram na primeira diligência o chefe de polícia interino do Rio de Janeiro, cinco oficiais de Marinha e mais 27 Imperiais Marinheiros, todos a bordo do vapor de guerra *Golfinho*. Na segunda diligência, além do juiz municipal e delegado de Mangaratiba João José de Andrade Pinto, foram relacionados 5 embarcações: corveta *Bertioga*; brigue escuna *Andorinha*; brigue escuna *Fidelidade*; vapor de guerra *Golfinho* e vapor de guerra *Recife*, todas compostas por seus oficiais e praças, um número provavelmente superior a duzentas pessoas<sup>69</sup>.

De acordo com Martha Abreu, a ação desses personagens que atuaram tanto no caso do Bracuí quanto no caso da Marambaia, não foi algo isolado, oportunista ou partidário. Estavam ali, acima de tudo, com consentimento dos Ministros da Justiça da época, Eusébio de Queiroz (1851) e Sousa Ramos (1853). A grande diferença dos dois casos consiste na seguinte questão: por que o caso do Bracuí não foi encaminhado para a Auditoria Geral da Marinha, conforme determinava a legislação de 1850, já que as autoridades estavam tão dispostas a cumpri-la?

Percebemos que de fato houve boa vontade do Governo Imperial para reprimir o

---

<sup>69</sup> Nas fontes aparecem pelo menos 120 praças a bordo do *Andorinha*. AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). Auditoria Geral da Marinha: microfilme 120-2001 (1851) – Translado de sentença do processo contra um patacho com carregamento de africanos, encalhado no dia 05 de fevereiro de 1851 nas costas da Ilha da Marambaia.

comércio clandestino de escravos na região, disso não há dúvidas. Os contrabandistas foram deportados, vários fazendeiros foram acusados do crime de importação de africanos, contaram com auxílio da Polícia e da Guarda Nacional, dos Presidentes de Província do Rio de Janeiro e de São Paulo, Juizes de Direito e Promotores Públicos. Mas, ao contrário do que afirma a mesma autora, não era a primeira vez que o Governo Brasileiro ordenava uma operação sistemática nas fazendas em busca de africanos recém desembarcados. Dois anos antes a Marambaia já havia sido palco de duas diligências, que apesar de terem ficado menos tempo, foram muito maiores do que a do caso Bracuí.

Os fazendeiros acusados pelo crime de importação foram julgados pela justiça local e absolvidos, seguindo a lei de 1831. Quanto aos 68 africanos apreendidos, seguiram o mesmo destino dos da Marambaia. Ao chegarem à Corte foram depositados na Casa de Correção e lá aguardaram a decisão sobre suas liberdades. A diferença foi que, ao invés do auditor julgar em primeira instância se deveriam ou não ser emancipados, neste caso, foi o próprio Ministro da Justiça quem assinou duas cartas de liberdade.



## CAPÍTULO II – OS INTERROGATÓRIOS

A primeira vez que tive acesso aos processos julgados pela Auditoria Geral da Marinha, fiquei impressionada com o volume de africanos apreendidos na ilha da Marambaia e com os interrogatórios que foram feitos a alguns deles que sabiam falar o idioma português. Este procedimento seguia o artigo 24º do decreto 708 de 14 de outubro de 1850, que regulamentava a atuação do tribunal da Auditoria em primeira instância.

Cabia ao auditor de Marinha competente proceder à inquirição de testemunhas para descobrir os criminosos, mas além dele, também estavam habilitados a proceder ao interrogatório os responsáveis pelas apreensões dos africanos ou mesmo o promotor público. Através destas inquirições, temos a possibilidade de “ouvir” o que estes sujeitos têm a nos dizer sobre a experiência do tráfico atlântico, desde o momento do embarque na costa africana até o desembarque na ilha do comendador, com destaque principalmente, para o período em que ficaram dentro dos navios.

Digo “sujeitos” porque aqui estou me referindo não somente aos africanos, mas também aos suspeitos de cometerem o crime de importação de escravos, acusados de pirataria<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> O uso de processos criminais como fonte em análises históricas e antropológicas remonta a década de 1980, destacadamente pelos trabalhos de: Boris Fausto, *Crime e cotidiano: a criminalidade em São Paulo: 1880-1924*. São Paulo, Brasiliense, 1984; Sidney Chalhoub, *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. São Paulo, Brasiliense, 1986; Maria Helena Machado, *Crime e Escravidão: trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas, 1830-1888*. São Paulo, Brasiliense, 1987. É importante destacar também que este foi o momento de difusão da História Social no Brasil e no caso específico das análises baseadas em processos judiciais, tiveram grande influência na historiografia brasileira as obras de: Michel Foucault, *Vigiar e Punir*. Petrópolis, Vozes, 1977; Carlo Ginzburg, *O queijo e os vermes*. São Paulo, Cia. das Letras, 1986; Natalie Zemon Davis, *O retorno de Martin Guerre*. São Paulo, Paz e Terra, 1987; Michelle Perrot, *Excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros*. São Paulo, Paz e Terra, 1988. E. P. Thompson, *Senhores e Caçadores: a origem da lei negra*. São Paulo, Paz e Terra, 1987. Sobre História Social, ver Hebe Mattos [de Castro], “História Social”, in Ronaldo Vainfas e Ciro Cardoso, *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro, Campus, 1997. Todos esses trabalhos utilizaram os processos criminais como forma de se recuperar o cotidiano dos trabalhadores, escravos, etc. e tentaram reconstruir uma história “vista de baixo”. Entretanto, as antropólogas Mariza Correa e Yvonne Maggie lembraram em seus trabalhos (Mariza Correa, *Morte em Família: representações jurídicas de papéis sexuais*. Rio de Janeiro, Graal, 1983. Yvonne Maggie. *Medo do feitiço: relações entre magia e poder no Brasil*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1992. Para um sumário da posição das duas, ver Carlos Augusto Costa Ribeiro,

Mas, antes de chegar ao momento de “ouvi-los” o auditor deveria receber esses africanos na Corte, separá-los por sexo, relacioná-los por números seguidos de nomes e de outros sinais que os pudesse distinguir, como determinava o artigo 6º do mesmo decreto<sup>71</sup>. Caso ainda não tivessem sido batizados, ou mesmo na dúvida, também cabia ao auditor providenciar o batismo “imediatamente”. A seguir veremos como foi esse procedimento com os apreendidos na Ilha da Marambaia.

Em 03 de fevereiro de 1851, o auditor de Marinha José Baptista Lisboa, foi pessoalmente a bordo do vapor de guerra *Golfinho*, para receber os 199 africanos apreendidos na Marambaia durante a diligência coordenada por Bernardo Augusto Nascente de Azambuja, chefe de polícia interino da província do Rio de Janeiro.

Acompanhado de seu escrivão, Cândido José Velho Bittencourt<sup>72</sup> e do coadjutor da Freguesia de Santana, Antonio da Rocha Pinto, Lisboa foi recebido a bordo pelo tenente Januário Castro, imediato do vapor *Golfinho*. O auditor logo verificou que entre os apreendidos havia 182 homens e 17 mulheres, muitos em péssimo estado de saúde. Decidiu não proceder ao batismo “conforme recomendava o artigo” e ordenou que todos fossem remetidos à Casa de Correção da Corte<sup>73</sup> para que pudessem ser tratados convenientemente de suas doenças.

---

*Cor e criminalidade: estudos e análise da justiça no Rio de Janeiro (1900-1930)*. Rio de Janeiro, Edufrj, 1995, p. 9), que esses processos são fontes oficiais, produzidas pela Justiça e por isso, também devem ser analisados como “mecanismos de controle social”. Devemos refletir sobre as atividades e crenças dos profissionais envolvidos, responsáveis por decidir o que devia constar nos autos. O debate em torno da voz dos “subalternos”, como então se denominava, e a reflexão sobre a Justiça, deu origem a vários estudos que contemplaram as duas dimensões, produzindo análises profícuas e originais sobre temas distintos. GRINBERG, Keila. Processos criminais: A História nos porões dos arquivos judiciários. In: O Historiador e suas fontes. Rio de Janeiro: Editora Contexto, 2009.

<sup>71</sup> Artigo 6º – Se a embarcação for apresada tendo a bordo escravos, cuja importação é proibida pela Lei de 07 de novembro de 1831, o auditor de Marinha, depois de verificar seu número, e se coincide com a declaração do apresador, os fará relacionar por números, seguidos de nomes, se os tiverem, e de todos os sinais, que os possam distinguir, fazendo-os examinar por peritos, a fim de verificar se são dos proibidos. Concluída esta diligência, de que se fará processo verbal especial, os fará depositar com a segurança e cautelas que o caso exigir, e sob sua responsabilidade se os africanos não tiverem sido batizados, ou havendo sobre isso dúvida, o auditor de Marinha deverá providenciar para que o sejam imediatamente. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850. (Coleção Leis do Império do Brasil)

<sup>72</sup> Artigo 22º - Sobre o escrivão designado pelo auditor de Marinha: Haverá um escrivão especial para estes processos, designado dentre os que servem ante outros juizes ou tribunais. Nos seus impedimentos, ou quem não for designado pelo governo, servirá aquele que o auditor de Marinha escolher. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850. (Coleção de Leis do Império do Brasil)

<sup>73</sup> Depois de passar por um longo período de construção, tornou-se um espaço reconhecido na cidade pela grande movimentação de grupos de escravos, africanos livres, galés, menores, envolvidos em inúmeras questões de controle social e disputas de trabalho. Ver: SANT`ANNA, Marilene Antunes. Por trás dos muros

Três dias depois, em 06 de fevereiro de 1851, Lisboa foi até a Casa de Correção acompanhado mais uma vez de seu escrivão Bittencourt e do coadjutor da Freguesia de Santana para finalmente proceder ao batismo nos mesmos africanos, “dando-lhes nomes, honrando-lhes as marcas, nações e idades presumíveis”. Serviu de padrinho José Pereira Cabral Guimarães, que logo em seguida foi nomeado curador dos 199 apreendidos pelo auditor de Marinha. Para servir de interprete dos africanos, Lisboa nomeou o africano livre Felipe Cabinda, que trabalhava na Casa de Correção<sup>74</sup>. Consta que por intermédio do mesmo, “os africanos declararam as nações a que pertenciam”.

Verificou-se que dezesseis mulheres tinham idade entre 13 e 20 anos e apenas uma africana tinha 30 anos. A maioria delas era procedente do Congo (oito) e de Cabinda (seis). Entre os homens, 35% tinham de zero a 14 anos de idade e 65% tinham entre 15 e 30 anos de idade. Quanto à procedência deles, assim como as mulheres, encontramos grande número de Cabinda (96) e de Congo (61).

Na semana seguinte, 12 de fevereiro de 1851, o auditor Lisboa voltou “ao lugar do ancoradouro denominado poço”, acompanhado de seu escrivão Bittencourt, para verificar os africanos que haviam sido remetidos da ilha da Marambaia durante a diligência coordenada pelo juiz municipal e delegado de Mangaratiba, João José de Andrade Pinto. O brigue escuna *Andorinha* e o vapor de guerra *Golfinho* eram as embarcações que traziam os apreendidos.

Quem os recebeu a bordo do brigue escuna *Andorinha* foi o tenente Luiz da Cunha Moreira. Ele apresentou ao auditor os 88 africanos apreendidos na ilha, “incluindo uma cria pardinha recém nascida” e mais dois cadáveres: de um menino de seis anos de idade (pouco

---

da prisão: trabalho e conflitos na Casa de Correção do Rio de Janeiro (1869-1889). Diálogos e Aproximações – Seminário de Pesquisa de Pós-Graduação em História da UFRJ.

<sup>74</sup> “A lei de 07 de novembro de 1831, conhecida como a primeira lei de proibição do tráfico de africanos, em seu artigo primeiro diz que “todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres. (...)”. Contudo essa liberdade foi cerceada. Questões econômicas e principalmente políticas, transformaram esses africanos em mão-de-obra barata e amplamente utilizada pelo Estado e por particulares. Mesmo não sendo criminosos sentenciados, um grande número de africanos livres foi obrigado a permanecer encarcerado e trabalhando na Casa de Correção. Mas não aceitaram passivamente essa situação. Seja burlando a vigilância e fugindo do trabalho pesado, alegando doença e abrigando-se na enfermaria ou ainda redigindo petições, estes africanos utilizaram-se de todos os canais disponíveis de resistência. Na década de 1840, os já ladinizados produziram um manifesto que reclamava ao Imperador recém coroado as terríveis condições a que estavam submetidos. Essa atuação política mudou os rumos da administração das obras da Casa de Correção melhorando, minimamente as condições de vida desses agentes.” Ver: ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira. A liberdade encarcerada: a trajetória dos africanos livres na Casa de Correção da Corte (1834-1863). Diálogos e Aproximações – Seminário de Pesquisa de Pós-Graduação em História da UFRJ.

mais ou menos) e de uma mulher de 30 anos, constava que ambos faleceram de inanição. Lisboa declarou que não poderia proceder ao arrolamento e exame dos africanos porque os mesmos estavam nus, em péssimo estado de saúde e porque “não havia ali nenhum capelão”. Em razão disso, mandou que todos fossem remetidos a Casa de Correção da Corte. Durante o desembarque e baldeação dos africanos para a lancha que os conduziria, sucedeu outra morte por inanição, dessa vez, de um menino de onze anos de idade.

No vapor *Golfinho*, foram recebidos pelo tenente comandante Henrique Hoffsmith. Este lhes apresentou os outros 378 africanos apreendidos durante a diligência coordenada pelo juiz municipal, cinco presos suspeitos de pertencerem a tripulação do negreiro que os desembarcou, além do cadáver de uma africana de 26 anos de idade (mais ou menos) que constava ter falecido durante a viagem da Marambaia até a Corte, em consequência de uma forte disenteria que sofreu. Lisboa não pode proceder ao exame, arrolamento e batismo nos africanos por não haver um sacerdote presente, por estarem em péssimo estado de saúde e também porque o comandante precisava que o vapor *Golfinho* fosse desimpedido, pois deveria seguir viagem “para receber carvão”.

No mesmo dia, 455 africanos dos apreendidos na Marambaia por Andrade Pinto foram recebidos na Casa de Correção<sup>75</sup>, enquanto os quatro cadáveres seguiram para a Santa Casa de Misericórdia.

Em 14 de fevereiro de 1851, mais uma vez o auditor Lisboa, seu escrivão Bittencourt e o coadjuntor da Freguesia de Santana, Padre Antonio da Rocha Pinto, voltaram à Casa de Correção para proceder ao exame, batismo e arrolamentos nos africanos. Com a nova contagem, verificou-se um total de 450 africanos, em apenas dois dias, cinco haviam falecido de maculo, restavam agora 201 mulheres e 249 homens. O batismo procedeu “de acordo com todas as solenidades” até o africano número 291, servindo de padrinhos Marcos José Pereira de Oliveira e Joaquim Rodrigues de Andrade Guimarães. Padre Antonio não pode prosseguir com os demais porque já era noite.

Todos retornaram na manhã do dia seguinte para concluir o batismo nos outros 159 africanos. Lisboa nomeou os africanos livres Manoel Benguela e José Benguela para

---

<sup>75</sup> Se somarmos os 88 africanos que estavam no brigue escuna *Andorinha* com os 378 que estavam no vapor de guerra *Golfinho* teremos um total de 466 africanos. Com os quatro óbitos, esse número cairia para 462, mas constam que exatos 455 foram recebidos na Casa de Correção da Corte. Pensamos em duas possibilidades: ou erraram na contagem ou houve mais óbitos durante o traslado que não foram anexados ao processo.

servirem de interprete dos africanos. Entre os 450 apreendidos, 47.5% eram crianças entre zero e quatorze anos de idade. Quanto à procedência deles, 82.5% foram declarados Benguela, talvez isso explique, porque foram nomeados dois africanos livres que constavam ser da mesma procedência como intérpretes<sup>76</sup>.

Em 18 de fevereiro do mesmo ano, o auditor Lisboa e seu escrivão Bittencourt, foram a bordo do vapor de guerra *Pedro Segundo*, para receberem mais africanos apreendidos na ilha da Marambaia. Quem os recebeu foi o tenente Antonio Correa de Brito, que servia de imediato da embarcação. Este lhes apresentou os últimos sete africanos apreendidos pela diligência coordenada por Andrade Pinto: seis homens e uma mulher. Além dos africanos, também trouxeram presos três suspeitos de serem integrantes da tripulação do patacho *Actividade*, o negreiro que os traficava.

No mesmo dia os africanos foram batizados na Igreja de Santa Rita, pelo coadjutor Padre Luiz de Santa Rosa, servindo como padrinho Joaquim Rodrigues Andrade Guimarães. Logo que concluíram o batismo, tomaram-lhes as marcas, procedências e idades presumíveis. O curador nomeado pelo auditor chamava-se João Paulo Ferreira Dias. De acordo com o interprete, o africano livre Henrique Benguela, todos constavam como procedentes de Benguela. Havia uma menina de 14 anos de idade e um menino de nove. Os outros cinco eram homens com idades entre vinte e trinta anos. Assim como os demais, todos foram remetidos para a Casa de Correção.

Depois de contados e batizados era chegada à hora de interrogar os africanos. Jaime Rodrigues defende que nos casos julgados pela Auditoria Geral da Marinha da Corte, todos os interrogatório foram tomados coletivamente e são muito sumários, não constando informações a respeito das viagens por meio das quais os africanos chegavam ao litoral brasileiro. Tal procedimento, segundo o mesmo autor, demonstra certa displicência em relação a esse ponto da lei, que não se corrigiu ao longo de toda a atuação de José Batista Lisboa e nem foi observado pelo Conselho de Estado, ao assumir as funções de tribunal de segunda instância no julgamento de casos de contrabando de africanos<sup>77</sup>.

---

<sup>76</sup> O mesmo acontece no caso anterior, entre os 199 apreendidos, 102 constavam como procedentes de Cabinda e o africano livre Felipe Cabinda foi quem serviu como interprete.

<sup>77</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.150.

Sem dúvida interrogar os africanos não era uma prática muito bem exercida pelo auditor Lisboa e de fato, a grande maioria dos interrogatórios foram coletivos. No entanto, diferente de Jaime Rodrigues, encontrei informações substanciais sobre o percurso desses homens, mulheres e crianças apreendidos. Seguimos então, “ouvindo” cada um desses personagens.

#### I – Firmino

Começamos pelo número 141 dos apreendidos pela diligência coordenada por Azambuja. Batizado como Firmino, era um jovem procedente de Cabinda, tinha aproximadamente 18 anos de idade e foi reconhecido como “língua” pelo próprio Azambuja por saber falar e entender o idioma português muito bem. Seu interrogatório foi realizado no dia 06 de fevereiro de 1851, mesmo dia em que foi remetido a Casa de Correção, em presença de seu curador, José Pereira Sobral Guimarães.

Firmino nos conta que tinha chegado há poucos dias neste país, e havia desembarcado no mesmo lugar onde foi preso junto com seus companheiros. Era a sua primeira vez em “terra de branco”. Veio em uma escuna, que não sabia como se chamava nem a quem pertencia. Cerca de 400 africanos acompanhados de três marinheiros haviam desembarcado com ele. Foram recebidos “na ilha pelo senhor Joaquim, que usava um chapéu de palha e estava montando um burro, assim como os dois homens que o acompanhavam”. Tendo os recebido, seguiram com eles para uma “casa térrea” na mesma ilha, ficando os dois homens em outra casa que era da praia. Quatro dias depois, todos fugiram para o mato com as “ditas pessoas” e mais os três marinheiros que viajaram com eles. Logo em seguida, chegaram os soldados.

O auditor perguntou se todos os outros que foram remetidos da Marambaia junto com ele desembarcaram na mesma escuna e Firmino respondeu que “alguns não vieram no mesmo navio que ele”. Lisboa pediu que ele indicasse quais os que com ele não haviam desembarcado e Firmino prontamente apontou com o dedo seis mulheres e trinta e três homens. Além disso, indicou quatro deles que sabiam “alguma coisa do idioma português”.

Concluída esta primeira etapa do interrogatório os africanos foram separados em dois grupos: A - os que vieram com Firmino; B – os que não vieram com Firmino. Contrariando a determinação legal que prezava pelo interrogatório individual, como bem

observou Jaime Rodrigues, o auditor decidiu interrogar coletivamente os que vieram com Firmino, ou seja, o grupo A.

De acordo com o interprete nomeado, o africano livre Felipe Cabinda, os africanos do grupo A declararam que era a primeira vez que vinham à terra de branco, que desembarcaram a poucos dias na ilha onde foram recebidos por homens brancos e que os marinheiros que haviam desembarcado com eles haviam fugido para o mato. Afirmavam que vieram no mesmo barco que Firmino, o qual apontavam com o dedo, e não sabiam porque motivo haviam sido levados presos da Marambaia por homens armados.

## II – Ambrósia, Aurélio, Boaventura e Hilário

Depois foi a vez do grupo B formado pelos trinta e nove que, de acordo com as informações de Firmino, não haviam desembarcado na mesma escuna que ele. Lisboa interrogou apenas os quatro que sabiam falar um pouco português, eram eles os de número 03, 30, 66 e 176, batizados respectivamente como Ambrósia, Aurélio, Boaventura e Hilário.

Ambrósia e Aurélio tinham 20 anos de idade, Boaventura de 19 anos e Hilário de 16 anos. Na relação do auditor, todos constavam como procedentes de Cabinda, apenas Hilário do Congo. Durante o interrogatório, eles responderam que vieram há pouco tempo de sua terra. Em “idioma africano que foi entendido pelo interprete”, disseram que haviam desembarcado poucos dias antes da chegada dos outros que com eles foram apreendidos na ilha. Ou seja, eles não desmentiram Firmino e ainda noticiaram mais um desembarque.

## III – Lucas

Dentre os apreendidos durante a diligência do juiz municipal e delegado de Mangaratiba Andrade Pinto, encontramos o de número 376, batizado Lucas, de 12 anos de idade e procedente de Benguela.

O jovem, que sabia falar e entender português nos conta que havia deixado há pouco tempo sua terra na África e era a sua primeira vez em “terra de branco”. Desembarcou no mesmo lugar onde foi preso (ilha da Marambaia) junto com seus companheiros “que eram muitos” e que se achavam presos com ele. Também haviam sido presos o capitão Freire, o piloto, “um preto despenseiro” e um marinheiro, apenas o contramestre conseguiu fugir. Não sabia o nome da embarcação que os trouxe, mas “ouviu dizer” que era do senhor

Botelho “deste país” (Brasil), cujo caixeiro viajante chamado Lima ficou em Benguela e de lá os remeteu a ele “para esta terra”.

#### IV - Estanislau

Logo em seguida, foi a vez do de número 295, batizado Estanislau. Este rapaz de 18 anos fazia parte do pequeno grupo de 17% procedentes de Angola apreendidos durante a diligência coordenada pelo juiz municipal de Mangaratiba, na qual 82.5% constavam como procedentes de Benguela. Ele relata que foi um homem chamado Lima quem o fez embarcar há pouco tempo de sua terra na Costa da África. Desembarcou no lugar em que foi preso (ilha da Marambaia) com os outros “que eram muitos”. Dois homens brancos a cavalo vieram recebê-los e os levaram para o mato, onde ficaram sem comer. Subiram para a praia a fim de se apresentarem para os soldados que se dizia haver ali. Sobre a tripulação, respondeu que o capitão, o piloto e um “preto do capitão que era despenseiro” foram presos junto com eles.

#### V – Teotônio

Outro jovem que fazia parte do pequeno grupo de 17% procedentes de Benguela apreendidos pela diligência do juiz municipal Andrade Pinto era o de número 444, batizado Teotônio.

Durante seu interrogatório, respondeu que veio da Costa da África há pouco tempo e que estava a poucos dias “nesta terra”. Foi remetido pelo senhor Lima, caixeiro do senhor Botelho, a quem deveriam ser entregues, ficando Lima em Benguela. Desembarcou na Marambaia, onde foram recebidos por dois homens da fazenda, com seus companheiros que são os que foram com ele foram apreendidos. A embarcação que os trouxe chamava-se *Actividade* e encalharam na praia depois de terem avistado “uma escuna na barra”. Foram presos junto com ele e seus companheiros o capitão Freire, o piloto, um passageiro, um marinheiro e “um preto do capitão”, os outros conseguiram fugir.

#### VI – Estácio e Evaristo



Foram interrogados em conjunto os de número 292 e 298 dos apreendidos por Andrade Pinto. Eram eles Estácio e Evaristo, de 20 e 25 anos respectivamente, procedentes de Benguela.

Responderam ao auditor Lisboa que estavam neste país há poucos dias, sendo a primeira vez que vinham a “terra de brancos”. Foi o senhor Lima, caixeiro do senhor Botelho desta cidade, quem os remeteu para o mesmo senhor “segundo ouvir dizer”, ficando em Benguela o mesmo Lima. Não sabiam o nome do barco que os trouxe e não conheciam a tripulação porque “vieram sempre no porão” e que em cima só vinham os interrogados anteriormente. Tudo indica que estavam se referindo a Lucas, Estanislau e Theotônio.

VII – Esmeraldina, Eufênciã, Vitoria, Estevão, Eugênio, Eusébio, Eustáquio, Ernesto, Firmiano e Floreamino

Outros interrogados dos apreendidos pelo juiz municipal Andrade Pinto foram: número 82, batizada Esmeraldina, 18 anos e procedente de Angola; número 83, batizada Eufênciã, 15 anos e procedente de Angola; número 201, batizada Victória, 24 anos e procedente de Angola; número 293, batizado Estevão 16 anos e procedente de Benguela; número 294, batizado Eugênio, 20 anos e procedente de Angola; número 296, batizado Eusébio, 19 anos procedente de Benguela; número 297, batizado Eustáquio, 20 anos e procedente de Angola; número 299, batizado Ernesto, de 24 anos procedente de Angola; número 310, batizado Firmiano, 30 anos procedente de Benguela e o de número 311, batizado Floreamino, de 30 anos e também procedente de Benguela. Como o interrogatório foi coletivo, responderam apenas que vieram a pouco tempo de sua terra e chegaram a poucos dias na “terra de branco” onde foram apreendidos. Não conheceram os oficiais e marinheiros porque vieram sempre no porão

VII – Severina, Teófilo, Vicente, Vitorino, Venceslau, Venâncio e Zebedeu

Estes foram os últimos remetidos da ilha da Marambaia para a Corte: número 451, batizada Severina, de oito anos de idade; número 452, batizado Teófilo, de 26 anos; número 453, batizado Vicente de nove anos; número 454, batizado Vitorino de 20 anos; número

455, batizado Venceslau de 20 anos; número 456, batizado Venâncio de 30 anos e número 457, batizado Zebedeu de 20 anos. Todos constavam como procedentes de Benguela.

Estes não sabiam nada do idioma português, o interprete Henrique Benguela, africano livre que trabalhava na Casa de Correção foi quem auxiliou no interrogatório. Na presença do auditor Lisboa, do escrivão Bittencourt e do curador nomeado, João Paulo Ferreira Dias, responderam que vieram a pouco tempo de sua terra juntamente com outros. Não sabiam o nome da embarcação que os trouxe. Desembarcaram no lugar onde o navio encalhou e logo foram levados para as matas, até que foram encontrados.

### **Os interrogatórios na Bahia: o caso do navio *Relâmpago***

Mas como atuavam os outros auditores de Marinha? Será que os interrogatórios coletivos era uma displicência cometida apenas por José Baptista Lisboa na Corte? Ou era uma prática comum também em outras cidades onde foram instaurados os tribunais da Auditoria Geral da Marinha? Vejamos como João Maurício Wanderley, auditor da Marinha na Bahia procedeu no caso do navio *Relâmpago*, comandado pelo capitão venezuelano Benito Denizan, que saiu de Lagos em setembro de 1851, percorreu toda a Costa da África recolhendo cerca de 500 africanos até encalhar em Itaparica na Bahia, onde foi apreendido em 29 de outubro do mesmo ano<sup>78</sup>.

De acordo com Jaime Rodrigues, a tripulação da barca de guerra brasileira *Itapagipe* foi a terra para buscar os africanos que haviam desembarcado e chegaram à casa de Higino Pires Gomes, que apresentava todos os indícios de estar sendo usada para sustento dos africanos desembarcados, o que acabou motivando a abertura de um processo contra ele. Conhecido político liberal, líder militar da Sabinada, revolta baiana de 1837, o carregamento de africanos recém desembarcados encontrados em sua propriedade acirrou ainda mais a disputa entre ele e o auditor de Marinha na Bahia, João Maurício Wanderley – futuro Barão do Cotegipe –, político conservador contra quem Higino havia lutado na Sabinada. Embora negasse qualquer participação nesse negócio e se queixasse que seus

---

<sup>78</sup> Os dados sobre o navio *Relâmpago* aparecem no processo da Auditoria da Marinha do Brasil existente no Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Judiciária, registros 5-157-06, e foram cruzados com informações do cônsul britânico em Lagos, na Nigéria, dos arquivos do Foreign Office, o ministério das relações exteriores da Inglaterra. Ver: ARAÚJO, Ubiratan Castro. Viagem à escravidão, publicado na Revista Nossa História. Ano 1/nº3. Janeiro 2004. p.74-80.

escravos haviam fugido com medo da polícia, Higino foi indiciado como réu e recorreu imediatamente ao Tribunal de Apelação<sup>79</sup>.

Dos 500 africanos embarcados na Costa da África, não se sabe quantos morreram durante a viagem, no ato do desembarque, ou na fuga para o meio do mato. Na relação policial constam 300 africanos apreendidos, há referências nos autos a três óbitos ocorridos nos hospitais da cidade e a um fugitivo da Santa Casa de Misericórdia, de nome Caio. Quanto aos outros 296, segundo informações de Ubiratan de Castro Araújo<sup>80</sup>, somente seis foram ouvidos pelo auditor de Marinha, os outros apenas foram numerados e nomeados pelas autoridades. Até aqui percebemos que a displicência nos interrogatórios não era uma atitude isolada do auditor de Marinha da Corte José Baptista Lisboa. Entretanto, Jaime Rodrigues nos oferece uma informação completamente diferente. Ele afirma que o caso do navio *Relâmpago*, também conhecido como caso do desembarque da Pontinha, contou com um detalhado processo, durante o qual os africanos foram ouvidos individualmente e deram informações preciosas sobre o tráfico<sup>81</sup>. Como não tivemos acesso ao auto referente a essa apreensão, apresentaremos a seguir somente os seis interrogatórios mostrados por Ubiratan de Castro Araújo<sup>82</sup>.

O primeiro a ser interrogado foi o de número 244, batizado Sem, de aproximadamente 18 anos de idade:

“Havia alguns meses, saíra de seu país, Egba, na Costa da África, para negociar no país de Jebu, quando foi seqüestrado para Lagos. Desde então, nunca mais perguntaram o seu nome. Passou mais de dois meses no reino de Onim, na região de Lagos, encarcerado em uma grande cela comum, perto da praia, até que perdeu o senso de direção. Tonto, sem saber onde estava, foi jogado num porão de navio, no meio de uma multidão de estranhos. Ninguém perguntou o seu nome, nem ele o de ninguém. Ignorava quem eram seus carcereiros. Sabia apenas que o capitão era um home branco, corado, alto, magro, com barbas do tipo suíças. Depois de um mês dentro daquele baú de madeira, sentiu o pavor da tempestade. O baú virava de um lado para o outro, às vezes parecia que ia mergulhar para o fundo das águas, às vezes empinava como se fosse voar. Um grande barulho. Os paus todos rangiam. O bicho de debatia como uma fera

---

<sup>79</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.156-157.

<sup>80</sup> ARAÚJO, Ubiratan Castro. Viagem à escravidão, publicado na Revista Nossa História. Ano 1/nº3. Janeiro 2004. p.80.

<sup>81</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p. 152.

<sup>82</sup> Todos retirados da revista de História. Ver: CASTRO, Ubiratan Castro. Viagem à escravidão, publicado na Revista Nossa História. Ano 1/nº3. Janeiro 2004. p.74-80.

amarrada, até encalhar próximo a praia. No meio da confusão, nem sabe ao certo se alguém o soltou ou se ele mesmo conseguiu se desvencilhar das grilhetas. Quando subiu do porão para o convés, não viu o comandante e o resto da tripulação, que já estavam em terra com alguns negros. Ele e muitos outros tinham ficado a bordo. Percebeu que havia uma corda estendida entre o navio e a praia. Todos se precipitaram. Alguns morreram afogados, outros conseguiram chegar em terra e outros foram recolhidos pelos escalares de um navio de guerra e transportados até a cidade. Ele não calcula quantos morreram no naufrágio porque não sentiu falta de ninguém, só lembra que o porão estava cheio de desconhecidos, cativos como ele. Do escaler para o navio, do navio para uma prisão, foi finalmente levado ao tribunal dos chefes dos marinheiros que haviam recolhido.”

O segundo interrogado era o de número 242, batizado Adão. Descrito pelas autoridades como “cinco pés e nove polegadas de altura, cara redonda, olhos e orelhas pequenas, nariz regular, boca grande, corpo magro, pescoço comprido, de vinte e oito anos, pouco mais ou menos, pés regulares, dentes limados e princípio de barba”. Em outro registro, atribuíram-lhe 22 anos e o descreveram de cor fula, de nação Nagô, com rosto riscado:

“Disse que quando o navio encalhou, o capitão e a tripulação saíram do navio com alguns moleques e negrinhas e pretos, ignorando ele se em canoa ou a nado, porque continuou no porão do navio com muitos outros, de onde saíram e atiraram-se ao mar, sendo alguns tomados pelos escalares em que vinham marinheiros do navio de guerra.”

O terceiro, batizado como Noé, foi descrito como “cinco pés e sete polegadas de altura, cara comprida, orelhas pequenas, olhos grandes e salientes, nariz regular, boca pequena, lábios grossos, corpo delgado, vinte e três anos de idade pouco mais ou menos, pés compridos, dentuço”:

“Sobre o naufrágio, disse que o capitão e a tripulação serviram-se de algumas canoas para desembarcar apenas os moleques e as negras a bordo, obrigando os demais a lançarem-se ao mar. Os que não sabiam nadar, ou não podiam vencer a distância, morreram afogados.”

O quarto interrogado, batizado Abel, era um rapaz de vinte anos “cinco pés e seis e meia polegadas de altura, cara oval e orelhas pequenas, nariz e boca regulares, corpo grosso, porém magro, pés pequenos”:

“Diz ele ser natural de Ouri, onde em pequeno foi vendido para Jebu, constando ter sido levado para Luanda – provavelmente, Lagos – onde ficou por três dias. Foi salvo do mesmo naufrágio por quatro pretos remadores e alguns tripulantes brancos de um saveiro ou baleeira, que retornou lotado para a terra”.

Depois foi a vez da número 341, batizada Eva, “de cinco pés de altura, cara redonda, olhos grandes, nariz chato, beiços revirados, principalmente o de baixo, pés pequenos, 16 anos”:

“Nasceu em Efon, onde foi roubada e vendida em Lagos. Depois de mais de um ano, embarcou para a província da Bahia. Assim que o navio encalhou, chegou ao convés e viu que os homens da tripulação embarcaram os moleques e as meninas em uma canoa, vinda da terra, tripulada por quatro remeiros brancos. Por ordem dos marinheiros, ela se segurou em uma corda, por onde chegou até a praia com seus companheiros. Foi conduzida por oito pretos armados. Foi tudo que disse porque só isso lhe perguntaram.”

Por último, temos o depoimento de um africano o qual não sabemos o nome, mas de acordo com a sua descrição, possui “com cinco pés e nove polegadas de altura, cara oval, com sinais de haussá (três pequenos riscos de cada lado da face), orelhas pequenas, olhos e nariz regulares, lábios grossos, de vinte e um anos de idade um pouco mais ou menos, semblante alegre, corpo regular, pés grandes”:

“Ele contou que foi para o convés da embarcação depois do encalhe. Não viu nem o capitão e nem a tripulação, mas reparou que muitos dos pretos ainda a bordo mergulhavam até uma corda que estava lançada do navio para a terra. Ele seguiu o exemplo dos outros. Chegando à praia, foi conduzido com muitos pretos pelo mato, escoltados por diversos pretos armados e um moço branco. Após quase três dias de marcha, foram apreendidos pelas forças do governo, depois de alguma resistência da qual resultou um ferido entre os traficantes.”

Considerado boa presa pela Auditoria Geral da Marinha da Bahia, o *Relâmpago* provavelmente teve sua sentença confirmada no Conselho de Estado. Quanto a Higino Pires Gomes, não sabemos qual a sentença proferida contra ele no Tribunal de Apelação da Bahia<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.158.

## **Tráfico de africanos e crime de pirataria: o caso do iate *Jovem Maria*<sup>84</sup>**

O decreto 708 de 14 de outubro de 1850, que regulava a execução a lei de 04 de setembro do mesmo ano, era o responsável também pelo processo e julgamento dos réus em primeira instância. Mas como isso acontecia?

Como já vimos antes, cabia ao auditor de Marinha proceder à inquirição de testemunhas, interrogatórios, informações e mais diligências que julgasse convenientes para descobrir os criminosos que seriam condenados pelo crime de pirataria<sup>85</sup>. Concluídas estas diligências no prazo máximo de oito dias, o auditor deveria proferir o seu despacho de pronúncia, ou não pronúncia contra os réus descobertos e que se achassem compreendidos em alguma das categorias do Artigo 3 da lei de 04 de setembro de 1850<sup>86</sup>. Eram considerados como autores do crime de importação o dono, o capitão, o mestre, o piloto, o contramestre e o sobrecarga da embarcação. Os cúmplices seriam os que coadjuvassem o desembarque de escravos no território brasileiro e os ocultassem do conhecimento das autoridades<sup>87</sup>.

Foi seguindo esse procedimento que João Maurício Wanderley, auditor de Marinha na Bahia, pronunciou Higino Pires Gomes como réu. O processo foi parar no Tribunal da Relação da Bahia porque, de acordo com o artigo 31 do mesmo decreto, nas apelações interpostas dos processos desta natureza pelo Promotor Público, o auditor deveria marcar ao seu escrivão competente um prazo, nunca maior do que trinta dias, para que seja o

---

<sup>84</sup> YABETA, Daniela. . Tráfico de Africanos e Pirataria: o caso do iate *Jovem Maria* (1850). Cadernos de história (UFOP. Mariana), v. VII, p. 57-65, 2009.

<sup>85</sup> Artigo 24º - Formado assim o corpo de delito direto, o Auditor procederá a inquirição de testemunhas, interrogatórios, informações e mais diligências, que entender convenientes para descobrir os criminosos, ou pelos aprensos, ou pelo Promotor Publico que lhe forem requeridos. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850 (Coleção de Leis do Império do Brasil)

<sup>86</sup> Artigo 25º - Concluídas estas diligências, que não excederão de 8 dias, sem causas muito ponderosas, que o Auditor deverá especificar no processo, proferirá o seu despacho de pronúncia, ou não pronúncia contra os réus, que forem descobertos, e que se acharem compreendidos em alguma das categorias do Artigo 3º da Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850. A respeito dos réus que forem descobertos, mas não se acharem compreendidos no citado Artigo, deverá remeter ao Chefe de Policia todos os indícios, e provas, que contra eles houverem, a fim de que sejam processados, e julgados no foro comum. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850. (Coleção de Leis do Império do Brasil).

<sup>87</sup> Artigo 3º - São autores do crime de importação, ou de tentativa dessa importação o dono, o capitão ou mestre, o piloto e o contramestre da embarcação, e o sobrecarga. São cúmplices a equipagem, e os que coadjuvarem o desembarque de escravos no território brasileiro ou que concorrerem para ocultá-los ao conhecimento da autoridade, ou para subtraí-los à apreensão no mar, ou em ato de desembarque, sendo perseguidos. Lei 581 de 04 de setembro de 1850. (Coleção de Leis do Império do Brasil).

processo apresentado no Correio ou na Relação<sup>88</sup>. Mesmo assim, não tivemos acesso à sentença proferida contra ele. Sabemos apenas, segundo Jaime Rodrigues, que Higino encontrava-se preso quando fez a apelação à justiça comum e o processo relativo a esta demanda apresenta lacunas enormes<sup>89</sup>.

Outros casos, como o de Bracuí, o processo não foi remetido para julgamento pela Auditoria Geral da Marinha e os fazendeiros acusados pelo crime de importação de africanos foram julgados pela justiça comum<sup>90</sup>. Na Marambaia, a diligência coordenada por Azambuja apreendeu africanos recém- desembarcados que estavam espalhados pela ilha, mas não foi encontrado navio ou tripulação suspeita de envolvimento no tráfico. Já na diligência coordenada por Andrade Pinto temos o patacho *Actividade* encalhado na ilha e nos processos constam que foram apreendidos alguns membros da tripulação como o tal capitão Freire, o piloto e marinheiros. Acontece que não encontramos o processo de julgamento desses réus anexados. Continuávamos em busca dos condenados pelo crime de pirataria.

Foi aí que chegamos ao caso do iate *Jovem Maria*, um iate americano comprado no Brasil em 24 de agosto de 1850 e apresado em 29 de dezembro de 1850, por volta das 5h da tarde, pelo vapor de guerra *Urânia* que patrulhava a costa da Ilha Grande, região sul fluminense do Rio de Janeiro, próxima a ilha da Marambaia. O comandante do vapor, tenente Delfim Carlos de Carvalho, decidiu interceptar o iate por suspeitar de envolvimento com o tráfico atlântico de africanos. Ao tomarem o controle da embarcação, abriram as escotilhas do negreiro e se depararam com 291 africanos – homens, mulheres e crianças. Os tripulantes e os africanos foram apreendidos pelas autoridades e o processo foi encaminhado à Auditoria Geral da Marinha da Corte.

Em 31 de dezembro do mesmo ano, o auditor Lisboa e seu escrivão Bittencourt foram a bordo do iate apresado para cumprimento do artigo 4, que determinava a busca a livros e papéis que não tivessem sido entregues as autoridades no momento do

---

<sup>88</sup> Artigo 31º - Nas apelações interpostas dos processos desta natureza pelo Promotor Publico, o Auditor marcará ao Escrivão um prazo, nunca maior de 30 dias, para que seja o processo apresentado no Correio ou na Relação, sendo em Cidade que a tenha. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850. (Coleção de Leis do Império do Brasil).

<sup>89</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000. p.158.

<sup>90</sup> ABREU, Martha. O caso Bracuhy. In: Resgate: uma janela para o oitocentos. Rio de Janeiro. Toopbooks, 1995. p.189.

apresamento, os quais deveriam ser guardados lacrados e selados para serem inventariados depois<sup>91</sup>. O comandante do vapor *Urânia* declarou que além dos documentos apresentados no momento da apreensão, encontrou na embarcação as seguintes cartas: 1) duas de Neves Júnior dirigidas a Joaquim Gomes Marinho em 2 de junho e 23 de agosto de 1849; 2) uma dirigida ao mesmo Marinho em 18 de dezembro de 1849; 3) uma de Valentim Cadiers dirigida a Nicolau Echevarrea em 02 de dezembro de 1850; 4) uma de Serafim Guimarães dirigida ao mesmo Marinho em 15 de dezembro de 1849; 5) uma de 15 de dezembro de 1849 dirigida ao mesmo Marinho por Francisco; 6) uma fechada a lacre com sobrescrito a João Caetano Ribeiro; 7) uma lista dos devedores do mesmo Marinho; 8) um bilhete dirigido ao mesmo Marinho para Briedes; 9) uma nota em inglês assinada por John Lathan; 10) uma lista dos passageiros vindos na barca *Francisco Tourville*; 11) um exemplar impresso de instruções para a embarcação que se dirigia a Fazenda Bom Retiro. Infelizmente, somente o último item foi anexado ao processo:

A embarcação que se dirigir a Fazenda - *Bom Retiro* - deve observar as seguintes instruções. Entre para dentro da Bahia, e quando se achar em frente da Cidade e do Forte do Mar, siga para Itaparica a rumo de N.O. pondo o farol pela poupa a rumo de S.F.  $\frac{1}{4}$  de S, e logo que a Ilha dos Frades lhe demorar ao N.F  $\frac{1}{4}$  de N., apóie a N.O  $\frac{1}{4}$  de O, e navegue um pouco; e quando a ponta da Ilha da Itaparica lhe demorar S.O  $\frac{1}{4}$  de S, apóie a S.O  $\frac{1}{4}$  de O, e logo que estiver emparelhada com a ponta da mesma Ilha, apóie a S.O – e siga até por – e defronte de uma terra alta que tem um segmento da vila, e logo que esteja apóie a S.F  $\frac{1}{4}$  de F, com cuja proa entrará em uma enseada que ali tem, aonde pode fundear e mandar o bote a terra na Fazenda e Alambique denominada – *Bom Retiro* -, sendo que não encontre embarcação com farol ou sem ele, fundeada de frente da terra alta, à entrada da enseada, cujo farol logo que se vira a ponta de Itaparica, se avista, e não costuma por haver por ali outra luz. Neste lugar há toda a segurança, pode estar o barco os dias que precisar para se arranjar, e desembarcar-se de dia. Finalmente, e toda comodidade. Será hora que a embarcação traga uma luz clara da proa, e que bem se veja do ponto e da embarcação, na qual, como sinal de reconhecimento, se içará uma lanterna e se

---

<sup>91</sup> Artigo 4º - O auditor de Marinha, apenas chegar a bordo, deverá exigir, além da declaração, de que tratam o Artigo 2º, os livros e papeis mencionados nos seis primeiros parágrafos do artigo 466, e nos artigos 501 até 504 do Código Comercial, que vão abaixo transcritos: em seguida procederá a busca no navio e seu carregamento, arrecadando os papeis de bordo, que lhe não tiverem sido entregues, fazendo-os logo inventariar, ou guardar lacrados e selados para serem inventariados depois, fazendo as perguntas que julgar convenientes e lavrando de tudo processo verbal com as solenidades e cautelas, que exige o alvará de Regimento de 07 de dezembro de 1796, nos artigos 20, 21 e 22 que vão abaixo transcritos. O processo verbal deverá declarar explicitamente se deixou de ser apresentado algum dos papeis, que conforme os artigos supracitados do Código Comercial devem de existir a bordo, se de algum deles existe duplicatas e os motivos, que alegam os interessados para explicar a falta ou a duplicata. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850 (Coleção de Leis do Império do Brasil).



arriará de espaço a espaço: pode chegar francamente para ela que estará em fundo suficiente para qualquer embarcação. O fundo destes lugares, quer no canal, quer fora dele, é lama e areia mole, que nenhum dano faz a embarcação, ainda mesmo encalhado. Se a maré de vazante se acalma, não permitem entrar – encoste-se ao mar grande, use uma lanterna, e dê dois tiros de espingarda – que irão providenciar abordo.

Em seguida, na presença do auditor, novas buscas foram feitas no iate, mas nenhum papel a mais foi encontrado fora dos baús e caixas. Lisboa mandou que fossem transportados para bordo do vapor *Urânia*, onde se achavam os presos, para que tudo fosse aberto e examinado na presença deles. Declarou que não poderia proceder ao arrolamento dos africanos, conforme determinava o artigo 6, por estarem nus e enfermos e logo os encaminhou para a Casa de Correção, como de costume. Quanto a embarcação, era necessário uma perícia para que fosse reconhecido sua utilização no tráfico negreiro, ou seja, também era passível de condenação.

Peritos do Arsenal de Marinha nomeados pelo auditor declararam que de acordo com o título terceiro do decreto 708, que determinava os critérios que deveriam ser analisados para que fosse possível reconhecer uma embarcação empregada no tráfico de escravos, constataram os seguintes sinais: 1) escotilhas com grades abertas em vez das fechadas, que se usam nas embarcações mercantes; 2) divisões, ou anteparos no porão ou na coberta em maior quantidade que a necessária em embarcações de comércio lícito; 3) tábuas sobressalentes para se colocarem como segunda coberta; 4) quantidade de água em tonéis, tanques ou em qualquer outro vasilhame maior que a necessária para consumo da tripulação, passageiros e gado em relação a viagem; 6) quantidade de bandejas, gamelas, ou celhas de rancho maior que a necessária para a gente de bordo<sup>92</sup>.

---

<sup>92</sup> Artigo 32º - Os sinais, que constituem presunção legal, de que uma embarcação se emprega no trafico de escravos são os seguintes: 1) Escotilhas com grades abertas em vez das fechadas que se usam nas embarcações mercantes; 2) Divisões, ou anteparos no porão ou na coberta em maior quantidade que a necessária em embarcações de comercio licito; 3) Taboas de sobressalente preparadas para se colocarem como segunda coberta; 4) Quantidade d água em tonéis, tanques, ou em qualquer outro vasilhame maior, que a necessária para o consumo da tripulação, passageiros, e gado, em relação a viagem; 5) Quantidade de grillhões, correntes, ou algumas, maior que a necessária para a policia da embarcação; 6) Quantidade de bandejas, gamelas, ou celhas de rancho, maior que a necessária para gente de bordo; 7) Extraordinária grandeza da caldeira, ou numero delas maior que o necessário nas embarcações de comercio licito; 8) Quantidade extraordinária de arroz, farinha, milho, feijão, ou carne, que exceda visivelmente as necessidades da tripulação e passageiros, não vindo declarada no manifesto como parte de carga para comercio; 9) Uma grande quantidade de esteiras ou esteirões superior as necessidades da gente de bordo. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850 (Coleção de Leis do Império do Brasil).

Passados dois dias, o auditor voltou a Casa de Correção acompanhado de seu escrivão e do curador dos africanos, José Joaquim Machado, para proceder ao arrolamento nos mesmos, na forma do disposto no artigo 6 do regulamento de 14 de outubro de 1850. Os africanos livres Manoel Benguela e Antonio Congo foram nomeados interpretes, participaram do procedo tomando-lhes as marcas, nação, idade. Não foram batizados porque não havia nenhum capelão ou sacerdote que o pudesse realizar. Verificamos que na contagem do auditor consta um africano a menos, este faleceu durante a viagem até a Corte e teve seu corpo lançado ao mar, restaram: 57 mulheres e 233 homens. Quanto ao número de crianças de zero a 14 anos, encontramos 27 meninas e 58 meninos, o que significa 29.5% dos apreendidos. Não foi possível identificar a idade de apenas três africanos. Quanto ao que o auditor chamou de “nação” em seu relatório, observa-se entre as mulheres as maiores procedências de Mossumbe (doze), Mohambe (onze) e Monjolo (onze). Entre os homens o quadro é diferente, encontramos em maior número: Congo (45), Mossumbe (33) e Monjolo (20). Logo em seguida iniciaram os interrogatórios aos africanos:

#### I – Pompeu e Alfredo

Responderam que eram Cabindas na Costa da África e tinham 18 anos de idade. Após 25 dias no mar, foram presos com os outros africanos mais o capitão, comandante, piloto e marinheiros que estavam na mesma embarcação, a qual não sabiam o nome. Era a primeira vez que vinham a “terra de branco” e não puderam fugir porque foram presos longe da terra. Aprenderam o idioma português ainda na costa da África, com o espanhol D. Firmino. Foram agarrados por um preto e vendidos a D. Firmino, que os levou até o dito barco, entregando-os ao capitão.

Quanto aos traficantes, era muito comum que oficiais e marinheiros pegos em flagrante e colocados na condição de réus, buscassem respostas que negassem suas culpas e não foi diferente no caso do *Jovem Maria*. Mesmo assim, através de suas falas podemos perceber um pouco das práticas de bordo comum à tripulação durante a travessia no atlântico<sup>93</sup>. Numa embarcação, podiam ser encontrados homens das mais diversas origens: europeus, africanos, brasileiros, livres e escravos, jovens e velhos e o nosso iate em questão

<sup>93</sup> RODRIGUES, Jaime. De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p.17.

é um bom exemplo para mostrar essa diversidade. Segundo Jaime Rodrigues, essa era uma estratégia bastante comum adotada pelos traficantes. A intenção era dificultar a ação judicial, assegurando o empenho dos diplomatas no livramento dos réus<sup>94</sup>. Esse “caldeirão de internacionalismo”, na expressão de Peter Linebaugh, era mais notório nas tripulações piratas<sup>95</sup>. Em 18 de janeiro de 1851, o auditor Lisboa determinou que os oficiais do iate apreendido deveriam ser interrogados na forma do artigo 9 do decreto 708 de 14 de outubro de 1870<sup>96</sup>. Dois dias depois, iniciaram o interrogatório:

#### I – Nicolau Echevarrea

Espanhol, suspeito de ser o capitão do iate *Jovem Maria*, respondeu em seu interrogatório que foi preso a bordo do iate na altura da Marambaia, trazendo cerca de trezentos africanos boçais e outros companheiros de viagem. Afirmava ser apenas um passageiro e não sabia a quem pertencia o iate e sua respectiva “mercadoria”.

#### II - Bartholomeu Colombo Lopez

Espanhol, de 26 anos, declarou ser comerciante de marfim e cera na Costa da África e era suspeito de ser o piloto do *Jovem Maria*. Durante seu interrogatório contou que o iate foi apresado “nas águas próximas a Marambaia”. Sobre as “mercadorias” informou que a embarcação saiu da Costa da África trazendo trezentos e poucos africanos, mas que alguns faleceram durante a viagem devido à “febre da Costa”. Afirmou ser apenas mais um passageiro, declarou que comprou sua passagem para a América do Norte com o capitão do *Jovem Maria*, e que não seguiram o destino da viagem porque o capitão, o piloto e mais três marinheiros africanos também morreram de “febre da Costa” e por conta disso,

---

<sup>94</sup> Idem, p.190.

<sup>95</sup> LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas do Atlântico estremeceram. Revista Brasileira de História, setembro de 1983.

<sup>96</sup> Artigo 9º - No dia imediato, quando não possa ser no mesmo dia do exame a bordo, o Auditor, em presença dos interessados que comparecerem, e especialmente do capitão e oficiais do navio apresado que estiverem detidos e do navio apresador que quiserem comparecer, para o que serão notificados na pessoa do Comandante, ou de quem suas vezes fizer, depois de verificar os selos, abrir e inventariar os papeis, se não o tiver feito a bordo, interrogara minuciosamente o capitão do navio apresado e seus oficiais sobre o fato, ou fatos que deram lugar ao apresamento, e sobre as principais circunstancias do processo verbal; e inquirindo as testemunhas, e ouvindo as pessoas que entender conveniente para esclarecimento da verdade, ou que lhe forem pelos interessados indicados, formará de tudo processo sumário em termo breve, e nunca excedendo de 8 dias, sem causa justificada, que deverá especificar. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850. (Coleção de Leis do Império do Brasil).

procuraram logo encontrar “terra”. Disse ainda que levaram aproximadamente trinta e dois dias da Costa da África até serem apreendidos. Sobre a bagagem dos oficiais e marinheiros que morreram, respondeu que “deixaram no mar com os cadáveres”. O auditor Lisboa perguntou a ele a quem pertencia o exemplar impresso com instruções para a embarcação se dirigir a Fazenda Bom Retiro, Lopez respondeu que não sabia do que se tratava.

### III – Joaquim Gomes Marinho

Brasileiro, natural da Bahia, contou em seu interrogatório que vivia na Costa da África há 13 meses. Negou saber do que se tratava todas as cartas que estavam endereçadas a ele.

### IV – Luiz da Silva

Português, natural de Lisboa, 41 anos, era casado e oficial de carpinteiro. Em seu depoimento ele contou que o iate *Jovem Maria* saiu do Rio Congo, que ficava a cerca de 60 quilômetros do porto de Cabinda na África Ocidental<sup>97</sup>, com destino a América do Norte e repetia a história das mortes durante a viagem.

### V- Francisco Régio

Brasileiro, natural do Rio de Janeiro, casado e de ofício marinheiro. Através de seu depoimento percebemos um pouco da mobilidade no espaço vivenciada por esses homens. Ele saiu de Pernambuco no palhabote de nome *Vingador* rumo à Costa da África, mas antes de chegar ao seu destino final passou pelo porto do Rio de Janeiro. Também esteve no Rio Grande do Sul por duas vezes nos brigues *Maria Primeira* e *Lagunense*. Estava na Costa da África há 12 meses esperando alguma embarcação que viesse para o Rio de Janeiro, onde morava sua família. Foi neste momento que encontrou o *Jovem Maria* e pediu uma passagem ao capitão em troca de seus serviços.

Além desses também foram interrogados: José da Silva – 25 anos, marinheiro, casado, português natural de Braga, contou que saiu de Lisboa no brigue *Tarijo* e estava na Costa da África há dois anos; Miguel Antonio de Mattos – 24 anos, marinheiro, espanhol natural da Galícia, chegou à Costa da África pelo brigue americano *Ruiva* e lá permaneceu

---

<sup>97</sup> GRADEN, Dale. O envolvimento dos Estados Unidos no Comércio transatlântico de escravos para o Brasil. (1840-1858). *Afro – Ásia*, 35 (2007). p.14.

por cinco meses; Antonio Joaquim – 25 anos, solteiro, português natural de Lisboa; José Francisco – 57 anos, solteiro, brasileiro natural da Bahia, estava na Costa da África há três anos e decidiu vir para “terra de branco para tratar de sua saúde”; Manoel Antonio – 31 anos, solteiro, carpinteiro, português natural do Cabo Verde; Roberto Blondes – 56 anos, preto forro, português natural de Cabinda, quis vir para o Brasil e pediu passagem ao capitão do iate; Francisco Lopes – 35 anos, solteiro, marinheiro, africano forro natural de Wai na Costa da África; José Luiz – 18 anos, solteiro, marinheiro, português natural do Porto, saiu de Lisboa na escuna *Constituição*, da qual desertou e estava na Costa da África há 18 meses; Antonio Joaquim – 17 anos, solteiro, marinheiro, português natural do Porto; Jacome Solano – 15 anos, solteiro, marinheiro, espanhol natural da Galícia, foi preso pelos ingleses quando estava numa embarcação de nome *Thereza* na Costa da África e depois que o deixaram em terra, permaneceu por lá 13 meses até embarcar no *Jovem Maria*.

Depois de interrogar os traficantes, Alfredo e Pompeu foram mais uma vez chamados a prestarem depoimentos, dessa vez, foram ouvidos separadamente. Alfredo foi o primeiro, o auditor perguntou onde estavam os oficiais e marinheiros do iate que os trouxe e o jovem respondeu que eles haviam sido presos junto com os demais africanos e que nenhum deles era inglês. Declarou que estavam a bordo do *Jovem Maria*, no momento da interdição, o capitão, o piloto, o comandante, um filho do capitão e que entre os marinheiros, “quatro eram pretos”. Lisboa perguntou se ele seria capaz de reconhecer esses homens e ele respondeu que “reconhecia perfeitamente”. Os suspeitos foram chamados e colocados diante de Alfredo que apontou um por um, dizendo quem era quem. Logo em seguida foi a vez de Pompeu, que também declarou que durante a viagem nenhuma “pessoa branca” havia morrido, somente africanos. O auditor mandou que viesse a tripulação suspeita e assim como seu companheiro Alfredo, o jovem mais uma vez reconheceu todos eles: Nicolau Echevarrea – capitão; Joaquim Gomes Marinho - filho do capitão; Bartolomeu Colombo Lopez – piloto; Luiz Silva – contramestre; Roberto Blondes – cozinheiro; Jacome Solano – servo de cozinha e marinheiro, e todos os outros marinheiros.

Depois do interrogatório, os africanos voltaram para a Casa de Correção onde continuaram aguardando o veredicto do auditor sobre suas liberdades, enquanto os suspeitos foram finalmente reconhecidos como autores do crime de importação e condenados por pirataria em 11 de fevereiro de 1851. O total da multa paga pelos oficiais e

marinheiros do *Jovem Maria* foi de aproximadamente “595 mil contos de réis” depositados em cofres públicos, esse dinheiro deveria ser gasto com as despesas de reexportação dos africanos, mas pelo processo não temos como saber se ele foi usado para este fim.

Mesmo sendo uma embarcação relativamente pequena para os padrões da época<sup>98</sup>, os interrogatórios feitos aos tripulantes do iate *Jovem Maria* nos permitem enxergar o negreiro para além da velha concepção de “tumbas flutuantes”, e sim como um agente, uma peça fundamental na engrenagem dessa expansão europeia e da grande diáspora atlântica africana.

Apesar do confinamento durante a travessia do Atlântico possibilitar uma intensa interação cultural, é importante que façamos uma diferenciação básica entre o capitão traficante, que investia e comandava essa complexa atividade comercial, do marinheiro, que servia no navio negreiro. Eles partilhavam muitas práticas e crenças comuns, mas ocupavam posições bem diferentes nas sociedades atlânticas. Nas palavras de Jaime Rodrigues:

O marinheiro era o responsável pelo trabalho mais pesado e sujo da travessia. Lidava com a carga e com as tantas mais pessoas do dia-a-dia a bordo. Vivia uma vida subordinada ao trabalho debaixo das regras rígidas de disciplina e isolamento, onde se travava uma constante batalha contra as dificuldades importadas pela natureza e os conflitos contra a exploração e a hierarquia. Esse cargo era ocupado geralmente por homens pobres, que viam na carreira das Índias uma maneira de fazer fortuna (caso sobrevivessem) e de muitos recrutamentos compulsórios, a maneira mais comum de se entrar em um navio, como no caso de cativos e degredados. Além de mal remunerados (e em alguns casos nunca o eram) e de viverem sob grande pressão disciplinar, os marujos tinham muitas vezes de lidar com o problema da alimentação e da água, frequentemente racionadas, que não raras vezes estavam estragadas<sup>99</sup>.

Quanto ao capitão do negreiro, este detinha o poder sobre todas as pessoas e coisas a bordo, e com essa autoridade, mantinha um rígido sistema disciplinar e hierárquico necessários para o sucesso da viagem. Abaixo dele estava o piloto, a quem cabia a navegação, a pilotagem. Subordinado imediatamente ao piloto estava o mestre, que comandava os marinheiros e grumetes.

---

<sup>98</sup> RODRIGUES, Jaime. De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p.168.

<sup>99</sup> Idem, p. 160-190.

Repare que foram exatamente estes, o capitão, piloto e contramestre, respectivamente, Echevarrea, Lopez e Silva, os que contaram a versão sobre o destino da embarcação à América do Norte, que eram somente passageiros, e apresentaram como referência ao momento da apreensão a ilha da Marambaia e não a Ilha Grande, razão pela qual incorporamos esse processo na pesquisa.

Joaquim Gomes Marinho foi acusado apenas de ser o filho brasileiro do capitão espanhol, mas não sabemos que função exatamente tinha no navio. Percebemos que a maioria das cartas apreendidas estava direcionada a ele, mas só tivemos acesso às instruções para se dirigirem a Fazenda Bom Retiro, na ilha de Itaparica, Bahia e sobre este item é interessante que tenhamos um pouco mais de atenção por basicamente três motivos: 1) a ilha de Itaparica foi onde ocorreu o desembarque da Pontinha, o caso que vimos anteriormente, julgado pelo auditor de Marinha na Bahia; 2) Marinho era baiano, infelizmente não sabemos aonde ele vivia, ou se possuía negócios em Itaparica; 3) o documento encontra-se impresso, de fácil leitura, com instruções de como uma embarcação deveria proceder para o desembarque ilegal de africanos. O que nos indica que muito provavelmente esse documento foi feito em grande quantidade e distribuído nos dois lados do Atlântico. Ele nos indica que apesar das investidas do governo brasileiro de acabar de vez com o tráfico de africanos, havia um esquema atlântico muito bem montado para a recepção desses cativos. Possivelmente a ilha de Itaparica tinha a mesma função social da ilha da Marambaia no que se refere ao desembarque ilegal de escravos, a primeira atendia a Bahia e a segunda ao Rio de Janeiro.

## **Outros interrogados**

Até aqui vimos apenas os interrogados pelo auditor de Marinha, tanto os africanos apreendidos quanto os suspeitos pelo crime de contrabando e pirataria, agora nosso interesse vai para aqueles que foram interrogados antes do processo ser remetido para julgamento pelo tribunal da Auditoria Geral da Marinha. Buscamos ouvir outros agentes que testemunharam ou participaram, direta ou indiretamente, desses desembarques. Para isso, utilizaremos os interrogatórios feitos pelo chefe de polícia interino da província do Rio

de Janeiro, Azambuja, durante sua diligência em busca de informações sobre os africanos boçais na ilha da Marambaia.

Como já foi visto no capítulo I, Azambuja chegou na ilha em 01 de fevereiro de 1851 e foi recebido por Joaquim Breves, que estava acompanhado por dois hóspedes: Antonio Lourenço Torres e João José dos Santos Breves. Assim que teve notícia de que os oficiais de Marinha haviam apreendidos africanos suspeitos de serem boçais, Azambuja “convidou” Breves e seus hóspedes para comparecerem a bordo do vapor *Golfinho*, que estava fundeado na praia da Armação, para prestarem depoimentos. Os dois hóspedes foram até a embarcação e prestaram declaração em conjunto, o comendador não.

#### I – João José dos Santos Breves e Antonio Lourenço Torres

O primeiro era um dos irmãos do comendador Joaquim Breves, casado com Josefa Maria da Conceição. Uma das filhas do casal, Umbelina Josefina Breves, era mulher de Antonio Lourenço Torres, nascido em Vila de Laguna, Fazenda de Santo Antonio dos Anjos em Santa Catarina<sup>100</sup>. Ambos declararam serem moradores e comerciantes de Mangaratiba.

Responderam que chegaram na Marambaia no dia 31 de janeiro, logo depois do almoço, para visitarem Joaquim Breves, de quem eram parentes. Pretendiam retornar depois do almoço do dia 01 de fevereiro, mas foram impossibilitados por conta da diligência na ilha. Sobre os desembarques clandestinos nas propriedades da Marambaia, responderam que por um boato vago que ocorreu, sabem que por volta do dia 25 de janeiro, um navio foi perseguido por “embarcações do cargueiro brasileiro” e por isso desembarcou gente em terra na ilha, mas não sabem afirmar que “funcionamento possa ter essa propriedade”.

No dia seguinte, em 02 de fevereiro de 1851, na Secretaria de Polícia do Rio de Janeiro, foram interrogados por Azambuja Joaquim Antonio Ferreira e João Pedro da Silva, que continuava a investigação sobre os desembarques de africanos boçais na Marambaia.

---

<sup>100</sup> Sobre a genealogia da família Breves ver site de Aloysio Breves: [www.sbreves.cjb.net](http://www.sbreves.cjb.net) consultado em 15 de junho de 2006.



## II – Joaquim Antonio Ferreira

Lavrador, 34 anos, casado e residente na Freguesia de Itacuruçá. Sobre os desembarques, respondeu que sabe “por ouvir” que em fins do mês de janeiro houve um desembarque de africanos boçais da ilha da Marambaia e que nesse mesmo lugar “tem havido outros”. Não sabia o nome do navio nem a quem pertencia, sabia apenas que “servia e foi enviado a D. Francisco”, que lhe contaram ser espanhol e estar na dita ilha a espera dos africanos. Declarou que quando foi pescar na restinga, encontrou um marinheiro que lhe disse pertencer a tripulação do navio que desembarcou os africanos que foram apreendidos pela diligência na ilha. Soube que João Pedro da Silva viu enquanto pescava próximo a restinga no final do mês de janeiro, três grandes canoas com africanos passarem para o lado da fazenda da Marambaia. Joaquim Correa, também lhe contou que viu enquanto pescava na restinga em 28 de janeiro, entre 12 e 14 canoas no porto da fazenda da Armação, que supunha terem conduzido desembarcados até lá. Sobre os africanos, respondeu que ouviu dizer que quando o senhor chefe de policia deixou a ilha “algumas pessoas da Marambaia” levaram os africanos boçais que ainda ficaram espalhados pelo mato da fazenda, até o lado da “Guaratiba ou Pedra”. Sobre o comendador Breves, soube que este saiu para Jaguanum, uma ilha vizinha a Marambaia, retornou no dia 2 de fevereiro a noite e consta que hoje já estava em outra fazenda sua no Arrozal.

## III – João Pedro da Silva

Idade de 18 para 19 anos, casado, natural do Rio de Janeiro, ofício de pedreiro e residente na Freguesia de Itacuruçá. Respondeu que ouviu dizer que em fins do mês de janeiro desembarcaram na ilha da Marambaia africanos boçais e que dizem algumas pessoas que eram 300, e outras 600, outras 800 e outras mil e tantos. Não se recordava do nome da embarcação, mas sabia que pertencia a D. Francisco, que mora na corte. Soube pelo vigário da Freguesia de Itacuruçá, Francisco Manoel Marques Pinheiro, que antes de chegar o navio que trouxe os africanos de que se trata, um caixeiro de D. Francisco esteve na Marambaia poucos dias antes. Declarou que enquanto pescava na restinga viu passar três canoas grandes carregadas de africanos que vinham do lado da Guaratiba costeando a restinga e encaminharam-se para o Porto da Armação na Marambaia, onde desembarcaram os africanos. Duas horas depois, saíram as mesmas canoas em direção a Sepetiba.

Os depoimentos de Joaquim Antonio Ferreira e João Pedro da Silva nos mostram que informações sobre os desembarques na Marambaia eram bastante comuns em Itacuruçá. Através de suas falas, podemos fazer as seguintes perguntas: será que esses homens moravam na ilha? Que tipo de acerto teria sido feito entre o comendador Breves e D. Francisco? Quem eram essas “pessoas da Marambaia”? Escravos? Homens Livres? Qual teria sido o real envolvimento do vigário nesses episódios? Que tipo de negócios João José dos Santos Breves e Antonio Lourenço Torres tinham em Mangaratiba? Seriam eles os dois homens que acompanhavam Breves citados no depoimento de Firmino? Será que também estavam ali para receberem africanos? Sabemos que João Breves, junto com Antonio Dias Pavão, era proprietário do brigue *Fluminense*, comandado por Bento José de Almeida, apreendido pelo navio francês *Le Leger* e levado para julgamento pela Comissão Mista em 1841.

### **O exame: são verdadeiramente africanos importados depois de 1831?**

O artigo 23 do decreto 708 determinava que nos casos em que houvesse a apreensão de escravos, cuja importação era proibida pela lei de 07 de novembro de 1831, o auditor de Marinha deveria imediatamente proceder a um auto de exame por meio de peritos juramentos, a fim de verificar se os escravos eram ou não importados ilicitamente<sup>101</sup>.

Em 06 de fevereiro de 1851, logo depois do arrolamento, batismo e interrogatório, foi dado início ao exame nos 199 africanos apreendidos durante a diligência coordenada pelo chefe de polícia Azambuja. Estavam presentes na Casa de Correção, além do auditor Lisboa e seu escrivão Bittencourt, o curador dos africanos José Pereira Cabral Guimarães.

---

<sup>101</sup> Artigo 23º - Havendo apreensão de escravos, cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831, e sendo essa apreensão no alto mar, ou na costa antes do desembarque, no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, ou depósitos sítos nas costas ou portos, os Auditores de Marinha devem exigir dos apresadores um auto, ou parte circunstanciada da apreensão, e lugar onde, e proceder imediatamente a um auto de exame por meio de peritos juramentados, a fim de verificar se os escravos são ou não dos importados ilicitamente. § 1º - Se tiver havido apreensão de embarcação ou barcos empregados no tráfico, sem que existam a bordo os escravos, cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831, mas existindo vestígios, que mostrem seu próximo desembarque, ou sinais, que indiquem o destino ao tráfico, o Auditor de Marinha procederá com peritos juramentados a um auto de exame desses vestígios, e sinais. § 2º - Se para o processo de presa já estiverem feitos os autos, de que trata este Artigo, basta que no processo dos réus sejam eles juntos por traslado. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850. (Coleção de Leis do Império do Brasil).

Como peritos Lisboa nomeou Agostinho Nunes Montes e Bento José de Sá Figueiredo, que “declararam uniformemente”:

“(…) julgam que todos os 199 africanos supra indicados foram importados depois da lei que proibiu o tráfico acima citada; (...) quase todos são boçais porque por não entenderem o idioma português, não sabendo responder a nenhuma das perguntas neles feitas; e apenas os africanos de número 141, 3, 30, 66 e 176 falam e entendem alguma coisa do idioma português; foram por suas próprias declarações e dos mais por meio de interprete e outra sinais que apresentam se reconhece evidentemente serem recentemente importados todos os ditos africanos em número de 199.”

Na semana seguinte, em 14 de fevereiro, foi a vez dos apreendidos durante a diligência do juiz municipal Andrade Pinto. Assim como no caso anterior, estava presente na Casa de Correção, além do auditor Lisboa e seu escrivão Bittencourt, o curador dos africanos Polycarpo José Dias da Cruz<sup>102</sup>. Foram nomeados como peritos mais uma vez, Agostinho Nunes Montes e Bento José de Sá Figueiredo. Depois de examinarem bem os 449 africanos, “por haver falecido a cria constante no ofício retro”, declararam:

“Eles em suas consciências julgam todos os 449 africanos declarados na relação retro importados depois da supra dita lei que proibiu o tráfico; perguntando além dos mais sinais que apresentaram, eram quase todos perfeitamente boçais, não entendendo nenhuma das perguntas que lhes foram feitas; e apenas os de números 82, 83, 201, 292, 293, 294, 295, 310, 311, 376, 413 e 444, entendem e falam mais ou menos o idioma português, porém por suas próprias declarações, idades de alguns, e outros sinais se reconhece que são recentemente importados todos”.

Cinco dias depois, em 19 de fevereiro, foi a vez dos últimos sete africanos apreendidos na Marambaia e remetidos a Corte. O curador, João Paulo Ferreira Dias estava presente e os peritos nomeados foram os mesmos dos outros casos: Agostinho Nunes Montes e Bento José de Sá Figueiredo, que declararam o seguinte:

“Eles em suas consciências julgavam os sete africanos acima declarados de numero 45, 452, 453, 454, 455, 456 e 457, importados depois da lei acima citada que proibiu o trafico de africanos, portanto são inteiramente boçais e não entendem e nem sabem responder a nenhuma das perguntas feitas e declararam por meio do interprete em idioma africano terem vindo a poucos dias. Dos mais sinais que apresentam se reconhece terem sido recentemente importados.”

---

<sup>102</sup> O curador responsável pelos africanos mudou e o processo não explica como foi essa mudança.

Quanto aos 290 apreendidos a bordo do iate *Jovem Maria* sabemos que o curador dos africanos foi intimado a comparecer ao exame feito para saber se eram “verdadeiramente desembarcados depois de 1831” em 02 de janeiro de 1851. Não temos informações sobre quem eram os peritos nomeados, somente ao parecer final:

“[...] que em suas consciências que julgam todos os 290 africanos acima mencionados importados depois da lei de 07 de novembro de 1831 que proibiu o tráfico [...] todos a exceção dos dois últimos de numero 289 e 290 são inteiramente boçais e nada souberam responder as perguntas por eles feitas em idioma português, e estes dois últimos com quanto saibam responder e entenderam as perguntas feitas no idioma português, todavia pelo tempo que dizem ter saído da Costa da África e outras informações que dão, e pelo seu aspecto e mesmo pela idade que representam ter se reconhece terem sido importados a este pais depois da dita lei.”

Concluído os exames, o artigo 12 do decreto 708 determinava que fossem dados oito dias aos interessados pelos africanos para que pudessem alegar e provar o que achasse convenientes. O mesmo prazo também seria concedido aos apresadores e ao curador dos africanos, se o requeressem. Além dos oito dias assinados, o auditor de Marinha deveria publicar na imprensa cartas de editais com os mesmos efeitos e prazos<sup>103</sup>. Vejamos um desses editais publicado em 24 de fevereiro de 1851 no *Jornal do Commercio* referente aos 199 apreendidos por Azambuja:

“O Dr. José Baptista Lisboa, auditor geral de marinha nesta corte, por Sua Majestade o Imperador., etc., faço saber aos que o presente edital *ex-officio*, com o prazo de 30 dias, virem, que, achando-se a proceder neste juízo ao competente processo para o julgamento da presa feita na Ilha da Marambaia, cento e noventa e nove (199) africanos, cuja importação é proibida pela lei de 07 de novembro de 1831, pelo presente são chamadas e citadas editalmente todas as pessoas que se julgarem com direitos sobre os mesmos africanos apreendidos, para que no prazo de 30 dias, que principiarão a correr da data deste em diante, compareçam neste juízo, ou perante o conselho de estado, se a ele já estiver affecto o processo

---

<sup>103</sup> Artigo 12º - Se forem apreendidos escravos cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831 fora da embarcação que os trouxe, mas ainda na costa antes do desembarque, ou no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, ou depósitos sitos nas costas, ou portos, serão levados ao Auditor da Marinha, que procederá a respeito deles da mesma forma determinada para os apreendidos a bordo; mas, concluído o exame feito pelos peritos, assinara 8 dias aos interessados para que aleguem, e provem o que julgarem conveniente. Igual prazo será concedido aos aprensos, se o requererem e ao Curador dos africanos, ainda que o não requeira. Além dos 8 dias assinados fará afixar e publicar pela imprensa cartas de editos com os mesmos efeitos, e prazos, que no Artigo 8º se estabelecerão para o processo do apresamento de navios nacionais. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850 (Coleção de Leis do Império do Brasil).

por via de recurso, a reclamarem e provarem todo o seu direito, sob pena de revelia, e não mais serem admitidos a fazer reclamação alguma sobre os ditos africanos apreendidos logo que findo for o dito prazo. E quem dos interessados noticia tiver lhes faça aviso para que venham reclamar os seus direitos. E para constar mandei publicar este pela imprensa, e afixa-lo em um dos lugares mais públicos desta cidade pelo respectivo porteiro, que dará certidão do assim o houver cumprido para ser junta ao processo. Passado nesta corte e cidade do Rio de Janeiro, aos 21 de fevereiro de 1851. E eu, Candido José Velho Bitancourt o subscrevi – José Baptista Lisboa.<sup>104</sup>”

Após esses prazos, o auditor de Marinha teria três dias para proferir sua sentença, apelando ex-officio para o Conselho de Estado<sup>105</sup>.

Dentre esses milhares de africanos apreendidos, passando pela ilha da Marambaia, Ilha Grande e chegando até a Bahia, com certeza nesses interrogatórios “ouvimos” uma parcela muito pequena deles. Mesmo assim, temos uma amostra do que eles tinham a nos dizer sobre sua experiência no tráfico atlântico. É possível verificar suas procedências, como foram apreendidos, de onde, por quem e para quem foram remetidos, em que tipo de embarcação vieram e quem os recebeu quando desembarcaram na “terra de branco”.

No próximo capítulo veremos até que ponto esses depoimentos influenciaram as decisões do auditor de Marinha, em primeira instância, e do Conselho de Estado, em segunda instância, o que deveria acontecer com esses africanos e em que medida as decisões do auditor de Marinha se diferenciavam das do Conselho de Estado.

---

<sup>104</sup> Biblioteca Nacional: *Jornal do Commercio* - 24 de fevereiro de 1851 – Editais.

<sup>105</sup> Artigo 13º - Concluído o prazo dos 8 dias para todos os interessados, o processo subirá concluso nas 24 horas seguintes ao Auditor de Marinha, que no prazo de três dias proferirá sua sentença, apelando ex-officio para o Conselho de Estado. Coleção de Leis do Império do Brasil – Decreto 708 de 14 de outubro de 1850.

### CAPÍTULO III – AS DECISÕES

Chegamos à fase final do julgamento. O artigo 8º do decreto 708 de 14 de outubro de 1850, que regulava a atuação do tribunal da Auditoria Geral da Marinha em primeira instância, determinava que após a publicação dos editais na imprensa notificando os interessados no caso ou no carregamento para virem defender seus direitos, o auditor de Marinha responsável deveria prosseguir nos termos do processo e mesmo nos da apelação<sup>106</sup>. Os interessados que, em virtude da citação do edital comparecessem, tomariam a causa nos termos em que ela se achasse. Se o auto já tivesse sido concluído, cabia ao mesmo auditor ao abrir a conclusão, assinar um termo, nunca maior de oito dias, para as argumentações dos interessados. Caso a sentença já tivesse sido publicada em primeira instância, nada poderiam alegar e requerer, senão em segunda instância perante o Conselho de Estado. Neste capítulo trataremos dessas decisões: em primeira instância pela Auditoria Geral da Marinha e em segunda instância pelo Conselho de Estados, sobre a liberdade dos africanos apreendidos, reguladas respectivamente pelo decreto 708<sup>107</sup> e pelo decreto 731 de 14 de novembro de 1850<sup>108</sup>.

---

<sup>106</sup> Artigo 8º - Concluído e assinado o processo verbal, o Auditor fará afixar e publicar pela imprensa editais de 30 dias até seis meses, quando se tratar de embarcações nacionais, vindas de portos nacionais, e até um ano quando a embarcação for estrangeira, ou vinda de porto estrangeiro, notificando os interessados no caso, ou no carregamento para virem defender seus direitos. Entretanto prosseguirá nos termos do processo e mesmo nos da apelação. § 1º - Achando-se presente o capitão será notificado para ver prosseguir o processo por parte dos interessados. Na falta destes, do capitão, do Cônsul, ou quem suas vezes fizer, o Auditor nomeará o Curador para defender os seus interesses. § 2º - Os interessados que em virtude da citação edital comparecerem, tomará a causa nos termos em que ela se achar. Se já tiverem concluído os autos, o Auditor de Marinha, abrindo a conclusão, assinará um termo, nunca maior de 8 dias, para arrazoarem e juntarem documentos: igual prazo será concedido aos apesadores, se o requererem. Se já estiver publicada a sentença, nada poderão alegar, e requerer senão na Segunda Instancia. § 3º - Não poderão reclamar este favor aqueles que embora revéis na causa, tiverem estado presentes no lugar ao tempo da apreensão ou julgamento. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850 (Coleção Leis do Império do Brasil).

<sup>107</sup> Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850 – Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império através da Auditoria Geral da Marinha. (Coleção Leis do Império do Brasil).

<sup>108</sup> Decreto nº 731 de 14 de novembro de 1850 – Regula a execução da Lei nº 581, que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império através do Conselho de Estado. (Coleção Leis do Império do Brasil).

## **Primeira instância: a decisão do auditor de Marinha**

Identificamos apenas as decisões proferidas pelo auditor de Marinha José Baptista Lisboa, quanto aos que foram julgados na Bahia pelo auditor João Maurício Wanderley, tratados no capítulo II, não temos informações sobre o veredicto em primeira instância. Além dos africanos apreendidos pelas diligências na ilha da Marambaia, apresentaremos também a decisão do auditor sobre os escravos que estavam a bordo do iate *Jovem Maria*, apresado pela Marinha brasileira na altura da Ilha Grande em dezembro de 1850.

Começamos pelo caso do iate *Jovem Maria*. A decisão do auditor é de 27 de janeiro de 1851, menos de um mês após o apresamento do referido iate. Todos os 290 africanos apreendidos pela Marinha brasileira – um africano morreu durante a viagem até a Corte - foram considerados livres e emancipados da escravidão, “em vista da lei de 07 de novembro de 1831”, e postos a disposição do governo com as respectivas cartas de liberdade. Lisboa declarou que após proceder aos exames e mais diligências marcadas pelo regulamento de “14 de outubro”<sup>109</sup> verificou que a embarcação se empregava efetivamente no tráfico de africanos, considerou a mesma como “boa presa” e por isso, a tripulação do vapor de guerra *Urânia*, responsável pelo apresamento, deveria ser premiada de acordo com o artigo 5º da lei de 04 de setembro de 1850, recebendo a soma de 40\$000 por cada dos africanos<sup>110</sup>.

No caso dos apreendidos na Marambaia pelo juiz municipal e delegado de Mangaratiba João José de Andrade Pinto em fevereiro de 1851, a decisão do auditor de Marinha data de 20 de março de 1851. Assim como no caso do *Jovem Maria*, todos os 457 africanos que sobreviveram à apreensão e estavam depositados na Casa de Correção foram considerados livres e emancipados da escravidão, de acordo com a lei de 1831. As tripulações do brigue escuna *Andorinha*, da corveta *Bertioga* e do vapor *Golfinho*, que

---

<sup>109</sup> Decreto 708 de 14 de outubro de 1851.

<sup>110</sup> Artigo 5º - As embarcações de que tratam os artigos 1º e 2º, e todos os barcos empregados no desembarque, ocultação, ou extravio de escravos, serão vendidas com toda a carga encontrada a bordo, e o seu produto pertencerá aos apresadores, deduzindo-se um quarto para o denunciante, se o houver. E o Governo, verificando o julgamento de boa presa, retribuirá a tripulação da embarcação com a soma de 40\$000 por cada um africano apreendido, que será distribuído conforme as Leis a respeito. Lei 581 de 04 de setembro de 1850. (Coleção Leis do Império do Brasil).

participaram da operação, também deveriam ser premiadas pela “boa presa” conforme previsto pela lei de 04 de setembro de 1851.

O artigo 10º do decreto 708 previa que quando não houvesse dúvidas sobre a liberdade dos apreendidos, ou seja, quando o auditor determinava em primeira instância que todos os africanos deveriam ser livres e emancipados como acabamos de ver, não havia necessidade de o processo ser remetido para julgamento em segunda instância pelo Conselho de Estado. Todos eles deveriam ser “logo postos à disposição do Governo com as cartas de liberdade, as quais não lhe poderão ser entregues antes de decidida a apelação<sup>111</sup>”.

Somente no caso dos 199 apreendidos durante a diligência coordenada pelo chefe de polícia interino da província do Rio de Janeiro Bernardo Augusto Nascente de Azambuja na ilha do comendador Joaquim Breves, também em fevereiro de 1851, é que temos uma sentença diferente sobre os africanos. A decisão do auditor Lisboa em primeira instância data de 17 de março de 1851, vejamos:

Consta dos autos que pelo doutor chefe de polícia da província do Rio de Janeiro, foram apreendidos na ilha da Marambaia, na praia da Armação e em outros lugares [...] 199 africanos daqueles cuja importação foi proibida pela lei de 07 de novembro de 1831 [...] pela qual, tais africanos podiam ser considerados como importados contra essa lei. [...] que alguns deles são inteiramente boçais, foram todos recentemente importados, e vindos pela primeira vez neste país como escravos e que conseqüentemente todas as características próprias e reconhecidas pelos mesmos para serem retratados de contrabando, o que muito bem se verifica pelas declarações dos mesmos africanos nas folhas 3, 38 e 39, e mais termos constantes dos mesmos autos. Sendo assim, estando cumprida a fórmula no artigo 12 do regulamento de nº 708 de 14 de outubro do ano passado e em vista de minha competência declarada nos autos e mais diligências a respeito, julgo boa presa os africanos apreendidos de que falam estes autos, e conseqüentemente livres e emancipados da escravidão, em conformidade da lei de 07 de novembro de 1831, menos os numerados na folha 36, cujos números vão designados a margem, por não serem desembarcados, e em cuja demanda se dirigia a força encarregada pelo governo, visto que pela declaração do africano a folha 34 [...] já se achavam nas fazendas da ilha da Marambaia em que foram encontrados [...] julgo incompetentes para

---

<sup>111</sup> Artigo 10º - Concluído este processo sumário, se os interessados tiverem protestado por vista, a terão por três dias dentro do cartório para deduzir, e deduzir e oferecer suas razões; sendo os primeiros 3 dias para os apesadores, outros 3 para o Curador dos africanos, se os houver apreendidos, e os 3 últimos para os apesados, e findos estes prazos, nas 24 horas seguintes serão os autos conclusos ao Auditor de Marinha, que dentro de 8 dias sentenciará sobre a liberdade dos escravos apreendidos se os houver, declarando logo boa, ou má presa a embarcação, e seu carregamento, e apelando ex-officio para o Conselho de Estado. Esta apelação produzirá efeito suspensivo, porem quando declarar livres alguns africanos, estes serão desde logo postos à disposição do Governo com as cartas de liberdade, as quais não lhe poderão ser entregues antes de decidida a apelação. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850. (Coleção Leis do Império do Brasil).



tomar deles inteiramente africanos boçais [...] pondo-os a disposição a fim de que pelo juízo competente faça proveito respectivo. [...] os demais ponho a disposição do governo com as respectivas cartas de liberdade [...].

O artigo 12º do decreto 708 ao qual o auditor Lisboa se refere dizia que caso fossem apreendidos escravos fora da embarcação que os trouxe, cuja importação é proibida pela lei de 1831, mas ainda na costa antes do desembarque, ou no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, depósitos ou portos ao longo da costa, deveriam ser levados ao auditor de Marinha que deveria proceder a respeito deles da mesma forma determinada pelos apreendidos a bordo das embarcações<sup>112</sup>. Ou seja, ele deixava claro que apesar desses africanos terem sido encontrados espalhados pela Marambaia, o julgamento sobre suas liberdades pela Auditoria Geral da Marinha estava de acordo com o previsto pela lei. Porém, ele só reconheceu como recém desembarcados 160, dos 199 apreendidos durante a diligência.

Para chegar a tal decisão, ele se baseou no interrogatório feito ao africano nº 141 batizado Firmino, que declarou como vimos no capítulo II, que 39 dos que foram apreendidos com ele na ilha, não vieram na mesma embarcação que ele. Firmino chegou a apontar quatro desses 39, que sabiam falar “alguma coisa do idioma português”, eram eles Ambrósia, Aurélio, Boaventura e Hilário. Ao serem interrogados, estes últimos reafirmaram que não vieram junto com Firmino e informaram que haviam desembarcado na Marambaia dias antes dele. Como a diligência de Azambuja foi ocasionada por ordem do governo Imperial por conta de uma denúncia de que há poucos dias teria ocorrido um desembarque “para as bandas de Guaratiba” e que estes africanos haviam sido levados por canoas até a Marambaia, Lisboa interpretou que este outro desembarque noticiado no momento do interrogatório por Ambrósia, Aurélio, Boaventura e Hilário, não era o mesmo que havia motivado a diligência e por isso não o considerou como “recente”, logo não se

---

<sup>112</sup> Artigo 12º - Se forem apreendidos escravos cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831 fora da embarcação que os trouxe, mas ainda na costa antes do desembarque, ou no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, ou depósitos sites nas costas, ou portos, serão levados ao Auditor da Marinha, que procederá a respeito deles da mesma forma determinada para os apreendidos a bordo; mas, concluído o exame feito pelos peritos, assinara 8 dias aos interessados para que aleguem, e provem o que julgarem conveniente. Igual prazo será concedido aos aprensos, se o requererem e ao Curador dos africanos, ainda que o não requeira. Além dos 8 dias assinados fará afixar e publicar pela imprensa cartas de editos com os mesmos efeitos, e prazos, que no Artigo 8º se estabelecerão para o processo do apresamento de navios nacionais. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850 (Coleção Leis do Império do Brasil).

enquadrava do respectivo artigo 12º. O fato de terem sido importados depois de 1831 pouco importava.

Lisboa remeteu os 39 apontados por Firmino de volta ao chefe de polícia e solicitou formalmente ao Conselho de Estado que julgasse em segunda instância sobre suas liberdades. O documento foi redigido pelo escrivão Cândido José Velho Bittencourt da seguinte forma:

Vossa S<sup>a</sup>. declarou sua venerada sentença que apelava para o Conselho de Estado somente da decisão tomada sob os africanos a respeito que julgou competente, mandando que fossem subtraídos a parcela competente a outros sobre que se declaram incompetentes. Acho-me por isso com [...] deveres pensar já as ordem precisas, para serem eles postos a disposição do chefe de polícia da província do Rio de Janeiro a se esperar a decisão do Conselho de Estado, igualmente ser remetido o processo.

No que se refere à premiação pela “boa presa” prevista pelo artigo 5º da legislação de 04 de setembro de 1850, o auditor Lisboa considerava que todos os envolvidos na diligência, ou seja, a tripulação do vapor de guerra *Golfinho*, o Corpo de Permanentes e o chefe de polícia interino Azambuja, deveriam receber a gratificação prevista.

## **Segunda instância: a decisão do Conselho de Estado**

Antes de iniciarmos a narrativa sobre como foi proferida a decisão em segunda instância sobre a liberdade dos africanos apreendidos, proponho relembrarmos rapidamente alguns aspectos do Conselho de Estado e para isso utilizaremos o trabalho de José Murilo de Carvalho<sup>113</sup>.

O Conselho foi criado pelos conservadores em 1841. Os conselheiros deveriam ter idade mínima de 40 anos e eram escolhidos a dedo pelo Imperador. Essa escolha vinha quase sempre depois de um longo período de aprendizado que incluía a passagem pela administração e pela representação política. A vitaliciedade fazia com que a média de permanência no Conselho fosse bastante longa, visconde do Abaeté, por exemplo, foi conselheiro por trinta e cinco anos, mas no geral, a média de permanência era de cinco a 14

---

<sup>113</sup> CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.p.357-364.

anos. Isso permitia a formação de um padrão comum de comportamento que era transmitido aos novos membros, além de possibilitar o desenvolvimento de uma jurisprudência administrativa e de certo acordo quanto a alguns princípios básicos da política, de administração e de economia. Este cuidado na escolha dos conselheiros estava ligado a importância do próprio Conselho na engrenagem política do Império.

Voltando ao julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na Marambaia durante a diligência executada pelo chefe de polícia Azambuja, logo que o auditor Lisboa proferiu a sua decisão em primeira instância, Joaquim José de Souza Breves voltou à cena alegando que entre os 199 apreendidos suspeitos de serem recém desembarcados, 46 eram escravos ladinos de sua propriedade, incluindo um casal de crioulos. Mas como foi isso?

Como já vimos anteriormente no capítulo I, essa queixa de Breves já havia sido comentada nas cartas enviadas por ele e publicadas no *Jornal do Commercio* nos dias 14 de fevereiro e 06 de março de 1851<sup>114</sup>. Na primeira delas o comendador alegava que Azambuja levou de sua propriedade como escravos boçais cerca de setenta de seus ladinos. Na segunda o número de escravos reivindicados baixa para 46 e ele chega a publicar a relação nominal desses seus ladinos e crioulos da Marambaia.

Nessa sua busca desenfreada para ter seus escravos de volta a ilha, em 13 de março do mesmo ano, Joaquim Breves foi até a delegacia de polícia no município de São João do Príncipe e registrou queixa reclamando que a diligência coordenada pelo chefe de polícia interino da província do Rio de Janeiro em busca de escravos boçais recém desembarcados em sua propriedade na Marambaia, acabou levando 46 de seus escravos ladinos, incluindo um casal de crioulos. O curioso é que Breves tenha demorado tanto para registrar essa queixa, feita mais de um mês após a dita apreensão. Mais curioso ainda é o fato dele ter procurado a delegacia de polícia do município de São João do Príncipe e não a delegacia do município de Mangaratiba, o qual a Marambaia, palco das apreensões, faz parte.

Diante dessas informações, vale à pena lembrarmos que o delegado de Mangaratiba, João José de Andrade Pinto, foi o responsável por coordenar a outra diligência na ilha em busca de africanos boçais e antes mesmo de receber tal incumbência do governo imperial o mesmo delegado, que também era o juiz municipal de Mangaratiba, já havia apreendido 21

---

<sup>114</sup> Biblioteca Nacional – *Jornal do Commercio* – 14 de fevereiro de 1851 e 06 de março de 1851.

africanos suspeitos de serem boçais em suas propriedades na Marambaia, de acordo com o procedimento previsto pela Lei de 07 de novembro de 1831.

Isso nos leva a crer que era muito mais fácil para Joaquim Breves, registrar a queixa no município de São João do Príncipe, local onde nasceu e base do potentado familiar dos Breves. Segundo Luis Ascendino Dantas, em São João do Príncipe o comendador Breves “gozou de sinceras dedicações e justa estima, como chefe de grande prestígio<sup>115</sup>”. Era em São João Marcos que ficava a sua fazenda da Olaria, neste município o comendador chegou a ser vereador (1853/1856), presidente da Câmara dos Vereadores (1859) e juiz de paz (1853/1856/1859/1862)<sup>116</sup>. O próprio delegado do município, Belizário Antonio Ramos Bastos, era um dos procuradores nomeados por Joaquim Breves e foi o responsável por “conduzir a investigação” sobre os 46 ladinos apreendidos por Azambuja. Como testemunhas do comendador, foram ouvidas sete pessoas, muito provavelmente seus agregados, que declararam o seguinte ao delegado:

Testemunha 1 – José de Sobreira Lima

Natural de Portugal, 30 anos, é administrador “das fazendas do suplicante citas na Ilha da Marambaia”, onde trabalha há quatro anos. Declarou que durante a diligência feita pelo chefe de polícia em 01 e 02 de fevereiro, foram apreendidos e conduzidos para a Corte dois crioulos chamados “João e Francisco” e outros ladinos que falam corretamente o idioma português.

Testemunha 2 – Joaquim dos Santos Ribeiro

Natural de Portugal, 67 anos, morador da Freguesia de Passa Três (município de São João do Príncipe) e vive de negócios. Declarou que durante a diligência feita pelo chefe de polícia nas fazendas da ilha foram levados escravos ladinos e dois crioulos chamados

---

<sup>115</sup> MOTTA, Márcia. O Breves e a Marambaia. In: Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003. p.62-63.

<sup>116</sup> ARRUTI, José Maurício. Percurso histórico dos Ilhéus da Marambaia (1856-2003). In: Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003. p. 96.

“João Francisco e Justina”. Entre os ladinos, poucos falam a nossa língua em razão “da pouca comunicação que há nas fazendas”.

Testemunha 3 – Sebastião Pedro Teixeira

Natural de Minas, 32 anos, morador da Freguesia de Passa Três (município de São João do Príncipe), vive do ofício de fazendeiro, trabalha em uma das fazendas da ilha. Declarou que a diligência do chefe de polícia apreendeu e levou a bordo do vapor escravos da fazenda para a Corte. Uma parte desses escravos estavam trabalhando nas roças e outra parte estava internada nas enfermarias por estarem doentes. Também foram apreendidos junto com os ladinos dois crioulos, João Francisco e sua mulher Jacinta, “os quais levaram suas caixas de roupa dizendo que não voltariam mais”. Quanto aos ladinos estão há muito tempo em “terra de branco”, mas mesmo assim, não falam bem o idioma português “porque os escravos da roça se comunicam pouco” e até os “feitores que os guiam são pretos da Costa e mal falam o português”.

Testemunha 4 – Januário Ribeiro da Silva

Natural de Minas, 50 anos, solteiro, morador da Freguesia de Passa Três (município de São João do Príncipe). Declarou que esteve na fazenda da Marambaia por mais de quatro vezes e por isso reconhecia a escravatura. Sabe por ouvir dizer que durante diligência executada pelo chefe de polícia, foram apreendidos e levados da Marambaia os crioulos João Francisco e Jacinta e outros ladinos da “costa”, que falam mal o português por “serem de alguma nação mais bruta”. Declarou que quando Breves comprou a ilha, alguns escravos já viviam nela.

Testemunha 5 – Sebastião José Silveira

Natural do município de São João do Príncipe, 41 anos, casado, morador da Freguesia de Passa Três, vive de lavoura, foi feitor na Marambaia e por isso conhece a escravatura. Declarou que os escravos constantes na relação apresentada por Breves são ladinos e entre eles há um casal de crioulos. Entre os ladinos poucos falam o português porque são escravos da roça e tem poucas relações na ilha para falarem bem o idioma. Sabe que esses escravos foram apreendidos durante a diligência do chefe de polícia na ilha.

Testemunha 6 – João Lima de Souza

Natural do município de São João do Príncipe, 38 anos, casado, morador do distrito da Freguesia de Passa Três, onde vive de lavoura, viveu na Marambaia por 4 anos trabalhando em lavouras do justificante. Reconhece que os escravos apresentados na declaração por Breves pertencem as fazendas da Marambaia. Sabe por ouvir dizer que o chefe de polícia foi até a referida ilha e apreendeu escravos ladinos e dois crioulos: “João Francisco e sua mulher Jacinta”, os quais se achavam fora da fazenda.

Testemunha 7 – Antonio Alves Chaves

Natural do Rio de Janeiro, 26 anos, solteiro, morador da Freguesia de Passa Três (município de São João do Príncipe), onde vive de negócios. Declarou que estava presente no momento da diligência do chefe de polícia, onde foram levados escravos ladinos das fazendas (roça e enfermaria) e um casal de crioulos.

Toda essa documentação chegou a ser apresentada na Auditoria Geral da Marinha por Joaquim Breves, na intenção de que o auditor Lisboa, remetesse os tais 46 escravos de volta a sua propriedade. Mas quando o comendador recorreu já era tarde demais, a sentença em primeira instância já havia sido proferida pelo auditor e o processo já havia sido encaminhado por seu escrivão Cândido José Velho Bittencourt para Secretaria da Presidência, para que de lá fosse remetido a Secretaria da Justiça, conforme previsto no artigo 21º do decreto 708 de 14 de outubro de 1850<sup>117</sup> e no artigo 1º do decreto 731 de 14 de novembro do mesmo, responsável por regular o julgamento em segunda instância pelo Conselho de Estado<sup>118</sup>.

---

<sup>117</sup> Artigo 21º - Proferida pelo Auditor de Marinha a sentença, e interposta a apelação ex-officio na forma do Artigo 16º, o Escrivão dentro de 8 dias, deixando traslado no cartório, entregara o processo original na Secretaria de Estados dos Negócios da Justiça, e nas Províncias na respectiva Secretaria da Presidência. Se a acumulação de processos ou outros embaraços impedirem a promptificação dos traslados, o Auditor de Marinha poderá conceder-lhe mais 8 dias improrrogáveis. O recibo do processo original será junto pelo Escrivão ao traslado que ficar no cartório. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850 (Coleção Leis do Império do Brasil)

<sup>118</sup> Artigo 1º - Publicadas as sentenças em que o auditor de Marinha deve apelar ex-officio, em conformidade dos artigos 10 e 13 do decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850, o escrivão extrairá o traslado no prazo marcado no artigo 21º do referido decreto, fará entrega do processo original na Secretaria da Presidência, para por seu intermédio ser remetido a da Justiça. O recibo do processo original será unido ao respectivo traslado. Decreto 731 de 14 de novembro de 1850. (Coleção Leis do Império do Brasil).

De acordo com o artigo 2º e 3º do mesmo decreto 731<sup>119</sup>, quando o processo chegasse à Secretaria de Justiça, o respectivo ministro deveria designar para relator um dos membros da seção de Justiça do Conselho de Estado. Cabia a esse relator nomeado apresentar os autos na primeira conferência e nela a seção de Justiça do Conselho de Estado deveria deliberar se realmente eram necessárias novas diligências para esclarecimento “da verdade ou regularidade do mesmo processo”. Caso fosse necessário, os apresadores, apresados, o curador dos africanos e outras partes deveriam ser novamente ouvidos.

Neste momento, vale à pena destacar as datas, porque precisaremos recorrer a elas mais adiante: 31 de março - o escrivão Bittencourt remeteu o processo a Secretaria da Presidência; 02 de abril – o processo foi encaminhado ao ministro da Justiça; 03 de abril – foi dada vista as partes, inclusive ao curador dos africanos; 08 de abril – o processo foi apresentado à conferência da Seção de Justiça do Conselho de Estado pelo relator, o conselheiro Antonio Pinheiro Limpio de Abreu.

O advogado nomeado por Joaquim José de Souza Breves para defender seus interesses no julgamento em segunda instância sobre a liberdade dos africanos apreendidos foi Augusto Teixeira de Freitas.

Nabuco de Araújo se referia a Teixeira de Freitas como “o maior dos jurisconsultos brasileiros”, e mesmo hoje em dia, grande parte dos juristas ainda o considera como tal. Sócio fundador do Instituto dos Advogados do Brasil (IAB) em 1843, o ilustre advogado chegou a assumir a presidência do mesmo instituto. Em alguns momentos de sua trajetória profissional, Teixeira de Freitas se deparou com uma questão delicada e para ele um tanto desagradável: a existência da escravidão<sup>120</sup>. Defender os interesses de Joaquim Breves perante o Conselho de Estado pode ser apontado como um desses momentos.

Em 05 de maio, Teixeira de Freitas pediu vista ao processo. Cinco dias depois apresentou a sua argumentação, que em linhas gerais dizia o seguinte: que o comendador

---

<sup>119</sup> Artigo 2º - Apresentados os autos na Secretaria da Justiça, o Ministro respectivo designará para relator um dos membros da Seção de Justiça do Conselho de Estado, ao qual serão remetidos. / Artigo 3º - O relator os apresentará na primeira conferência, e nela a Seção de Justiça do Conselho de Estado deliberará se são necessárias diligências para esclarecimento da verdade, ou regularidade do processo; e feitas essas diligências, se forem necessários, ou sem elas, se o não for, ordenará que se dê vista aos apresadores e apresados, ao curador dos africanos, ou outras partes que deverão ser ouvidas. Os autos serão entregues ao oficial maior da Secretaria da Justiça, que fará publicar na folha oficial por três dias consecutivos o despacho que dá vista as partes. Decreto 731 de 14 de novembro de 1850 (Coleção Leis do Império do Brasil).

<sup>120</sup> PENA, Eduardo Spiller. Pajens da Casa Imperial: jurisconsultos, escravidão e a Lei de 1871. Campinas SP: Editora da UNICAMP, CECULT, 2001. p. 71-78.

“não era contra a apreensão feita pelo doutor chefe de polícia da província do Rio de Janeiro na Ilha da Marambaia”, mas sim contra a violência utilizada pelo mesmo, arrebatando-lhe com os recém desembarcados, 46 de seus escravos ladinos, os quais seriam importados já “há alguns anos” incluindo “um casal de crioulos”.

Para Teixeira de Freitas, o auditor de Marinha já havia reconhecido tamanha injustiça cometida, por isso não havia considerado 39 dos 199 apreendidos entre os compreendidos na “letra e disposição do artigo 12º do regulamento nº 708 de 14 de outubro do ano próximo passado<sup>121</sup>”. Lamentava apenas o fato de Lisboa não ter incluído em sua relação os outros sete que o comendador requeria de volta, muito provavelmente no momento em que os 39 escravos foram apontados pelo língua Firmino, o africano nº 141 apreendido com os demais 199, os outros sete ficaram de fora porque deviam estar prestando algum serviço na Casa de Correção ou encontravam-se recolhidos doentes na enfermaria da mesma instituição. Alegava que se seu reclamante pudesse ter entregado na Auditoria Geral da Marinha a relação com os 46 nomes dos ladinos, certamente o auditor Lisboa remeteria os mesmo de volta a Joaquim Breves, “como era de justiça”, ao invés de enviá-los de volta ao chefe de polícia Azambuja. Infelizmente, quando o mesmo pode oferecer a sua petição, a sentença em primeira instância já havia sido concluída.

Quanto à integridade de Joaquim Breves, “nem pense que esses africanos desembarcaram na fazenda do reclamante: não”. Para isso, recorria ao próprio relatório entregue pelo chefe de polícia, onde constava que o desembarque dos africanos ocorreu em Guaratiba, distante léguas da fazenda do comendador, para onde vieram em canoas. Dizia também que no mesmo relatório, Azambuja contava como apreendidos apenas 153 africanos, sugerindo que esses 46 em questão tenham chegado a Corte trazidos clandestinamente por Azambuja.

---

<sup>121</sup> Artigo 12º - Se forem apreendidos escravos cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831 fora da embarcação que os trouxe, mas ainda na costa antes do desembarque, ou no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, ou depósitos sítos nas costas, ou portos, serão levados ao Auditor da Marinha, que procederá a respeito deles da mesma forma determinada para os apreendidos a bordo; mas, concluído o exame feito pelos peritos, assinara 8 dias aos interessados para que aleguem, e provem o que julgarem conveniente. Igual prazo será concedido aos apreensores, se o requererem e ao Curador dos africanos, ainda que o não requeira. Além dos 8 dias assinados fará afixar e publicar pela imprensa cartas de editos com os mesmos efeitos, e prazos, que no Artigo 8º se estabelecerão para o processo do apresamento de navios nacionais. Decreto 708 de 14 de novembro de 1850 (Coleção Leis do Império do Brasil).



Lembrava que o chefe de polícia ordenou a prisão de Joaquim Breves durante a diligência na Marambaia sem que houvesse “a prévia e indispensável requisição do auditor de Marinha”, já que somente no caso de flagrante poderia ser preso, o que pode ser interpretado como uma espécie de perseguição ao comendador, “o que não podemos crer”. Talvez essa inimizade entre Breves e Azambuja, a qual já comentamos no capítulo I quando falamos da troca de acusações entre os dois através de cartas publicadas no *Jornal do Commercio* logo após a diligência, tenha indignado ainda mais o comendador quando soube que os 39 africanos haviam sido remetidos de volta aos cuidados do chefe de polícia.

Por último o advogado chamava a atenção do tribunal para o iminente perigo que, segundo ele, “todos nós corremos”, principalmente “a numerosa e importantíssima classe dos fazendeiros”, isto é, todos poderiam passar pela mesma situação de Breves, não estavam livres de “terem suas fazendas invadidas por autoridades com mão armada, apreendendo e levando como livres os escravos ladinos que ali encontrassem sob o terrível pretexto de serem importados posteriormente a lei de 07 de novembro de 1831”. E concluía: “se isto continua, não vacila o reclamante em declarar que a vida e fortuna de numerosos cidadãos, assim com a paz e a tranqüilidade do Império, correm iminente perigo”.

Com a argumentação do advogado Teixeira de Freitas foram anexados ao processo os seguintes documentos: 1) procuração de Joaquim José de Souza Breves declarando como seu bastante procurador Manoel de Campos, para defender seus direitos tanto na Justiça como perante o Conselho de Estado, no processo de apreensão de africanos feito nas fazendas da Marambaia; 2) registro de queixa policial feita na delegacia de São João do Príncipe em 13 de março de 1851, reclamando que a diligência executada pelo chefe de polícia interino Azambuja levou 46 de seus escravos ladinos, incluindo um casal de crioulos, como suspeitos de serem livres; 3) documento em que Joaquim José de Souza Breves declara, em 11 de março de 1851, como seus bastantes procuradores na Vila de São João do Príncipe, Corte do Rio de Janeiro, Belizário Antonio Ramos Bastos e Nicolau Rodrigues dos Santos França Leite, aos quais concede poderes para reclamar em juízo competente os seus 46 escravos que foram levados de suas fazendas na Marambaia; 4) um documento de Pedro José de Castro, tabelião do público judicial e notas nesta cidade da Corte do Rio de Janeiro, no qual o mesmo certifica que o escravo João Francisco, crioulo

de ofício tanoeiro e a escrava crioula de nome Jacinta, já viviam na Marambaia quando esta foi comprada de José Guedes por Joaquim José de Souza Breves, em 17 de abril de 1847, pois estavam listados no livro de registro de escravos da fazenda; 5) documento em que Joaquim José de Souza Breves é acusado do crime de contrabando de africanos em consequência da apreensão de 199 recém desembarcados em sua propriedade na Marambaia entre os dias 01 e 02 de fevereiro de 1851, assinado pelo chefe de polícia interino da província do Rio de Janeiro Bernardo Augusto Nascente de Azambuja; 6) a declaração de suas testemunhas.

A decisão em segunda instância da Seção dos Negócios da Justiça do Conselho de Estado data de 26 de junho do mesmo ano. Estavam presentes na sala de conferências os conselheiros Antonio Paulino Límpio de Abreu, Honório Hermeto Carneiro Leão e Caetano Maria Lopes Gama.

Eles começavam esclarecendo que o auditor de Marinha não pode responder a reclamação feita por Breves sobre os 46 escravos ladinos porque os autos já haviam sido despachados, “devendo o suplicante requerer ao Conselho de Estado”, para onde haviam sido remetidos. Porém os documentos apresentados pelo comendador “não foram junto aos autos”, os quais “subiram sem eles” quando se proferiu o despacho de vista das partes em 03 de abril de 1851, por isso mostramos a seqüência das datas anteriormente.

Em linhas gerais, os conselheiros confirmavam a primeira parte da sentença do auditor Lisboa, que declarou livres e emancipados todos os apreendidos, menos os 39. Depois de examinarem as provas anexadas ao processo, confirmaram que os 160 que vieram com o africano nº 141 batizado Firmino, foram verdadeiramente “importados em contravenção das leis de 07 de novembro de 1831 e 04 de setembro de 1850”, e por isso, na forma do que elas dispõem, “não podiam deixar de pronunciar-se a sua liberdade”. Consideravam que também havia sido “provado que a apreensão se verificou imediatamente depois do desembarque no lugar em que se achavam depositados os ditos africanos”, na ilha da Marambaia.

Quanto aos outros 39 em questão, “a falta de circunstância de terem sido apreendidos imediatamente depois do desembarque”, excluía “indubitavelmente a competência do auditor de Marinha” de julgar em primeira instância sobre suas respectivas liberdades. Porém, entendiam que o mesmo auditor, “depois das diligências preparatórias

que se tiveram”, não poderia deixar de examiná-los e “decidir se eles tinham sido legal ou ilegalmente importados”.

O fato de terem sido colocados a disposição do chefe de polícia interino da província do Rio de Janeiro, a fim de que pelo juízo competente se fizesse instaurar o respectivo processo, confirmou-se com o que prescreve o decreto de 12 de abril de 1832<sup>122</sup>, sendo certo que “estabelecida por aquelas diligências uma controvérsia em juízo”, certamente se referindo mais uma vez ao interrogatório feito aos ditos africanos, “não era lícito ao auditor de Marinha mandar, por um ato de sua autoridade, entregá-los ao reclamante”. O decreto ao qual se referem, que regulava a execução da lei de 07 de novembro de 1831, previa através do seu artigo 9º o seguinte:

Constanto ao Intendente Geral da Polícia, ou a qualquer Juiz de Paz, ou Criminal, que alguém comprou ou vendeu preto boçal, o mandará vir a sua presença, examinará se entende a língua brasileira; se esta no Brasil antes de ter cessado o tráfico da escravatura, procurando por meio de interprete certificar-se de quando veio d’África, em que barco, onde desembarcou, por que lugares passou, em poder de quantas pessoas tem estado, etc. Verificando-se ter vindo depois da cessação do tráfico, o fará depositar e procederá na forma da Lei, e em todos os casos, serão ouvidas sumariamente, sem delongas supérfluas, as partes interessadas.

Na interpretação dos conselheiros, entendiam que os 39 africanos em questão poderiam ser importados depois da lei de 1831, mas não consideravam como “recém importados” como os outros 160 que teriam desembarcado junto com Firmino. Por isso, o artigo 12º do decreto 708, que destacava esta “recém importação”, valia apenas para os 160 e não para os outros 39. Sendo assim, concordavam com a decisão do auditor em tê-los enviados aos cuidados do chefe de polícia para que seguisse com o processo, ao invés de entregá-los de volta ao comendador Joaquim Breves conforme solicitado pelo mesmo.

No que se refere às argumentações interpostas pelo advogado de Joaquim Breves, Augusto Teixeira de Freitas, os conselheiros não reconheciam que o “casal de crioulos”, os quais o comendador reivindicava de volta, tivessem sido levados como boçais na diligência executava por Azambuja porque a documentação apresentada foi produzida em um “juízo incompetente”, provavelmente se referiam ao fato da queixa ter sido registrada na delegacia

---

<sup>122</sup> Decreto de 12 de abril de 1832 – Regula a execução da lei de 07 de novembro de 1831. (Coleção das Leis do Império do Brasil).

do município de São João do Príncipe e não de Mangaratiba, município onde ocorreu a diligência.

Na investigação feita pelo delegado de São João do Príncipe, que era um dos procuradores nomeados por Breves, não havia uma citação de um curador que falasse pelos referidos africanos e, por tudo isso, não tinha força para “destruir a prova em contrário resultante dos interrogatórios, declarações e exames judiciais” constantes no processo da Auditoria Geral da Marinha.

Sobre a certidão anexada pelo comendador, consideravam que esta provava apenas que o reclamante comprou a fazenda da Marambaia com esses dois crioulos, “João Francisco e Jacinta”, mas não que estes fossem os mesmos envolvidos na apreensão.

De acordo com os conselheiros, havia um equívoco por parte do advogado, em afirmar que quando o africano Firmino declarou que alguns dos apreendidos não haviam desembarcado junto com ele e apontou os 39 africanos, os outros sete – que completariam os 46 – não estivessem presentes:

Prova-se o contrário disso pela declaração do dito preto que é a seguinte: “respondeu que dos 198 que com ele vieram remetidos, e se acham presentes, alguns não vieram na mesma ocasião e no mesmo navio com ele.” (grifos deles).<sup>123</sup>

E continuavam respondendo que não havia somente um auto de apreensão feito pelo chefe de polícia onde constavam 153 africanos, conforme Teixeira de Freitas argumentava, chamavam a atenção para a existência de outros que foram anexados ao processo, que mostravam a apreensão de mais 46 africanos suspeitos de serem os recém desembarcados que Azambuja procurava. Dentre esses 46, sete haviam sido reconhecidos pelo auditor como “apreendidos imediatamente depois do desembarque”, por isso foram considerados livres e emancipados, “a decisão que pende é apenas em relação aos 39”.

A única discordância dos conselheiros da decisão do auditor de Marinha em primeira instância se referia ao prêmio estabelecido no artigo 5º da lei de número 581 de 04 de setembro de 1850. De acordo com o Lisboa, o chefe de polícia, os oficiais e mais praças do vapor *Golfinho*, assim como os oficiais e praças do Corpo de Permanentes teriam direito

---

<sup>123</sup> Decisão do Conselho de Estado – AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). Auditoria Geral da Marinha: microfilme 117-2001 (1851) - Processo de presa feita na Ilha da Marambaia de 199 africanos que constava terem sido recentemente ali desembarcados.

a tal premiação. Porém, para os conselheiros, esta disposição “é limitada a tripulação da embarcação que faz a presa, e sem uma interpretação extensiva, contraria a sua letra positiva”, sendo assim, não poderia ser aplicada a outros indivíduos, embora todos os envolvidos na apreensão tivessem de fato em busca de africanos importados contra a lei. No caso em que se trata, “nem mesmo a tripulação do vapor *Golfinho* pode ter direito ao prêmio”, visto ser evidente a face do processo que “nenhuma presa fez este barco de guerra, tendo a sua tripulação apenas para auxiliar uma diligência que foi determinada pelo governo e encarregada ao chefe de polícia”.

Muito provavelmente o auditor decidiu pela premiação dos envolvidos na diligência executada por Azambuja, assim como nos casos do iate *Jovem Maria* e da diligência coordenada pelo delegado e juiz municipal de Mangaratiba, porque de acordo com o decreto nº 731A de 14 de novembro de 1850, o produto da venda das embarcações e do carregamento dos barcos empregados no tráfico de escravos, assim como a “retribuição pecuniária que pela apreensão de africanos deve fazer o Governo”, de acordo com a lei de 04 de setembro de 1850, dois por cento seriam deduzidos ao auditor de Marinha e três por cento ao seu escrivão<sup>124</sup>.

Em 01 de setembro de 1851 Joaquim Breves, mais uma vez representado por seu advogado Teixeira de Freitas, apresentou um requerimento pedindo vista do processo para embargo:

Senhor!

Diz Joaquim José de Souza Breves, que tendo sido confirmada pelo Conselho de Estado a sentença proferida pelo Doutor Auditor de Marinha, julgando livres desde já alguns escravos do suplicante, e ordenado que sobre outros haja a competente autoridade de verificar se também são livres, ou não, os quais todos foram apreendidos pelo chefe de polícia da província do Rio de Janeiro, em primeiro de fevereiro deste ano, na fazenda do mesmo suplicante, sita na sua Ilha da Marambaia, quer por isso oferecer [...] deliberação dado Conselho de Estado o Direito Imperial, que manda cumprir, datado de 30 de julho próximo

---

<sup>124</sup> Decreto nº 731A de 14 de novembro de 1850 – Determina a porcentagem que compete ao Auditor de Marinha, e ao seu Escrivão, nas apreensões de barcos empregados no tráfico de africanos: Hei por bem Declarar, que do produto da venda das embarcações, e barcos empregados no tráfico, e de seu carregamento, assim como da retribuição pecuniária que, pela apreensão de africanos deve fazer o Governo, se deduzirão dois por cento para o Auditor de Marinha, e três para o seu Escrivão. Eusébio de Queiroz Coitinho Mattoso Câmara, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em 14 de novembro de 1850, vigésimo nono ano da Independência do Império. (Coleção Leis do Império do Brasil).

passado, publicado no Diário do Rio de Janeiro, folhas oficiais, de 27 do corrente nº 8777.

Logo em seguida, em 19 de setembro do mesmo ano, a Seção dos Negócios da Justiça, indeferiu ao requerimento de Joaquim José de Souza Breves baseados no artigo 9º do decreto 731 de 14 de novembro de 1850, que regulava o procedimento em segunda instância pelo Conselho de Estado. O referido artigo previa que a resolução Imperial, tomada sobre parecer da Seção ou Consulta do Conselho de Estado, só poderia ser embargada em casos que o julgamento parecesse obscuro ou equívoco, e nos casos em que a causa tivesse ocorrido à revelia dos proprietários do navio ou do seu carregamento, uma vez que se apresentassem dentro do prazo da carta de editais<sup>125</sup>. Não poderiam reclamar a este favor aqueles que, embora revéis na causa, se achassem presentes no lugar ao tempo da apreensão ou do julgamento em primeira ou segunda instância<sup>126</sup>.

No caso de Joaquim Breves, já que ele não alegava em seu requerimento a “obscuridade ou equívoco da sentença”, pedindo sem qualquer reserva vista para embargar o julgamento. Além disso, o mesmo suplicante não compareceu em juízo como dono do navio, ou do seu carregamento, sendo, portanto, manifestos que não se dá em nenhum dos casos, em que é permitida vista para embargar.

---

<sup>125</sup> Artigo 8º - Concluído e assinado o processo verbal, o Auditor fará afixar e publicar pela imprensa editais de 30 dias até seis meses, quando se tratar de embarcações nacionais, vindas de portos nacionais, e até um ano quando a embarcação for estrangeira, ou vinda de porto estrangeiro, notificando os interessados no caso, ou no carregamento para virem defender seus direitos. Entretanto prosseguirá nos termos do processo e mesmo nos da apelação. § 1º - Achando-se presente o capitão será notificado para ver prosseguir o processo por parte dos interessados. Na falta destes, do capitão, do Cônsul, ou quem suas vezes fizer, o Auditor nomeará o Curador para defender os seus interesses. § 2º - Os interessados que em virtude da citação edital comparecerem, tomarão a causa nos termos em que ela se achar. Se já tiverem concluído os autos, o Auditor de Marinha, abrindo a conclusão, assinará um termo, nunca maior de 8 dias, para arazoarem e ajuntarem documentos: igual prazo será concedido aos apesadores, se o requererem. Se já estiver publicada a sentença, nada poderão alegar, e requerer senão na Segunda Instancia. § 3º - Não poderão reclamar este favor aqueles que embora revéis na causa, tiverem estado presentes no lugar ao tempo da apreensão ou julgamento. Decreto 708 de 14 de outubro de 1850. (Coleção Leis do Império do Brasil).

<sup>126</sup> Artigo 9º - A resolução Imperial tomada sobre parecer da Seção ou Consulta do Conselho de Estado não pode ser embargada se não nos seguintes casos: 1º quando o julgamento parecer obscuro ou equívoco; 2º quando a causa tiver ocorrido a revelia dos proprietários do navio ou do seu carregamento uma vez que se apresentarem dentro do prazo da carta de editais do artigo 8º do decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850, porque só então poderão eles usar desse recurso. Não podem, porém reclamar este favor aqueles que, embora revéis na causa, se acharem presentes no lugar ao tempo da apreensão ou do julgamento em 1º ou 2º Instância. Nos embargos seguir-se-há o mesmo processo que nas apelações, de que tratam os artigos antecedentes. Decreto 731 de 14 de novembro de 1850. (Coleção Leis do Império do Brasil).

Aqui termina o nosso processo. Não sabemos pelos autos qual foi o destino dos 39 africanos em questão, sabemos apenas que eles voltaram ao chefe de polícia Azambuja. Quanto aos outros que foram considerados “livres e emancipados” pelo auditor de Marinha em primeira instância, também não temos informações nos autos sobre pra onde eles foram enviados<sup>127</sup>. Seguir esses africanos significa iniciar outra pesquisa.

Anos mais tarde, em 1852 o comendador Joaquim José de Souza Breves teve novamente seu nome envolvido com o tráfico de africanos, dessa vez o desembarque teria ocorrido na propriedade de seu irmão José Joaquim de Souza Breves, tratava-se do caso do Bracuí, o qual já citamos anteriormente. Em 1855, seu advogado Augusto Teixeira de Freitas foi contratado pelo governo imperial para a elaboração de um projeto preliminar para a produção de um futuro Código Civil.

---

<sup>127</sup> Jaime Rodrigues e Beatriz Mamigonian não identificaram que 39 dos 199 apreendidos na Marambaia não foram emancipados pelo auditor de Marinha. Ver: RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000. p.216/ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. To be a Liberated African in Brazil: Labour and Citizenship in the nineteenth century. University of Waterloo, Ontario, Canada, 2002. tabela 6.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando iniciamos essa pesquisa, pensamos em responder a seguinte questão: como era a atuação da Auditoria Geral da Marinha contra o tráfico de africanos livres na Ilha da Marambaia? No entanto, com o passar do tempo e o esquadrinhamento das fontes levantadas para análise, percebemos que a pergunta estava incompleta e então, nós a refizemos da seguinte forma: como era atuação da Auditoria Geral da Marinha no “julgamento” sobre a liberdade dos africanos apreendidos na “capital do comendador”? Mas por que mudamos?

A Auditoria Geral da Marinha não orquestrava como seria a repressão ao tráfico de escravos no Império, essa parte ficava aos cuidados da Marinha, que deveria vigiar os mares territoriais brasileiros e apresas embarcações suspeitas de estarem envolvidas no ilícito comércio. Vejamos o relatório do ministro da Marinha de 1852:

Além dos navios ocupados no Rio da Prata, que atualmente se limitam a sete, foram e continuam a ser empregados nas duas estações do norte e sul, particularmente incumbidos da severa repressão ao tráfico ilícito de africanos, outros navios que, ficaram disponíveis, e vapores mercantes algumas vezes frutaram e armarem para auxiliar aqueles em falta de vapores de guerra. Estas e outras providências, energicamente executadas contra aquele comércio reprovado, e secundadas eficazmente pelas autoridades territoriais, produziram efeitos salutareos sobre os contrabandistas, que ou não tentaram mais essas especulações imorais, ou foram mal sucedidos nas poucas tentativas que empreenderam. É de justiça consignar neste lugar, em honra da corporação de Marinha, que os oficiais e tripulações empregados em reprimir o tráfico, cumprem lealmente o seu dever, e com tanta circunspeção e diligência se tem havido, que nem a navegação mercante se queixa de vexames, nem os mais zelosos e susceptíveis adversários ao trafico podem deixar de confessar a eficiência dos cruzeiros. Pela repartição dos Negócios de Justiça ser-vos-há dada ampla noticia dos africanos apreendidos, quanto aos apresamentos feitos pelos navios da Armada, devo informar-vos que o mês de julho próximo passado, se limitam a duas embarcações nas costas das províncias do Rio de Janeiro e da Bahia<sup>128</sup>.

---

<sup>128</sup> Arquivo da Marinha, Relatório do Ministro da Marinha, 1852.



Quanto às autoridades locais, juízes municipais, delegados, chefes de polícia e etc., estes também poderiam verificar denúncias de desembarques clandestinos e apreender africanos recentemente importados, conforme a determinação da lei de 07 de novembro de 1831. No relatório do presidente de província do Rio de Janeiro de 1857, podemos ver mais detalhadamente como tratavam desse assunto:

É com a mais viva satisfação que declaro ao Corpo Legislativo da província, que nela nenhuma tentativa tem havido deste horroroso crime, desde o desgraçado sucesso de Bracuí, no ano de 1852, e nem suspeita mesmo tem aparecido de que se pretendia voltar aos tempos calamitosos, em que o tráfico se praticava no país. Todavia o governo não repousa. Extinguir o tráfico de escravos, não é só cumprir a lei; não é só executar o dever que impõe o interesse do país; não é só salvar o nosso futuro; não é só obedecer a moral e a religião; é um empenho de honra do governo, e do povo brasileiro. Assim toda a atividade é pouca: convém estar sempre alerta, em pesquisa, em indagações; correr após o mais pequeno boato, e não deixar que por um pequeno descuido se reproduza o escandalosíssimo fato de um desembarque. Tenho fé em que semelhante acontecimento não terá lugar. As autoridades velam, as providencias estão tomadas; o povo da província já compreendeu seus verdadeiros interesses, e há de prestar-nos auxílios quando o exijam as circunstâncias, se contra toda a expectativa elas se derem infelizmente<sup>129</sup>.

Depois de feitas as apreensões da embarcação e de todos os objetos nela encontrados, dos traficantes e dos africanos suspeitos de serem boçais, aí sim os autos deveriam ser remetidos ao tribunal da Auditoria Geral da Marinha para que as provas fossem analisadas e julgadas pelo auditor em primeira instância, e caso necessário, em segunda instância pelo Conselho de Estado.

Acontece que em alguns casos, como o desembarque clandestino de africanos ocorrido no porto do Bracuí em dezembro de 1852, ao qual o presidente da província do Rio de Janeiro se referiu em 1857 como acabamos de ver, os autos não foram remetidos ao tribunal da Auditoria Geral da Marinha e tanto o julgamento dos envolvidos no ilícito comércio quanto à decisão sobre a liberdade dos africanos apreendidos, seguiram o previsto pela lei de 07 de novembro de 1831 e não do decreto 708 de 14 de outubro de 1850, que regulava a atuação do referido tribunal.

---

<sup>129</sup> Relatório do Presidente de Província do Rio de Janeiro de 1857. Disponível em: <http://www.nd.edu/~kic/brazil/jain.html>. Acesso em 24 set 09.

Nos processos que analisamos, além da decisão sobre a liberdade dos africanos apreendidos, a Auditoria Geral da Marinha também decidiu sobre o destino das embarcações apreendidas, dos objetos marítimos encontrados durante as diligências e sobre a condenação, pelo crime de pirataria, dos suspeitos de serem os traficantes destes homens, mulheres e crianças, como mostramos no caso do iate *Jovem Maria*. Entretanto, essas decisões ficaram de fora da análise neste trabalho devido ao curto tempo de pesquisa que uma dissertação de mestrado impõe, mas que com certeza, serão recuperadas e trabalhadas num futuro bem próximo.

Por enquanto, nos ocupamos com os relatórios dos oficiais envolvidos nas apreensões dos escravos recém desembarcados na Marambaia. Esta documentação nos mostrou com riqueza de detalhes as diversas fazendas que existiam na ilha, as embarcações que encalharam em suas águas e finalmente, nos levou até os africanos escondidos nas matas por “homens brancos”.

Vimos uma Marambaia muito diferente da que até então estávamos acostumados a ouvir falar, vejamos o que Assis Chateaubriand escreveu sobre a ilha após visitá-la em 1927:

O que Breves possuía na Marambaia era uma estação de engorda de seu pessoal de oito, e isto, explica as ótimas recordações que aqueles velhos escravos guardam do senhor já desaparecido há tantos anos. Deveria comer-se bem na Marambaia, porque o objetivo mais importante daquela fazenda não era produzir café, mas fornecer mão de obra forte e robusta para o trabalho no cafezal<sup>130</sup>.

Ao invés de um local de “engorda” onde os negros se recuperavam da travessia atlântica, vimos homens, mulheres e crianças com fome e doentes escondidos em suas matas, vimos corpos jogados ao mar e espalhados pela terra, todos longes das dependências da enfermaria da propriedade do comendador.

Vale a pena lembrar que a Marambaia foi comprada por Breves em 1847, quando o tráfico de escravos já era ilegal no Brasil, de acordo com a lei de 1831, mas a repressão ao ilícito comércio ainda não era uma prioridade do governo brasileiro. O cerco aos desembarques clandestinos só começou de fato a fechar após a promulgação da segunda lei

---

<sup>130</sup> CHATEAUBRIAND, Assis. “Impressões vividas de uma visita à Fazenda do Comendador Joaquim José de Souza Breves no pontal da Marambaia, 1927. O Jornal. Edição Comemorativa do Bicentenário do café.

antitráfico em setembro de 1850, cinco meses depois, ocorreram as diligências que trabalhamos nessa dissertação.

Tudo indica que o contrabando de africanos tenha continuado na ilha, pois em 1855 José Caetano de Andrade Pinto, da Secretaria da Polícia da Província do Rio de Janeiro, informou ao então vice-presidente da província, o Visconde Baependy, quanto à declaração do capitão de Mar e Guerra Francisco Vieira Leitão, sobre a passagem pela “costa da Marambaia” de uma embarcação sem guarnição, com as velas carregadas, e o leme amarrado, suspeita de envolvimento com o tráfico negreiro.

Joaquim Breves nunca aderiu as idéias abolicionistas, confiava que a abolição aconteceria apenas após a morte do Imperador e costumava dizer: “O Brasil vai encalhar no barco da escravidão. Só afundará depois da baldeação”. Além disso, a memória dos ilhéus e a própria memória da família Breves defendem que o comendador traficou africanos até a véspera da abolição.

Diante de todas essas informações sobre a possibilidade de quantos anos a ilha possa ter sido palco de desembarques clandestinos, não pretendemos com esse trabalho ir contra a memória dos ilhéus da Marambaia, que também a descrevem como uma local de “engorda”, onde “os negros se recuperavam da viagem atlântica” e apontam a praia do Sino como o local de desembarque dos negreiros. Apenas chamamos a atenção que durante esse longo período recebendo escravos ilegalmente, muito possivelmente a forma de recepção deles nem sempre foi a mesma. Por isso, nesse momento ao qual nos referimos, precisamente em fevereiro de 1851, o que encontramos nos relatórios dos oficiais que participaram das diligências foi um cenário muito diferente do que até então imaginávamos.

Transitavam pela ilha, além de Joaquim Breves, negociantes, pescadores, agricultores, autoridades policiais, oficiais de marinha, traficantes brasileiros de várias províncias e até mesmo estrangeiros, etc. O que antes era visto como um bloco só denominado “escravos da Marambaia”, tratava-se na verdade de ladinos, campeiros, crioulos e boçais. Uns adquiridos de José Guedes com a compra da ilha, outros que talvez fossem transferidos das demais fazendas do sul fluminense que pertenciam ao comendador e outros que desembarcados da África tenham ficado por ali mesmo, tanto no tempo do Guedes quanto no tempo do Breves. Para fazer esse grande porto clandestino funcionar,

eram necessários administradores para as fazendas, médicos para a enfermaria, além de um grande número de feitores.

Por tudo isso, consideramos que a ilha da Marambaia, funcionou como uma alternativa ao fechamento do Valongo no Rio de Janeiro. No porto clandestino do comendador Breves, os africanos continuavam desembarcando em território brasileiro, contrariando as leis antitráfico de 1831 e 1850, para posteriormente serem distribuídos e vendidos pelas fazendas localizadas ao sul fluminense da província, que se dedicavam ao cultivo do café e precisavam dos braços escravos para continuarem produzindo.

Acreditamos inclusive, na possibilidade de que nem todos os africanos que lá desembarcaram pertenciam a Joaquim Breves, muito provavelmente ele permitia que outros traficantes utilizassem a ilha como porto para recepção desses escravos e cobrava algum percentual por isso, que poderia ser pago em dinheiro ou com uma parte da mercadoria desembarcada. Essa função social da ilha, diretamente ligada ao tráfico de africanos, abre a possibilidade para que a história social da Marambaia seja trabalhada futuramente numa perspectiva de história atlântica.

Antes de terminar, gostaria de rapidamente voltar à situação dos remanescentes de quilombo da ilha da Marambaia que foi apresentada na introdução desse trabalho.

Em 04 de setembro de 2009, foi publicada a seguinte notícia no site Observatório Quilombola: “A Marinha e as ações judiciais individuais de reintegração de posse voltam a assombrar o cotidiano da comunidade quilombola da Ilha da Marambaia”.

A notícia se referia ao fato ocorrido em 31 de agosto deste ano, quando os Seu Sebastião Santana e Seu Lázaro Bruno, quilombolas da Ilha da Marambaia, foram surpreendidos em suas residências por um oficial de justiça acompanhado por um comandante da Marinha. O objetivo da visita foi cumprir duas decisões judiciais contra a permanência dos quilombolas na ilha. Como vimos na introdução, essas tentativas de expulsão dos moradores da comunidade pela Marinha do Brasil iniciaram-se na década de 1990, através de ações de reintegração de posse contra os moradores cujos pais, avós e bisavós viveram na ilha.

Durante esse mesmo período, a comunidade se organizou em torno do seu reconhecimento como remanescentes de quilombo, como forma de evitar que seus moradores fossem expulsos de suas casas.

No ano de 2002, o Ministério Público Federal (MPF) entrou com uma Ação Civil Pública (ACP) na 6ª Câmara de Coordenação de Comunidades Indígenas e Minorias exigindo suspensão dessas ações de reintegração de posse até que se concluísse o procedimento de reconhecimento da comunidade quilombola. A vitória parcial foi alcançada em sede liminar<sup>131</sup>, com a suspensão de algumas ações, enquanto outra parte continuou em curso, desrespeitando a decisão da Ação Civil Pública e exigindo a saída de alguns moradores.

O caso de D. Zenilda, que vimos na introdução desse trabalho, foi um dos favorecidos com a Ação Civil Pública de 2002. Entretanto, o caso de Seu Sebastião foi diferente, sua ação continuou em curso e em 31 de agosto deste ano ele só não foi expulso com sua família de sua casa por que se encontrava fora da ilha naquele momento. Já no caso de Seu Lázaro, a estratégia da Marinha foi ligeiramente diferente e representa uma reação diante das vitórias parciais da comunidade quilombola, vejamos: no ano de 2007 o MPF obteve uma sentença favorável à comunidade que, além de impedir as expulsões de moradores pela Marinha, permitiu o retorno à ilha de moradores expulsos na década de 1990 e a construção e reforma de casas pelos moradores. Em decorrência desta autorização, Lázaro Bruno e sua esposa construíram uma casa na Praia da Pescaria Velha para morarem com seu filho. A Marinha então instaurou sindicâncias individuais para apurar as reformas e construções “irregulares” em decorrência desta decisão e no último dia 31 de agosto, Lázaro recebeu intimação judicial para apresentar sua versão dos fatos à justiça. Tanto no caso de Seu Sebastião quanto no de Seu Lázaro o objetivo da Marinha do Brasil é a expulsão dos moradores. Entre avanços e retrocessos da discussão a nível nacional e local, a Marinha articula diferentes formas de coação e intimidação dos moradores.

Mesmo com as promessas do Ministro da Defesa, Nelson Jobim, de promover benfeitorias e reabrir a escola de pesca Darcy Vargas na ilha em favor da comunidade, a Marinha não cessa seu intento de eliminar a presença quilombola na Ilha da Marambaia. Ainda em maio deste ano, a Marinha negou o pedido de reunião com a Comissão Nacional

---

<sup>131</sup> A decisão liminar é uma ordem judicial destinada à proteção de um direito em razão da provável veracidade dos fundamentos invocados por uma das partes e da possibilidade de ocorrer dano irreparável em decorrência do atraso da decisão final. A finalidade da liminar é resguardar direitos ou evitar danos que possam suceder, durante o processo, antes do julgamento do mérito da causa.

de Combate a Violência no Campo, presidida por Gercino José da Silva, e agora ressuscita o ‘fantasma’ das demolições/expulsões que assombrou os quilombolas em passado recente.

Todos esses casos estão sendo acompanhados pelo Centro de Assessoria Jurídica Popular Mariana Crioula, que atuará judicialmente para tentar reverter as expulsões. A situação chamou a atenção das assessorias para a retomada das intimidações pelas quais a comunidade tem passado durante todo o período de convivência com a Marinha. É necessário não somente a ação junto à justiça, mas novamente uma mobilização e ação política de apoio à comunidade da Ilha da Marambaia.

## ANEXO I – Lei de 07 de novembro de 1831:

Regência, em nome do Imperador o Senhor Dom Pedro II, faz saber a todos os súditos do Império, que a Assembléia Geral decretou, e ela sancionou a Lei seguinte:

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

1º - Os escravos matriculados nos serviços de embarcações pertencentes a país, onde a escravidão é permitida, enquanto empregados nos serviços das mesmas embarcações.

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

Para os casos da exceção número 1º, na visita da entrada se lavrará termo do número de escravos, com as declarações necessárias para verificar a identidade dos mesmos, e fiscalizar-se na visita da saída se a embarcação leva aqueles, com que entrou. Os escravos, que forem achados depois da saída da embarcação, serão apreendidos, e retidos até serem reexportados.

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

Artigo 3º - São importadores:

1º - O Comandante, Mestre ou Contramestre.

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

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

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

Artigo 4º - Sendo apreendida fora dos portos do Brasil pelas forças Nacionais alguma embarcação fazendo o comércio de escravos, proceder-se-á segundo a disposição dos Artigos 2º e 3º, como se a apreensão fosse dentro do Império.



ANEXO II – Decreto de 12 de abril de 1832 – Dá regulamento para a execução da Lei de 07 de novembro de 1831, sobre o tráfico de escravos:

A Regência, em nome do Imperador o senhor D. Pedro II, em virtude do artigo 102 § 12 da Constituição, e querendo regular a execução da Carta de Lei de 07 de novembro do ano passado, decreta:

Artigo 1º - Nenhum barco deixará de ser revistado pela polícia logo a sua entrada, e imediatamente a sua saída. A autoridade que fizer a vista porá no passaporte a verba – Visitado – Dia, hora e assinará - sem o que não será despachado.

Artigo 2º - Nos portos, onde não houver visita de polícia, irá no escaler da visita da alfândega, e na falta deste, em outro qualquer, um juiz de paz, ou seu delegado, acompanhado do escrivão, procederá a visita. Onde houver mais de um juiz de paz, o governo da província designará o que deve ser incumbido desta diligência.

Artigo 3º - Nesta visita informar-se-há a vista dos documentos, que devem ser exigidos, de que porto vem o barco: do motivo que ali o conduziu: que cargas e destino trás: quem seja o dono, ou o mestre dele: os dias de viagem. Examinará igualmente a capacidade do mesmo barco: a sua aguada, e qualquer outra circunstancia por onde se possa conjecturar haver conduzido pretos africanos. De tudo se fará menção no auto de visita, que assinará o juiz, ou delegado, ou escrivão, e mais duas testemunhas, havendo-as.

Artigo 4º - Se na visita encontrou pretos, procederá na forma do artigo 2º da referida carta de Lei, declarando-se no termo os nomes, naturalidades, fisionomias, e qualquer sinal característico de cada um, pelo qual possa ser reconhecido na visita da saída.

Artigo 5º - Sendo encontrados, ou apreendidos alguns pretos, que estiverem na circunstancia da Lei, sejam eles escravos ou libertos, serão imediatamente postos em depósito; obrigados os importadores a depositar a quantia, que se julgar necessária para a

reexportação dos mesmos, e quando o recusarem, proceder-se-há a embargos nos bens. Além disto, serão presos como em flagrante e processados até a pronuncia por qualquer juiz de paz, ou intendente geral de polícia; e depois remetidos ao juiz criminal respectivo; e onde houver mais de um, ao ouvidor da comarca. O qual finalizado o processo, dará parte ao governo da província para dar as providências para a pronta reexportação.

Artigo 6º - O intendente geral da polícia, ou o juiz de paz, que proceder a visita, encontrando indícios de ter o barco conduzido pretos, procederá as indagações, que julgar necessárias para certificar-se do fato, e procederá da mesma forma da Lei citada.

Artigo 7º - Na mesma visita procurar-se-há observar o número e qualidade da tripulação negra, ou dos passageiros desta cor; e notando-se que alguns, ou todos não são civilizados, ou muito além do número necessário para o manejo do barco, se forem libertos não desembarcarão, e se forem escravos serão depositados procedendo-se conforme a Lei.

Artigo 8º - Não serão admitidos os depositários, e donos de barcos a justificar morte dos pretos, senão pela inspeção do cadáver pela autoridade que lhe tomou os sinais, ou a vista do auto de exame a que se procedeu na entrada.

Artigo 9º - Constando ao intendente geral da polícia, ou a qualquer juiz de paz, ou criminal, que alguém comprou ou vendeu preto boçal, o mandará vir a sua presença, examinará se entende a língua brasileira; se esta no Brasil antes de ter cessado o tráfico da escravatura, procurando por meio de interpretes certificar-se de quando veio da África, em que barco, onde desembarcou, por que lugares passou, em poder de quantas pessoas tem estado, etc. Verificando-se ter vindo depois da cessação do tráfico, o fará depositar, e procederá na forma da Lei, e em todos os casos, serão ouvidas sumariamente sem delongas supérfluas as partes interessadas.

Artigo 10º - Em qualquer tempo, em que o preto requerer a qualquer juiz de paz, ou criminal que veio para o Brasil depois da extinção do tráfico, o juiz interrogará sobre as todas as circunstancias, que possam esclarecer o fato, e oficialmente procederá a todas as

diligências necessárias para certificar-se dele: obrigando o senhor a desfazer as dúvidas que suscitarem-se a tal respeito. Havendo presunções veementes de ser o preto livre, o mandará depositar, e procederá nos mais termos da Lei.

Artigo 11º - As autoridades encarregadas da execução do presente decreto, darão parte aos governos das províncias de tudo quanto acontecer a este respeito, e estes o participarão ao governo geral.

Diogo Antonio Feijó, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça, o tinha assim entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em 12 de abril de 1832, undécimo da Independência e do Império.

### ANEXO III - Lei nº 581 de 04 de setembro de 1850:

Dom Pedro por Graça e Deus e unânime aclamação dos povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil: Fazemos saber a todos os nossos súditos que a Assembléa Geral decretou e nós queremos a Lei seguinte:

Artigo 1º - As embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras encontradas nos portos, enseadas, ancoradouros, ou mares territoriais do Brasil, tendo a seu bordo escravos, cuja importação é proibida por Lei de 07 de novembro de 1831, ou havendo-os desembarcado, serão apreendidas pelas autoridades, ou pelos navios de guerra brasileiros e consideradas importadoras de escravos. Aqueles que não tiverem escravos a bordo, porém que se encontrarem com os sinais de se empregarem no tráfico de escravos, serão igualmente apreendidas, e consideradas em tentativa de importação de escravos.

Artigo 2º - O Governo Imperial marcará em Regulamento os sinais que devem constituir a presunção legal do destino das embarcações de escravos.

Artigo 3º - São autores do crime de importação, ou de tentativa dessa importação o dono, o capitão ou mestre, o piloto e o contramestre da embarcação, e o sobrecarga. São cúmplices a equipagem, e os que coadjuvarem o desembarque de escravos no território brasileiro ou que concorrerem para ocultá-los ao conhecimento da autoridade, ou para subtraí-los à apreensão no mar, ou em ato de desembarque, sendo perseguidos.

Artigo 4º - A importação de escravos no território do Império fica nele considerada como pirataria e, será punida pelos seus tribunais com as penas declaradas no artigo segundo da Lei de 7 de novembro de 1831. A tentativa e a cumplicidade serão punidas segundo as regras dos artigos 34º e 35º do Código Criminal.

Artigo 5º - As embarcações de que tratam os artigos 1º e 2º, e todos os barcos empregados no desembarque, ocultação, ou extravio de escravos, serão vendidas com toda a carga

encontrada a bordo, e o seu produto pertencerá aos apresadores, deduzindo-se um quarto para o denunciante, se o houver. E o Governo, verificando o julgamento de boa presa, retribuirá a tripulação da embarcação com a soma de 40\$000 por cada um africano apreendido, que será distribuído conforme as Leis a respeito.

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

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

Artigo 8º - Todos os apresamentos de embarcações, de que tratam os Artigos 1º e 2º, assim como a liberdade dos escravos apreendidos no alto do mar, ou na costa antes do desembarque, no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, e depósitos sitos nas costas e portos, serão processados e julgados em primeira instância pela Auditoria da Marinha, e em segunda pelo Conselho de Estado. O Governo marcará em Regulamento a forma do processo em primeira e segunda instância, e poderá criar Auditores da Marinha nos portos onde convenha, devendo servir de Auditores juizes de Direito das respectivas Comarcas, que para isso forem designados.

Artigo 9º - Os Auditores da Marinha serão igualmente competentes para processar e julgar os réus mencionados no Artigo 3º. De duas decisões haverá para as Relações os mesmos recursos e apelações que nos processos de responsabilidade. Os compreendidos no Artigo 3º da Lei de 7 de novembro de 1831, que não estão designados no Artigo 3º desta Lei, continuariam a ser processados, e julgados no foro comum.

Artigo 10º - Ficam revogadas quaisquer disposições em contrário. Mandamos portanto a todas as Autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer que a cumpram e façam cumprir, e guardar tão inteiramente, como nela se contém. O Secretário de Estado dos Negócios da Justiça a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palácio do Rio de Janeiro aos 4 de setembro de 1850, vigésimo da independência e do Império.

ANEXO IV – Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850 – Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império:

Hei por bem, usando da atribuição que me confere o Artigo 102 parágrafo 12 da Constituição do Império, decretar o seguinte:

## TÍTULO I

Artigo 1º - As autoridades, e os navios de guerra brasileiros devem apreender as embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras nos portos, enseadas, ancoradouros, ou mares territoriais do Brasil: 1º) quando tiverem a seu bordo escravos, cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831: 2º) quando se reconhecer que os desembarcaram no território do Império; 3º) quando se verificar a existência de sinais marcados no Título 3º deste regulamento.

Artigo 2º - Se em virtude do que dispõe o Artigo antecedente for apresada em alto mar alguma embarcação, o apresador, depois de inventariar e guardar lacrados, selados e debaixo de rubrica do capitão do navio apresado, todos os papeis, e especialmente os vierem mercadorias, deverá, apenas chegar ao porto, declarar por escrito ao Auditor da Marinha o motivo do apresamento; o dia e a hora, em que foi efetuado; em que paragem e altura; que bandeira trazia o navio; se fugiu a vista, ou se defendeu com força; quais os papéis mencionados no Artigo 4º, que lhe foram apresentados; que explicações deram pela falta de alguns; e todas as mais circunstancias da presa e viagem.

Artigo 3º - Quando entrar alguma embarcação apresada, a visita o participará logo, e pelo telegrafo, se o houver, ao Auditor de Marinha, que imediatamente irá a bordo.

Artigo 4º - O auditor de Marinha, apenas chegar a bordo, deverá exigir, além da declaração, de que tratam o Artigo 2º, os livros e papeis mencionados nos seis primeiros parágrafos do

artigo 466, e nos artigos 501 até 504 do Código Comercial, que vão abaixo transcritos: em seguida procederá a busca no navio e seu carregamento, arrecadando os papeis de bordo, que lhe não tiverem sido entregues, fazendo-os logo inventariar, ou guardar lacrados e selados para serem inventariados depois, fazendo as perguntas que julgar convenientes e lavrando de tudo processo verbal com as solenidades e cautelas, que exige o alvará de Regimento de 07 de dezembro de 1796, nos artigos 20, 21 e 22 que vão abaixo transcritos. O processo verbal deverá declarar explicitamente se deixou de ser apresentado algum dos papeis, que conforme os artigos supracitados do Código Comercial devem de existir a bordo, se de algum deles existe duplicatas e os motivos, que alegam os interessados para explicar a falta ou a duplicata.

Artigo 5º - Se a bordo forem encontrados alguns dos sinais marcados no Título 3 deste Regulamento, o processo verbal deverá fazer de cada um deles especificada menção, assim como das explicações que a seu respeito e dos fatos que determinaram o apresamento desses interessados.

As perguntas e respostas relativas ao apresamento deverão ser feitas, que não ouçam uns os outros que os outros tiverem respondido, e se em vista das circunstancias parecer necessário conservar por algum tempo separados, e incomunicáveis os oficiais, tripulação e mais pessoas do navio apresado, o auditor dará as ordens convenientes.

Artigo 6º – Se a embarcação for apresada tendo a bordo escravos, cuja importação é proibida pela Lei de 07 de novembro de 1831, o auditor de Marinha, depois de verificar seu número, e se coincide com a declaração do apresador, os fará relacionar por números, seguidos de nomes, se os tiverem, e de todos os sinais, que os possam distinguir, fazendo-os examinar por peritos, a fim de verificar se são dos proibidos. Concluída esta diligência, de que se fará processo verbal especial, os fará depositar com a segurança e cautelas que o caso exigir, e sob sua responsabilidade se os africanos não tiverem sido batizados, ou havendo sobre isso dúvida, o auditor de Marinha deverá providenciar para que o sejam imediatamente.



Artigo 7º - Se não existissem a bordo escravos dessa qualidade, e entretanto se encontrarem ainda os vestígios de sua estada a bordo, destes mesmos se fará expressa menção no processo, fazendo o auditor testificar sua existência por três testemunhas fidedignas, e especialmente por oficiais de Marinha e homens marítimos.

Artigo 8º - Concluído e assinado o processo verbal, o Auditor fará afixar e publicar pela imprensa editais de 30 dias até seis meses, quando se tratar de embarcações nacionais, vindas de portos nacionais, e até um ano quando a embarcação for estrangeira, ou vinda de porto estrangeiro, notificando os interessados no caso, ou no carregamento para virem defender seus direitos. Entretanto prosseguirá nos termos do processo e mesmo nos da apelação.

§ 1º - Achando-se presente o capitão será notificado para ver prosseguir o processo por parte dos interessados. Na falta destes, do capitão, do Cônsul, ou quem suas vezes fizer, o Auditor nomeará o Curador para defender os seus interesses.

§ 2º - Os interessados que em virtude da citação edital comparecerem, tomarão a causa nos termos em que ela se achar. Se já tiverem concluído os autos, o Auditor de Marinha, abrindo a conclusão, assinará um termo, nunca maior de 8 dias, para arrazoarem e ajuntarem documentos: igual prazo será concedido aos apresadores, se o requererem. Se já estiver publicada a sentença, nada poderão alegar, e requerer senão na Segunda Instancia.

§ 3º - Não poderão reclamar este favor aqueles que embora revéis na causa, tiverem estado presentes no lugar ao tempo da apreensão ou julgamento.

Artigo 9º - No dia imediato, quando não possa ser no mesmo dia do exame a bordo, o Auditor, em presença dos interessados que comparecerem, e especialmente do capitão e oficiais do navio apresado que estiverem detidos e do navio apresador que quiserem comparecer, para o que serão notificados na pessoa do Comandante, ou de quem suas vezes fizer, depois de verificar os selos, abrir e inventariar os papeis, se não o tiver feito à bordo, interrogara minuciosamente o capitão do navio apresado e seus oficiais sobre o fato, ou fatos que deram lugar ao apresamento, e sobre as principais circunstancias do processo verbal; e inquirindo as testemunhas, e ouvindo as pessoas que entender conveniente para esclarecimento da verdade, ou que lhe forem pelos interessados indicados, formará de tudo

processo sumário em termo breve, e nunca excedendo de 8 dias, sem causa justificada, que deverá especificar.

Artigo 10º - Concluído este processo sumário, se os interessados tiverem protestado por vista, a terão por três dias dentro do cartório para deduzir, e deduzir e oferecer suas razões; sendo os primeiros 3 dias para os apresadores, outros 3 para o Curador dos africanos, se os houver apreendidos, e os 3 últimos para os apresados, e findos estes prazos, nas 24 horas seguintes serão os autos conclusos ao Auditor de Marinha, que dentro de 8 dias sentenciará sobre a liberdade dos escravos apreendidos se os houver, declarando logo boa, ou má presa a embarcação, e seu carregamento, e apelando ex-officio para o Conselho de Estado.

Esta apelação produzirá efeito suspensivo, porem quando declarar livres alguns africanos, estes serão desde logo postos à disposição do Governo com as cartas de liberdade, as quais não lhe poderão ser entregues antes de decidida a apelação.

Artigo 11º - Se a visita, o capitão do porto, ou qualquer empregado apreender alguma embarcação em virtude do que dispõe o Artigo 1º, o procedimento deverá ser o mesmo prescrito para os apresamentos feitos por navios em alto mar. O apreensor deve dirigir ao Auditor de Marinha a declaração dos motivos, e por si ou por seu procurador ser parte no processo. E como apresador lhe pertence o produto das vendas, que manda fazer o Artigo 5º da Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850, deduzindo-se apenas um quarto para o denunciante se o houver.

Artigo 12º - Se forem apreendidos escravos cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831 fora da embarcação que os trouxe, mas ainda na costa antes do desembarque, ou no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, ou depósitos sitos nas costas, ou portos, serão levados ao Auditor da Marinha, que procederá a respeito deles da mesma forma determinada para os apreendidos a bordo; mas, concluído o exame feito pelos peritos, assinará 8 dias aos interessados para que aleguem, e provem o que julgarem conveniente. Igual prazo será concedido aos apreensores, se o requererem e ao Curador dos africanos, ainda que o não requeira.

Além dos 8 dias assinados fará afixar e publicar pela imprensa cartas de editos com os mesmos efeitos, e prazos, que no Artigo 8º se estabelecerão para o processo do apresamento de navios nacionais.

Artigo 13º - Concluído o prazo dos 8 dias para todos os interessados, o processo subirá concluso nas 24 horas seguintes ao Auditor de Marinha, que no prazo de três dias proferirá sua sentença, apelando ex-officio para o Conselho de Estado.

Artigo 14º - Se com os escravos, cuja importação é proibida pela Lei de 7 de Novembro de 1831, forem apreendidos como acessórios, barcos empregados em seu desembarque, ocultação, ou extravio, a sentença, que os julgar livres, condenará também os barcos e seu carregamento em benefício dos apreensores, com a dedução de um quarto para o denunciante, se o houver.

Artigo 15º - Haverá Auditores de Marinha (além do Geral que existe na Corte) nas cidades de Belém do Para, São Luiz do Maranhão, Recife, Bahia e Porto Alegre. Este lugar será exercido pelo Juiz de Direito, que for pelo Governo designado; em falta de designação especial, servirá o Juiz de Direito que for Chefe de Policia. Se o Chefe de Policia for Desembargador servirá o Juiz de Direito da 1ª Vara crime. Os Auditores não perceberão por este serviço mais, que os emolumentos que lhes competirem. Nas suas faltas ou impedimentos serão substituídos pelo Juiz Municipal, que for pelo Governo, ou pelos Presidentes designado; em falta de designação servirá o da 1ª Vara. Se as circunstancias o exigirem poderão criar-se novas Auditorias em outros portos no Império.

Artigo 16º - Quando o comandante de uma presa não puder conduzi-la diretamente ao porto, em que haja Auditor de Marinha, deverá lavrar um auto, em que declare os motivos que a isso o obrigam. Se houver necessidade de requerer alguma diligencia, deverá dirigir-se ao Chefe de Policia, Juiz de Direito, Juiz Municipal, Delegado ou Subdelegado do lugar, proferindo-os pela ordem que se acham aqui enumerados.

Nada poderá desembarcar de bordo da presa sem se lavrar auto, assinado pelos oficiais do navio apresador, e do apresado, que existirem a bordo, sem previa comunicação a Autoridade acima referida.

Artigo 17º - Se houver necessidade de desembarcar escravos cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831, a Autoridade mencionada no Artigo antecedente procederá a respeito deles as diligencias do Artigo 6º, ainda quando tenham de voltar para bordo.

Se forem desembarcados objetos que tenham algum valor a mesma autoridade os fará depositar judicialmente e sendo de tal natureza que não devam guardar-se, os fará vender em hasta publica a requerimento dos interessados, mandando depositar o seu preço em Cofres Públicos.

A venda deve ser precedida de avaliação por peritos, e anúncios pelo numero de dias que a qualidade dos objetos e as circunstancias aconselharem.

Artigo 18º - Se alguma embarcação for apreendida em porto em que não haja Auditor de Marinha, todas as diligencias, que a este incumbem, serão desempenhadas pela Autoridade de que trata o Artigo 16º.

O mesmo acontecerá se forem apreendidos escravos cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831, em costas ou portos, em que não haja Auditor.

Artigo 19º - De todas as diligencias, declarações, inquirições e interrogatórios, assim como dos navios, escravos ou quaisquer outros objetos apreendidos, deverá a mesma Autoridade fazer remessa o mais breve que for possível, ao Auditor de Marinha mais próximo, ou ao daquele porto para onde se julgar conveniente conduzir o navio apresado.

Artigo 20º - O Auditor de Marinha, logo que receber o processo continuará as diligencias, e termos, que forem necessários para proferir a sentença.

Quando julgar conveniente encarregar a qualquer Autoridade essas diligencias, poderá faze-lo por meio de officios ou precatórias.

Artigo 21º - Proferida pelo Auditor de Marinha a sentença, e interposta a apelação ex-officio na forma do Artigo 16º, o Escrivão dentro de 8 dias, deixando traslado no cartório, entregara o processo original na Secretaria de Estados dos Negócios da Justiça, e nas Províncias na respectiva Secretaria da Presidência. Se a acumulação de processos ou outros embaraços impedirem a promptificação dos traslados, o Auditor de Marinha poderá conceder-lhe mais 8 dias improrrogáveis.

O recibo do processo original será junto pelo Escrivão ao traslado que ficar no cartório.

Artigo 22º - Haverá um Escrivão especial para estes processos, designado dentre os que servem ante outros Juizes ou Tribunais. Nos seus impedimentos, ou em quanto não for designado pelo Governo, servirá aquele que o Auditor de Marinha escolher.

## TITULO II

### Do processo e julgamento dos réus em Primeira Instância

Artigo 23º - Havendo apreensão de escravos, cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831, e sendo essa apreensão no alto mar, ou na costa antes do desembarque, no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns, ou depósitos sitos nas costas ou portos, os Auditores de Marinha devem exigir dos apresadores um auto, ou parte circunstanciada da apreensão, e lugar onde, e proceder imediatamente a um auto de exame por meio de peritos juramentados, a fim de verificar se os escravos são ou não dos importados ilicitamente.

§ 1º - Se tiver havido apreensão de embarcação ou barcos empregados no trafico, sem que existam a bordo os escravos, cuja importação é proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831, mas existindo vestígios, que mostrem seu próximo desembarque, ou sinais, que indiquem o destino ao trafico, o Auditor de Marinha procederá com peritos juramentados a um auto de exame desses vestígios, e sinais.

§ 2º - Se para o processo de presa já estiverem feitos os autos, de que trata este Artigo, basta que no processo dos réus sejam eles juntos por traslado.

Artigo 24º - Formado assim o corpo de delito direto, o Auditor procederá a inquirição de testemunhas, interrogatórios, informações e mais diligencias, que entender convenientes para descobrir os criminosos, ou pelos apreensores, ou pelo Promotor Publico que lhe forem requeridos.

Artigo 25º - Concluídas estas diligencias, que não excederão de 8 dias, sem causas muito ponderosas, que o Auditor deverá especificar no processo, proferirá o seu despacho de pronuncia, ou não pronuncia contra os réus, que forem descobertos, e que se acharem compreendidos em alguma das categorias do Artigo 3º da Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850.

A respeito dos réus que forem descobertos, mas não se acharem compreendidos no citado Artigo, deverá remeter ao Chefe de Policia todos os indícios, e provas, que contra eles houverem, a fim de que sejam processados, e julgados no foro comum.

Artigo 26º - Do despacho, que não pronunciar, recorrerá o Auditor ex-officio para a Relação.

Artigo 27º - Do despacho, que pronunciar, ou do que ordenar a remessa de algum réu para o Juízo comum, haverá recurso, se for intentado pelas partes ou pelo Promotor Publico, a quem tais despachos devem sempre ser intimados.

Artigo 28º - O recurso não produziu efeito suspensivo, e ainda sendo de pronuncia deve o Auditor prosseguir nos termos do processo, até julgamento e apelação inclusive.

Artigo 29º - Pronunciado o réu, o Auditor de Marinha mandará logo dar vista ao Promotor Publico para este formar o libelo, que será oferecido na 1ª audiência, e no caso de haver parte acusadora poderá ser admitida a adir ou declarar o libelo, com tanto que o faça na audiência seguinte.

O Auditor, se não der duas audiências semanais, deverá fazê-lo desde que tenha processos desta natureza, anunciando pelos jornais os dias e as horas.

Artigo 30º - Oferecido o libelo, se seguirão até a sentença final os termos estabelecidos no Decreto nº 707 de 9 de outubro de 1850, nos Artigos 8º, 9º, 10º, 11º, 12º e 26º.

Artigo 31º - Nas apelações interpostas dos processos desta natureza pelo Promotor Publico, o Auditor marcará ao Escrivão um prazo, nunca maior de 30 dias, para que seja o processo apresentado no Correio ou na Relação, sendo em Cidade que a tenha.

### TITULO III

Dos sinais que constituem presunção legal do destino das embarcações ao tráfico

Artigo 32º - Os sinais, que constituem presunção legal, de que uma embarcação se emprega no trafico de escravos são os seguintes:

1º - Escotilhas com grades abertas em vez das fechadas que se usam nas embarcações mercantes.

2º - Divisões, ou anteparos no porão ou na coberta em maior quantidade que a necessária em embarcações de comercio licito.

3º - Taboas de sobressalente preparadas para se collocarem como segunda coberta.

4ª – Quantidade d'água em tonéis, tanques, ou em qualquer outro vasilhame maior, que a necessária para o consumo da tripulação, passageiros, e gado, em relação a viagem.

5º - Quantidade de grilhões, correntes, ou algumas, maior que a necessária para a policia da embarcação.

6º - Quantidade de bandejas, gamelas, ou celhas de rancho, maior que a necessária para gente de bordo.

7º - Extraordinária grandeza da caldeira, ou numero delas maior que o necessário nas embarcações de comercio licito.

8º - Quantidade extraordinária de arroz, farinha, milho, feijão, ou carne, que exceda visivelmente as necessidades da tripulação e passageiros, não vindo declarada no manifesto como parte de carga para comercio.

9º - Uma grande quantidade de esteiras ou esteirões superior as necessidades da gente de bordo.

Artigo 33º - Também constituem presunção legal do emprego da embarcação no tráfico:

1º - A existência de vasilhame para líquidos alem do empregado na aguada, que não tiver sido especialmente despachado debaixo de fiança de ter destino licito; ou quando se mostrar, que esse vasilhame não teve o destino que se indicou na ocasião de o despachar.

2º - A duplicata dos Diários de navegação.

3º - A falta dos papeis mencionados nos seis primeiros parágrafos do Artigo 466 e nos Artigos 501 até 504 do Código Comercial depois que estiver em execução.

4º - A substituição do verdadeiro capitão por outro de bandeira ou nominal.

5º - A fuga da tripulação, ou abandono do navio em presença de embarcação de guerra em tempo de paz, ou em presença de Autoridade, que se dirija à bordo; o incêndio, ou danificação voluntariamente feitos ao navio por sua tripulação.

Artigo 34º - A existência destes sinais estabelece a boa fé do apresador, e em quanto não aparecer prova irrecusável do contrario, justifica a apreensão.

Artigo 35º - Quando alguma embarcação se destinar ao transporte de colonos, ou a outra negociação licita, que exija imperiosamente a existência a bordo de algum ou alguns dos sinais mencionados no Artigo 32, deverá antecipadamente justificar perante o Auditor da Marinha essa necessidade, especificando os sinais para que pede a permissão.

Artigo 36º - O Auditor nunca admitirá estas justificativas sem que a petição inicial declare o proprietário da embarcação, o afretador, e o capitão; e sem que os dois primeiros pelos menos sejam pessoas abonadas, bem conceituadas, e não suspeitas de interessadas no trafico, o que alem das averiguações a que por si mesmo deverá proceder, fará objeto de inquirição de testemunhas conhecidas, e acreditadas.

Artigo 37º - Antes de julgar a justificação, o Auditor de Marinhaa mandará publicar pela imprensa, por 8 dias, editais que declarem os nomes do navio, do proprietário, e do afretador, e os sinais, cuja permissão se solicita, declarando, que assim se faz publico para que possam reclamar os que tiverem razões para supor, que a embarcação se destina ao trafico de escravos.



Artigo 38º - Somente os Auditores de Marinha criados pelo Artigo 15º deste Regulamento, e não os que de novo se estabelecerem são os competentes para julgar estas justificações, que deveram ser entregues em original aos justificantes, ficando no cartório os respectivos traslados.

Artigo 39º - O julgamento da justificação deverá ser publicado pela imprensa, e tanto essa publicação como a dos editais, de que trata o Artigo 37º, devem juntar-se ao processo original, e ao traslado que tem de ficar no cartório.

Artigo 40º - Com uma certidão autenticada do julgado, requererá o justificante a permissão, de que trata o Artigo 35, a Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça, se a justificação tiver sido feita na Auditoria Geral da Corte, aliás ao Presidente de Província, em que houver sido julgada.

Artigo 41º - As licenças devem conter o nome do navio, do proprietário, e do afretador; a declaração da viagem, e seu fim, e dos sinais mencionados no Artigo 32º que ficam sendo permitidos; o tempo de duração da licença (nunca mais de 2 anos) com a expressa condição de que esta se deverá considerar *ipso facto* sem efeito, se for mudado o nome do navio, ou se este mudar de proprietário ou de afretador, devendo em qualquer dessas hipóteses a renovação da licença ser precedida de nova justificação na Auditoria de Marinha.

Eusébio de Queiroz Coitinho Mattoso Câmara, do meu Conselho, Ministro e Secretario do Estado dos Negócios da Justiça, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em 14 de outubro de 1850, vigésimo nono da Independência e do Império.

ANEXO V – Decreto nº 731 de 14 de novembro de 1850 – Regula a execução da Lei nº 581, que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império:

Hei por bem, usando da faculdade que me confere o artigo 102 § 12 da constituição, tendo ouvido o Conselho de Estado, decretar o seguinte:

Artigo 1º - Publicadas as sentenças em que o auditor de Marinha deve apelar ex-officio, em conformidade dos artigos 10 e 13 do decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850, o escrivão extrairá o traslado no prazo marcado no artigo 21º do referido decreto, fará entrega do processo original na Secretaria da Presidência, para por seu intermédio ser remetido a da Justiça. O recibo do processo original será unido ao respectivo traslado.

Artigo 2º - Apresentados os autos na Secretaria da Justiça, o Ministro respectivo designará para relator um dos membros da Seção de Justiça do Conselho de Estado, ao qual serão remetidos.

Artigo 3º - O relator os apresentará na primeira conferencia, e nela a Seção de Justiça do Conselho de Estado deliberará se são necessárias diligencias para esclarecimento da verdade, ou regularidade do processo; e feitas essas diligencias, se forem necessários, ou sem elas, se o não forem, ordenará que se dê vista aos apresadores e apresados, ao curador dos africanos, ou outras partes que deverão ser ouvidas. Os autos serão entregues ao oficial maior da Secretaria da Justiça, que fará publicar na folha oficial por três dias consecutivos o despacho que dá vista as partes.

Artigo 4º - Os advogados do Conselho de Estado que estiverem munidos de procuração dos apresadores ou apresados, e o curador dos africanos obterão vista dos autos, requerendo-se dentro de oito dias, contados do primeiro anúncio, e nesse caso os autos lhe serão remetidos. Assinando o seu recebimento em protocolo os autos serão cobrados passados cinco dias da entrega dos advogados dos apresados ou apresadores, e serão remetidos ao

relator com as alegações e documentos apresentados, ou sem elas, se o não tiverem sido. As partes que não nomearem advogado do Conselho de Estado poderão examinar os autos na Secretaria, onde apresentarão suas razões e documentos, se o tiverem, no prazo mencionado.

Artigo 5º - Na primeira conferencia que se seguir, o relator apresentará um relatório escrito, e feita a leitura das peças, que julgar necessários, ou anunciará o seu voto, e estabelecido o debate se procederá votação, tendo precedência as questões judiciais, que se houverem sustentado.

Artigo 6º - O relator escreverá o julgamento na forma de consulta e parecer, fazendo menção do voto vencido se o houver.

Artigo 7º - Este julgamento não produz efeito algum se não depois da resolução do Poder Executivo, que o mandar publicar, com a qual se entenderá homologada e produzirá todos os efeitos da sentença.

Artigo 8º - Quando o poder executivo entender que deve ouvir o Conselho de Estado pleno, antes da publicação do parecer na Seção, ordenará a sua convocação e perante as peças, e recolhidos os votos, o Secretário lavrará o parecer na forma estabelecida mencionando todos os votos, e aqueles que forem homologados pela resolução imperial teve o efeito de sentença.

Artigo 9º - A resolução Imperial tomada sobre parecer da Seção ou Consulta do Conselho de Estado não pode ser embargada se não nos seguintes casos: 1º quando o julgamento parecer obscuro ou equívoco; 2º quando a causa tiver ocorrido a revelia dos proprietários do navio ou do seu carregamento uma vez que se apresentarem dentro do prazo da carta de editais do artigo 8º do decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850, porque só então poderão eles usar desse recurso. Não podem, porém reclamar este favor aqueles que, embora revéis na causa, se acharem presentes no lugar ao tempo da apreensão ou do julgamento em 1º ou 2º Instância.

Nos embargos seguir-se-há o mesmo processo que nas apelações, de que tratam os artigos antecedentes.

Artigo 10º - Os recursos interpostos pelo auditor de Marinha nos termos do artigo 26 do decreto 708, e aqueles que as partes interpuzerem no caso de pronúncia, serão julgados pela forma dos artigos 32º e 33º do regulamento das Relações de 03 de janeiro de 1833.

As apelações serão julgadas na forma dos artigos 28, 29 e 30 do citado regulamento.

Eusébio de Queiroz Coitinho Mattoso Câmara, do meu Conselho, Ministro e Secretário do Estado nos Negócios da Justiça, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em 14 de novembro de 1850, vigésimo nono da independência e do Império.

ANEXO VI – Decreto nº 731A de 14 de novembro de 1850 – Determina a porcentagem que compete ao Auditor de Marinha, e ao seu Escrivão, nas apreensões de barcos empregados no tráfico de africanos:

Hei por bem Declarar, que do produto da venda das embarcações, e barcos empregados no tráfico, e de seu carregamento, assim como da retribuição pecuniária que, pela apreensão de africanos deve fazer o Governo, se deduzirão dois por cento para o Auditor de Marinha, e três para o seu Escrivão. Eusébio de Queiroz Coitinho Mattoso Câmara, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em 14 de novembro de 1850, vigésimo nono ano da Independência do Império.

ANEXO VII – Decreto nº 731 de 05 de junho de 1854 – Declara desde quando deve ter lugar a competência dos auditores de Marinha para processar e julgar os réus mencionados no artigo 3º da Lei nº 581 de 04 de setembro de 1850, e os casos em que devem ser impostos pelos mesmos auditores as penas de tentativa de importação de escravos:

Hei por bem sancionar e mandar que se execute a resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa

Artigo 1º - A competência dos auditores de Marinha, para a Lei nº 581 de 04 de setembro de 1850, terá lugar depois da publicação da presente resolução, ainda quando a perseguição dos autos do desembarque, e se faça, posteriormente logo que a autoridade pública tiver notícia do desembarque, qualquer se seja a distância da costa em que eles se acharem.

Artigo 2º - Será punido com as penas de tentativa de importação de escravos, processado e julgado pelos ditos auditores, o cidadão brasileiro, aonde quer que resida, e os estrangeiros residentes no Brasil, que for dono, capitão ou mestre, piloto ou contra mestre, ou interessado no negócio de qualquer embarcação, que se ocupe no tráfico de escravos, continuando, em relação aos que importarem para o Brasil, a disposição da Lei de 04 de setembro de 1850.

Esta disposição não compreende o cidadão brasileiro residente em país estrangeiro, que ali já tiver sido processado e julgado pelo mesmo crime.

Artigo 3º - Ficam revogadas quaisquer disposições em contrário.

José Thomaz Nabuco de Araújo, do meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em 05 de junho de 1854, trigésimo terceiro da independência e do Império.

ANEXO VIII - Prédios onde estiveram instaladas as Auditorias da Marinha desde a sua criação até o ano de 1985:

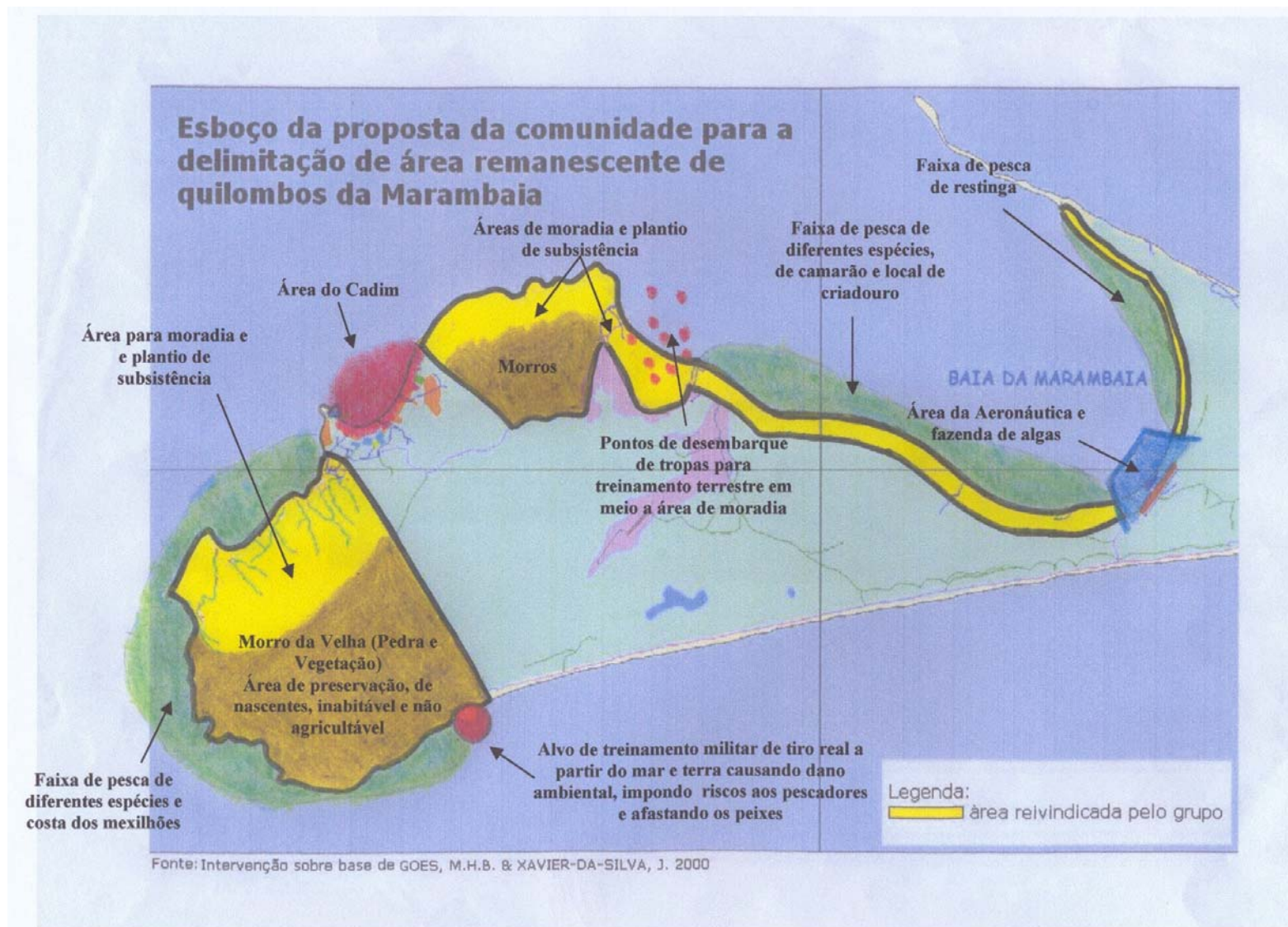
1808	Criado o Conselho Supremo Militar
1809	Criado o cargo de auditor da Marinha
1810	Começa a funcionar a Auditoria da Marinha
1815	O auditor é secretário e escrivão do Conselho de Guerra
1837	A Auditoria funciona na antiga Casa de Intendência do Arsenal de Marinha da Corte, onde estavam instaladas a Secretaria de Estado e Negócios da Marinha e o Quartel-General. Neste prédio, construído em 1819, hoje esta instalada a Diretoria de Ensino da Marinha
1861	A Auditoria da Marinha esta instalada no edifício da Secretaria de Estado e Negócios da Marinha, em um prédio de dois andares no Arsenal de Marinha, de frente para a praia dos Mineiros. Ali também funcionava o Quartel-General, o Conselho Naval e o Conselho de Compras. Construído em 1857, o prédio foi demolido em 1930 para ser erguido, no mesmo local, o antigo edifício do Ministério da Marinha, atual sede do 1º Distrito Naval.
1879	A Auditoria de Marinha esta instalada dentro do Arsenal de Marinha em um sobrado de dois andares, de pedra de cantaria até o 1º andar e alvenaria até o 2º, tendo 174 palmos de altura. Tem ainda 10 janelas em cada andar para o lado do mar, 10 para a Ladeira de São Bento e três para o dito portão. No mesmo edifício funcionava o Quartel da Guarda, o porteiro e a sacristia da Capela de São João (1º pavimento); a Auditoria da Marinha (1º andar); e a Secretaria da Inspeção (2º andar); esse prédio teve sua construção iniciada em 1863.
1882	A Auditoria da Marinha esta instalada a Rua de Bragança (atual Conselheiro Saraiva), no mesmo prédio da Secretaria de Saúde e da Repartição Hidrográfica. Construído em 1855, serviu até 1882 de Quartel da Companhia de Aprendizes Artífices do Arsenal de Marinha, sendo demolido posteriormente.
1905	A Auditoria da Marinha esta instalada a Rua D. Manoel (atual Museu Naval e

	Oceanográfico), no mesmo prédio onde funcionava o Conselho do Almirantado, o Museu da Marinha, a Biblioteca, a Consultoria Jurídica, e, posteriormente, a Escola de Guerra Naval. Este edifício foi construído pelo Clube Naval em 1899, e obrigou as organizações citadas até 1934, quando o Museu foi extinto e transferidas as repartições para o novo edifício do Ministério da Marinha, a Rua Primeiro de Março, com exceção das Auditorias da Marinha (1ª e 2ª, criadas em 1926)
1935	As Auditorias da Marinha estão instaladas no mesmo prédio que foi ocupado pela então Auditoria da Marinha entre 1879 e 1882, junto a Ladeira de São Bento e ao lado do prédio do Ministério da Marinha – atual sede do 1º Distrito Naval – onde se encontram até hoje.

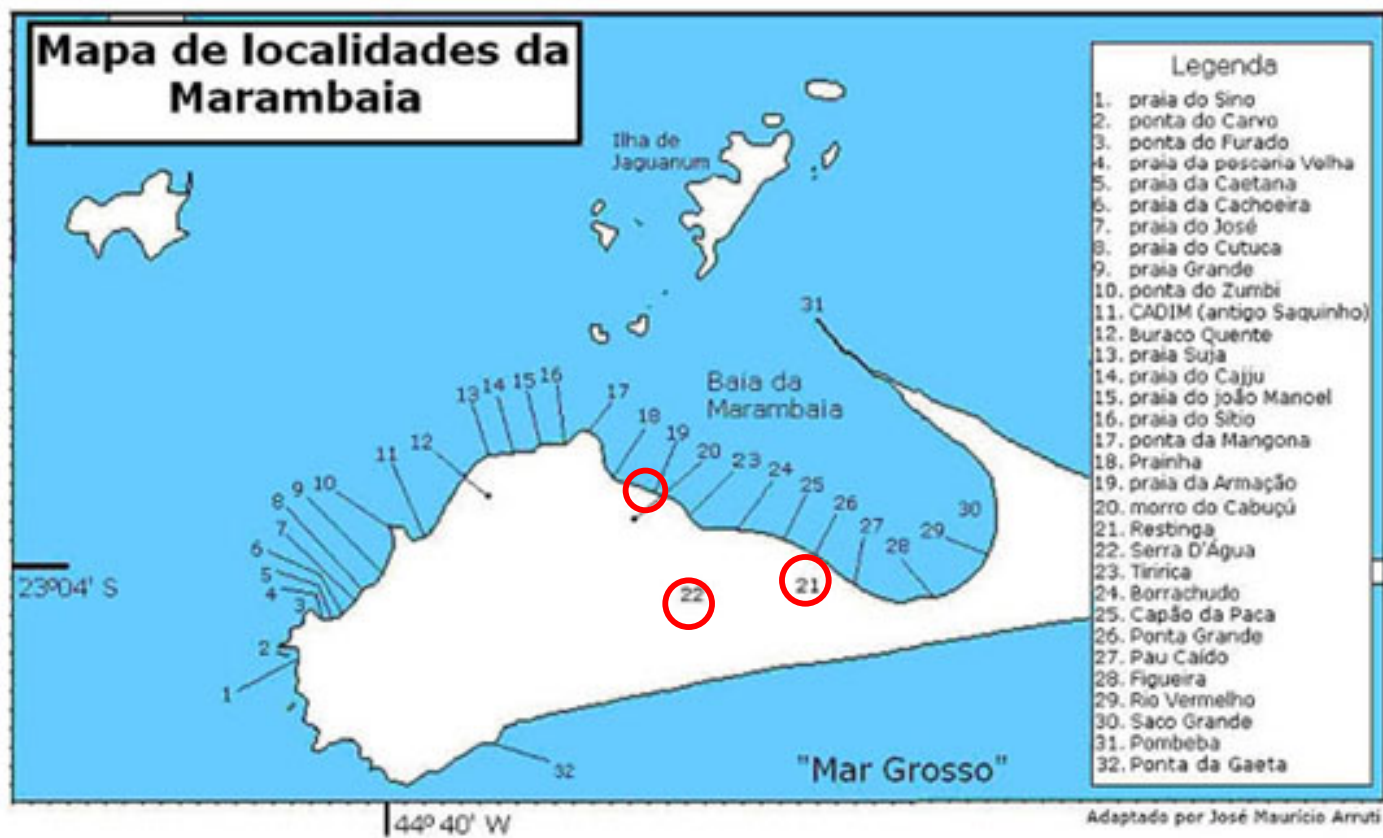
Fonte: Arquivo da Marinha.



MAPA I – Território reivindicado pela comunidade remanescente de quilombo da Ilha da Marambaia:



MAPA II – Locais onde os africanos foram encontrados pelas diligências:



## FONTES

Arquivo Nacional (ANRJ) - Processos Auditoria Geral da Marinha (microfilme):

1. 116-2001 (1850) – Processo de presa feita pelo vapor de guerra Urânia de um iate (Jovem Maria) com 291 africanos nos mares da Ilha Grande.
2. 117-2001 (1851) - Processo de presa feita na Ilha da Marambaia de 199 africanos que constava terem sido recentemente ali desembarcados.
3. 120-2001 (1851) – Translado de sentença do processo contra um patacho com carregamento de africanos, encalhado no dia 05 de fevereiro de 1851 nas costas da Ilha da Marambaia.

Biblioteca Nacional (BN)

- *Jornal do Commercio.* 14/02/1851, 21/02/1851, 24/02/1851, 06/03/1851.
- *Diário do Rio de Janeiro.* 28/02/1851, 27/08/1851, 29/11/1851, 06/02/1852, 30/03/1852, 22/04/1852, 25/05/1852
- *Correio Mercantil.* 24/05/1852

Arquivo da Marinha:

Relatórios do Ministro da Marinha: 1851, 1852.

Aviso nº 0468 de 18 de maio de 1971 - Ilha da Marambaia “Campo” – Ativação e Denominação. Denomina de Campo da Ilha da Marambaia a antiga escola de pesca Darcy Vargas da Fundação Cristo Redentor. Bol 23/71.

## BIBLIOGRAFIA

ABREU, Martha. O caso Bracuhy. In: Resgate: uma janela para o oitocentos. Rio de Janeiro. Toopbooks, 1995.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872, *Novos Estudos CEBRAP*, 21: jul. 1988.

ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira. A liberdade encarcerada: a trajetória dos africanos livres na Casa de Correção da Corte (1834-1863). *Diálogos e Aproximações – Seminário de Pesquisa de Pós-Graduação em História da UFRJ*.

ARAÚJO, Ubiratan Castro. Viagem à escravidão, publicado na *Revista Nossa História*. Ano 1/nº3. Janeiro 2004. p.74-80.

ARRUTI, José Maurício. Percurso histórico dos Ilhéus da Marambaia (1856-2003). In: Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003.

\_\_\_\_\_. Quilombos. In: Osmundo Pinho; Lívio Sansone. (Org.). *Raça Novas Perspectivas Antropológicas*. 1 ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

BETHELL, Leslie. A abolição do comércio brasileiro de escravos. Tradução de Luiz A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

BREVES, Armando de Moraes. O reino da Marambaia. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica Editora Ltda., 1966.

BREVES, Aloysio. Sobre a genealogia da família Breves. < [www.sbreves.cjb.net](http://www.sbreves.cjb.net) > Acesso em 15 de junho de 2006.

CARVALHO, José Murilo. A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro das sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CHALHOUB, Sidney. Visões de liberdade. Uma história das últimas décadas da escravidão na Corte. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CHATEAUBRIAND, Assis. Impressões vividas de uma visita à Fazenda do Comendador Joaquim José de Souza Breves no pontal da Marambaia, 1927. O Jornal. Edição Comemorativa do Bicentenário do café.

FARIA, Regina Helena Martins. Em nome da ordem: a constituição de aparatos policiais no universo luso-brasileiro (séculos XVIII e XIX). Tese UFPE: Recife, 2007.

FERREIRA, M. M. História, tempo presente e história oral. Topoi (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, 2002, v. 1, n. 5.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. “Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860” (dissertação de mestrado) Rio de Janeiro: UFRJ, 1996.

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

FRANCO, Maria Sylvia C. Homens livres na ordem escravocrata. São Paulo: IEB-USP, 1969.

FRIDMAN, Fania. Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.: Garamond, 1999.

GRADEN, Dale. O envolvimento dos Estados Unidos no Comércio transatlântico de escravos para o Brasil. (1840-1858). *Afro – Ásia*, 35, 2007.

GRINBERG, Keila (Org); MAMIGONIAN, B.G (Org). Dossiê “Para inglês ver?” Revisitando a Lei de 1831. Rio de Janeiro: Estudos Afro-Asiaticos, 2007. v. 1/2/3.

\_\_\_\_\_. Liberata, a lei da ambigüidade. As ações de liberdade na Corte de Apelação do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

\_\_\_\_\_. O Fiador dos Brasileiros: cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

GOMES, F.S. Histórias de Quilombolas. Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro – séc XIX – Edição Revista e Ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

\_\_\_\_\_. Em torno dos bumerangues: outras histórias de mocambos na Amazônia colonial. *Revista USP*, (28): 41-55, dez.-fev. 1995-1996.

LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas do Atlântico estremeceram. *Revista Brasileira de História*, setembro de 1983.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. To be a Liberated African in Brazil: Labour and Citizenship in the nineteenth century. University of Waterloo, Ontario, Canada, 2002.

\_\_\_\_\_. O direito de ser africano livre – Os escravos e as interpretações da lei de 1831. In: *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de história social/ organizadores: Silvia Hunold Lara e Joseli Maria Nunes Mendonça – Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2006.*

MATTOS, Hebe. Laços de família e direitos no final da escravidão. In: *História da vida privada no Brasil Império. ALENCASTRO, Luiz Felipe (org). São Paulo; Companhia das Letras, 1997.*

\_\_\_\_\_. RIOS, A. M. L. . *Memórias do Cativo: Família, trabalho e cidadania no pós-abolição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.*

MOTTA, Márcia. O Breves e a Marambaia. In: Relatório técnico-científico sobre a comunidade remanescente de quilombos da Ilha da Marambaia, município de Mangaratiba (RJ)/ Coordenação José Maurício Arruti – Rio de Janeiro: KOINONIA Presença Ecumênica e Serviço. Fundação Cultural Palmares, 2003.

NASCIMENTO, Álvaro Pereira. A ressaca da marujada: recrutamento e disciplina na Armada Imperial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001.

OBSERVATÓRIO QUILOMBOLA. Dossiê Imprensa Anti-Quilombola. [200-]. Disponível em: < [http://www.koinonia.org.br/oq/dissies\\_detalhes.asp?cod\\_dossie=2](http://www.koinonia.org.br/oq/dissies_detalhes.asp?cod_dossie=2)>. Acesso em: 20 de abril de 2009.

\_\_\_\_\_. Dossiê Marambaia. 2005 Disponível em: <[www.koinonia.org.br/oq](http://www.koinonia.org.br/oq)>. Acesso em: 20 de abril de 2009.

PENA, Eduardo Spiller. Pajens da Casa Imperial: jurisconsultos, escravidão e a Lei de 1871. Campinas SP: Editora da UNICAMP, CECULT, 2001.

POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. IN: Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol.5, n. 10: 1992.

RODRIGUES, Jaime. O infame comércio – Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas, SP: Editora da UNICAMP/ CECULT, 2000.

\_\_\_\_\_. De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SANT'ANNA, Marilene Antunes. Por trás dos muros da prisão: trabalho e conflitos na Casa de Correção do Rio de Janeiro (1869-1889). Diálogos e Aproximações – Seminário de Pesquisa de Pós-Graduação em História da UFRJ.

THOMPSON, E.P. Costumes em Comum. São Paulo: Companhia das Letras: 2000.

\_\_\_\_\_. Senhores e Caçadores: a origem da lei negra. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

YABETA, Daniela. Joaquim José de Souza Breves: Rei do Café e Barão dos Escravos – Política, escravidão e tráfico clandestino na Ilha da Marambaia (1804-1889). Rio de Janeiro: UFRJ/ CFCH/ IFCS, Monografia, 2007.p.47.

\_\_\_\_\_. Tráfico de Africanos e Pirataria: o caso do iate Jovem Maria (1850). Cadernos de história (UFOP. Mariana), v. VII, p. 57-65, 2009.