

A “VASTA MÁQUINA” DO ATLÂNTICO: O IATE *ROLHA* NA COSTA FLUMINENSE, EM 1850*


Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira  

Universidade Federal Fluminense

Ao norte da costa da província do Rio de Janeiro, nas proximidades do porto de Macaé, entre a enseada do Barreto e Carapebus, foi apreendido, no dia 4 de outubro de 1850, às 9 horas da noite, o iate *Rolha*, um mês após a aprovação da Lei de 4 de setembro, que extinguiu definitivamente o tráfico de africanos para o Brasil. Talvez o primeiro caso de interceptação de um navio negreiro por autoridades brasileiras, após renovada a proibição anterior de 1831. O iate zarpara de Quelimane, Moçambique, na costa oriental da África, com 231 africanos e demandara ao porto de Macaé com 209 deles.¹ Os africanos, 208 deles, porque um já estava morto, foram levados à Casa de Correção. A tripulação, composta de sete homens, foi presa e enviada a Cadeia do Aljube. As duas instituições estavam localizadas na Corte.

O iate, fabricado nos Estados Unidos, media 13,4 metros de comprimento no convés, 4,2 metros de boca, a maior largura do convés; e 1,96 metro de pontal, a altura entre a quilha e o convés. Seu casco era

* Pesquisa apoiada pelo Edital Universal do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Agradeço a Eduardo Cavalcante o auxílio na pesquisa, a leitura do manuscrito por Ana Lúcia Nunes Penha e Thiago Campos Pessoa, e aos pareceristas anônimos da Afro-Ásia. A expressão “vasta máquina” refere-se à menção feita por Marcus Rediker ao marujo e poeta inglês James Field Stanfield. Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 233.

1 Dados obtidos em “Voyages”, *The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD)*, # 4773 ; e no Arquivo Nacional (AN), Rio de Janeiro, Auditoria Geral de Marinha (AGM), OB 2.1, *Autos de perguntas e mais diligências acerca do crime de contrabando de africanos, constante da presa do iate Rolha, com 212 africanos, no porto de Macaé, em 4 de outubro de 1850* – volumes I, II e III. A informação do porto de origem é dada pelos tripulantes da embarcação, no curso da investigação.

forado em cobre, metal que deixava as embarcações mais velozes.² As dimensões projetadas pelos peritos do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro designados para vistoriar o iate *Rolha* permite estimar a lotação do navio negreiro, em quatro africanos por metro quadrado do convés. Como os africanos viajavam confinados no porão do navio, como era usual, e não no convés, a situação no *Rolha* era pior ainda, pois o porão era bem mais comprimido, comparado aos padrões de época, onde mal cabia uma pessoa em pé.

Jaime Rodrigues observa que as pequenas dimensões das embarcações negreiras eram devidas à pouca profundidade dos portos africanos. Embora pudessem compartilhar espaços em circunstâncias diversas, mas não frequentes, os lugares no navio estavam bem definidos, marinheiros no convés e escravos no porão, com eventuais subidas destes ao convés.³ A superlotação do iate *Rolha* exorbitava, e muito, os números encontrados por Herbert Klein, relativos às embarcações utilizadas pelos britânicos no tráfico, na passagem do século XVIII ao século XIX, em que cada africano ocuparia, em média 1,5 a 2 metros quadrados do convés.⁴ Quando os peritos do Arsenal de Marinha analisaram detidamente todos os equipamentos e utensílios da embarcação, atestaram que o *Rolha* servira efetivamente ao comércio negreiro. Ao certificarem sua finalidade, consideraram como característica marcante do iate, entre outras, o fato dos porões terem “cheiro de catinga de pretos”.⁵

2 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, p. 224.

3 Jaime Rodrigues, “De costa a costa – escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola – Rio de Janeiro, 1780-1860)”, Tese (Doutorado em História), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010, p. 145; Jaime Rodrigues, “Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros” in Manolo Florentino (org.), *Tráfico, cativo e liberdade – Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 84.

4 Herbert Klein, *O tráfico de africanos no Atlântico*, Ribeirão Preto: Funpec, 2004, pp. 132-133.

5 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, pp. 49-54. O auto de exame correspondia a análise de dez quesitos. Entre os quesitos mais objetivos que embasavam o julgamento de que a embarcação fora utilizada no tráfico vale citar: as escotilhas utilizadas como xadrez; a utilização de couro de boi onde se alojavam os africanos; número excessivo de vasilhas; e caldeira com suporte superior ao que necessitava a tripulação. As medidas

Há uma correlação entre as dimensões do iate *Rolha* e do bergantim *Progreso*, aprisionado pela força naval inglesa, em Quelimane, em 1843. Na embarcação foram encontrados 447 africanos, sendo 189 homens, 45 mulheres e 213 crianças, cujo destino era o Rio de Janeiro. Os africanos, na maior parte deles, estavam nus, de corpos magros e flexíveis, muitos acorrentados, com aspecto de esfomeados. As medidas do *Progreso* marcavam 11,2 metros de convés; 6,5 metros de boca; e 1,06 metro de pontal. O navio negreiro tinha dimensões menores que o iate *Rolha*, com exceção da boca da embarcação. No entanto, havia o dobro de africanos a bordo, “quatrocentos infelizes seres humanos apertados em um porão” de 73 metros quadrados, considerada a área do convés. As dimensões informadas por Pascoe Grefell Hill, nos dão uma estimativa de que cada africano ocuparia 0,16 metro quadrado da embarcação, ou seja, 6 africanos por cada metro quadrado, numa compressão humana maior ainda que no iate *Rolha*. Como diria o oficial britânico, “parecem mais um amontoado confuso de braços e pernas do que formas humanas distintas”. Depois da apreensão do navio, os africanos foram levados até a Cidade do Cabo, na África do Sul. Ao chegarem lá, 163 africanos haviam morrido.⁶ O navio negreiro era a brutal cena oceânica, navegado pela tragédia e pela morte.

Entre os 208 africanos capturados no iate *Rolha*, 95 eram mulheres; 27 adultas e 68 meninas; 113 eram homens, 25 adultos e 88 meninos, ou seja, 52 adultos e 156 crianças, “a maior parte inteiramente nus”.⁷ As crianças representavam 75% do número de africanos traficados. Carlos Valencia Villa e Manolo Florentino trataram as faixas etárias de africanos embarcados em



originais utilizadas pelos peritos eram: 44 pés de comprimento pelo convés; 14 pés de boca; e 6 ½ pés de pontal. O cálculo em metros tomou a equivalência de 1 metro corresponder a aproximadamente 3,28 pés. A “boca” seria a parte mais larga do convés. O “pontal” seria a medida vertical entre a quilha, ou seja, o ponto mais fundo da estrutura da embarcação, e o convés. Agradeço a contribuição do engenheiro naval João Pedro de Mattos Pereira Couto pelos esclarecimentos acerca das partes que compõem a estrutura de uma embarcação.

6 Pascoe Grenfell Hill, *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*, Rio de Janeiro: José Olympio, 2018, pp. 65-66.


7 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, p. 23.

navios negreiros com destino os portos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, apreendidos pela força naval britânica e levados à Comissão Mista de Serra Leoa, na África. Esses dados foram pinçados em *The Transatlantic Slave Trade Database: Voyages* para o período entre 1810 e 1850. As três províncias citadas receberam 72% dos desembarques brasileiros naquele período. Ao aplicarem essas variáveis ao fluxo total de africanos que se dirigiram àquelas mesmas províncias no quinquênio 1846-1850, a estimativa apurada pelos autores foi do desembarque de 54.431 africanos; sendo 4.515 meninas (8,3% do total) e 13.830 meninos (25% do total). Para o Rio de Janeiro, a estimativa encontrada foi de 31.055 africanos, sendo 10.058 meninos (32% do total) e 2.275 meninas (7% do total).⁸ No iate *Rolha*, os meninos representavam 42% e as meninas 33% dos africanos. Esses números extrapolam, significativamente, o número de crianças traficadas para o período, apontados por Villa e Florentino. O tráfico em seus momentos finais pode ter ampliado consideravelmente o número de crianças trazidas nos navios negreiros, como parece demonstrar o registro dos africanos pela Auditoria Geral de Marinha.

Hill destaca que os africanos traziam letras cortadas a faca sobre seus peitos ou ombros, para que os respectivos donos os reconhecessem no porto de chegada.⁹ *O Philantropo* indicava que tais incisões corporais tinham o mesmo propósito.¹⁰ Jaime Rodrigues, porém, sinaliza que tais marcas poderiam ser gravadas antes mesmo dos africanos deixarem o lugar de origem.¹¹ Creio que a última hipótese suscitada não proceda,

8 Carlos Eduardo Valência Villa e Manolo Florentino, “Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850”, *História*, v. 35 (2016), pp. 1-20 ; Carlos Eduardo Valência Villa e Manolo Florentino, “As crianças na dinâmica do tráfico interno de escravos a partir da cidade do Rio de Janeiro (1809-1834)”, *Afro-Ásia*, n. 61 (2020), pp. 7-36 .

9 Hill, *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*, p. 86.

10 *O Philantropo*, Rio de Janeiro, 5 out. 1849, p. 4. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional do Brasil . O periódico abolicionista foi publicado entre 1849 e 1852, com recursos do Fundo Secreto da Legação Britânica no Brasil. Leslie Bethell, *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*, Brasília: Senado Federal, 2002, p. 355.

11 Rodrigues, “De costa a costa”, p. 217.

no caso do iate *Rolha*, pois não há uma concentração por marcas corporais dos africanos que identifiquem uma só nação, pensada aqui como lugar de origem, como sugere o autor. Pelo contrário, há uma pluralidade de nações registradas para uma mesma marca. Se as marcas impressas nos corpos dos africanos trazidos pelo iate *Rolha* dizem respeito aos seus donos, 99 africanos, quase a metade daqueles que chegaram a bordo do navio negreiro, seriam escravos de apenas quatro desses donos: 42 deles estavam marcados com o número 5; 25 estavam marcados com o símbolo ↑C; outros 17 estavam marcados pelo símbolo ✠; e mais 15 deles com as letras ML, quase plasmadas. Portanto, uma dessas quatro marcas distintas estava cravada nos corpos desses quase cem africanos. Logo, haveria uma maior concentração de africanos trazidos pelo iate *Rolha*, nas mãos de poucos donos. Entre esses mesmos 99 africanos, 25 deles eram adultos e 74 eram crianças, com estimativa de idades inferiores a 18 anos.¹² O número de crianças desse grupo tem o percentual equivalente ao total de crianças trazidas no iate *Rolha*.

Dois dias depois da apreensão do iate, os africanos foram levados de Macaé à Corte, pelo comandante do vaso de guerra *Urânia*, da Marinha brasileira. No Rio de Janeiro, foram deixados na Casa de Correção e, em seguida, inventariados pelo auditor geral de Marinha, José Batista Lisboa. Lisboa mandou relacionar, numerar e identificar todos os africanos, observando dados relativos como nação, idade presumível e as marcas impressas em seus corpos. Além dos 208 africanos embarcados, havia outros quatro recolhidos da garoupeira *Santo Antônio Brilhante*, abordada pelo mesmo vapor *Urânia*, entre Cabo Frio e Macaé, pelo fato de o seu comandante deduzir que àqueles também fossem africanos novos: João Grande, João Pequeno, José e Guilherme. No vapor naval seguiram também para a Corte, os sete tripulantes do *Rolha*, todos presos, para serem levados à Cadeia do Aljube. O capitão do iate *Rolha* havia fugido, o contramestre e o piloto desaparecidos. Chegaram a ser dados


12 AN, AGM, OB 2.1, v. 2, pp. 3-8.

como mortos pelos tripulantes. Poderia ser uma estratégia. Pascoe Hill narra a astúcia utilizada pela tripulação do navio negreiro *Progresso*, anteriormente citado, ao dizer que o capitão da embarcação havia morrido, para evitar uma condenação mais severa ou livrar-se do crime.¹³ Todos sabiam de tudo, ninguém sabia de nada.

Neste artigo, propomos perceber, através de um acontecimento singular, microscópico, a complexidade do tráfico ilegal de africanos pelo apresamento de um navio negreiro na costa fluminense, em plena vigência da Lei de 4 de setembro de 1850. Cabe ressaltar que áreas de desembarque estabelecidas após a Lei de 1831, em conexão com o litoral da África, tornaram-se bases operacionais para fazer chegar os africanos às fronteiras cafeeiras que se expandiram ao Vale do Paraíba.¹⁴ Seus articuladores eram homens que mantinham fazendas e estruturas para receber africanos nessa costa negreira transatlântica: a família Breves, José Gonçalves da Silva, José Bernardino de Sá, Manoel Pinto da Fonseca, André Gonçalves da Graça, Joaquim Thomaz de Faria entre outros. Trata-se de fazendeiros negreiros que têm fulcral importância na reabertura do tráfico, por disponibilizarem capitais, como promotores de estratégias atlânticas e para reordenar o negócio depois de sua primeira interdição. Isso sem querer tocar no papel fundamental que tiveram os capitais forâneos. Portanto, a ideia de que a retomada do tráfico penetraria primeiro nas redes locais antes de chegar a grande política, representada por aqueles que levaram à frente o processo de centralização do poder em mãos da classe senhorial do Vale do Café, protagonistas do regresso conservador, merece certo reparo por desprezar a dimensão mercantil que envolve o negócio.¹⁵ Diga-se, em antemão, que o

13 Hill, *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*, p. 65.

14 Para a ideia de Vale estendido ou expandido ver: Mariana Muaze e Ricardo Salles (orgs.), *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão*, Rio de Janeiro: 7Letras, 2015; Mariana Muaze e Ricardo Salles (orgs.), *A Segunda Escravidão e o Império do Brasil em perspectiva histórica*, São Leopoldo: Casa Leiria, 2020.

15 Tâmis Parron, Alain El Youssef e Bruno Fabris Estefanes, “Vale expandido: contrabando negreiro e a construção de uma dinâmica política nacional no Império do Brasil”, *Almanack*, n. 7 (2014), pp. 137-159 .

tráfico não é uma via de mão única. Se não há trocas, não há comércio. Portanto, nem o centro irradiador da política saquarema do tráfico, nem as redes locais que o sustentariam, poderiam prescindir da sedução desse grupo para promover os desembarques em cidades do litoral, em especial no caso do interior da província do Rio de Janeiro, um dos principais pontos de recepção de navios negreiros em tempos de ilicitude.¹⁶

O que é um navio negreiro? O navio negreiro é uma das chaves complexas do tráfico ilegal, em razão dos diversos agentes que o comportam entre o trato, o embarque, a viagem, a recepção e a repressão. Portanto, dos armadores e traficantes aos africanos, há um feixe de engrenagens humanas que movem o navio: negociantes, receptadores, marujos, forças militares e policiais, magistratura, múltiplos sujeitos inseridos em um amplo negócio, de dimensões continentais. Esses grupos distintos podem ser percebidos com alguma clareza a partir dessa conexão estabelecida pelo navio negreiro. Sua apreensão torna visível estratégias que se estabelecem sobre o comércio ilícito, mesmo que essas estratégias sejam trazidas por fontes oficiais como o processo judicial. A análise do processo de apreensão de um navio negreiro torna-se um ponto importante nos estudos sobre o tráfico ilegal, pelos silêncios e dissimulações que existem em torno do negócio. A partir da análise do processo, podemos identificar quem atua, sua relação com os diversos lugares, incluída as interações locais ao comércio ilícito, pela redução da escala, os rastros, indícios, conexões, vidas interatlânticas, os mercados, culturas e línguas, as redes sociais de indivíduos e grupos. O exercício micro-histórico projeta um universo mais amplo sobre a história do tráfico ilegal de africanos, por buscar questões encobertas, pequenos fatos com relevância histórica.¹⁷ A narrativa densa

16 Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira e Thiago Campos Pessoa, “Sujeitos atlânticos: sujeitos e lugares no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (c.1830-c. 1860)”, *Estudos Históricos*, v. 32, n. 66 (2019), pp. 79-100. No artigo os autores apresentam um painel sobre a historiografia correspondente a ilegalidades do tráfico, que perpassa sobre autores de diversas matizes.

17 Maíra Vendrame e Alexandre Karsburg (orgs.), *Micro-história: um método em transformação*, São Paulo: Letra e Voz, 2020; Giovanni Levi, “Micro-história” in Peter Burke, *A escrita da História* (São Paulo: Unesp, 1992); Carlo Ginzburg, *A micro-história e*

sobre a trama, porque o tráfico ilegal talvez seja uma das maiores tramas da história, muitas vezes nos leva a uma análise por indução das fontes documentais, realçadas por condicionantes, por tratar-se exatamente de um negócio ilícito, emudecido, soturno. O processo abre um leque de personagens e lugares que servem como peças de um quebra cabeça que alimentam uma compreensão maior sobre o tema e potencializa suas conexões. Basta sublinhar que a maior base de dados sobre o tráfico atlântico, *The Transatlantic Slave Trade Database: Voyages* está aberto a constantes atualizações.

O porto

Macaé em meados do século XIX mantinha uma atividade econômica semelhante àquela desenvolvida na baixada campista, voltada em larga escala para a cultura da cana e para a produção de açúcar, não obstante a produção de gêneros destinados ao mercado interno, como frutas e legumes, além da criação de gado. Seu maior centro produtor açucareiro era a freguesia de Quissamã. A integração regional da extensa planície, resultou no projeto de construção do canal Campos-Macaé, obra iniciada em 1845.¹⁸ Além do canal, a renovação da infraestrutura local passou pela maior operacionalidade do porto local, não somente em razão da produção açucareira e de outros gêneros, mas das partidas do café colhido nas regiões mais altas que contornam os campos, desde as freguesias de Macaé até alcançar Nova Friburgo e Cantagalo, para chegar a Minas Gerais, por longos caminhos. No início da década de 1860, seu porto

outros ensaios, Lisboa: Difel, 1991; Jacques Revel, *Jogos de escala: a experiência da microanálise*, Rio de Janeiro: FGV, 1998; Henrique Espada Lima, *A micro-história italiana: escalas, indícios e singularidades*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006; Thiago Campos Pessoa, “Microanálise e Segunda Escravidão: a narrativa dos indivíduos e a modernidade escravista do Vale do Café” in Muaze e Salles (orgs.), *A Segunda Escravidão*, pp. 261-278.

18 Para o canal Macaé - Campos, ver: Ana Lúcia Nunes Penha, *Nas águas do canal: política na construção do canal Campos-Macaé, 1835-1875*, Rio de Janeiro: Aperj, 2014.

contabilizara quatro entradas mensais de café, para serem transportados pela Companhia Macaé-Campos. Ana Lúcia Nunes Ferreira ressalta a contínua criação de freguesias em seu entorno, a partir da década de 1840, notadamente em direção aos contrafortes da serra, marcadas pela expansão dos cafezais.¹⁹

Essa expansão trouxe o tráfico para as proximidades do porto de Macaé.²⁰ Leslie Bethel registra dois grandes desembarques no seu entorno: o brigue *Sereia*, em julho de 1848, com 800 escravos e o bergantim *Astro*, poucos meses antes do iate *Rolha*, com 600 escravos.²¹ *The Transatlantic Slave Trade Database: Voyages* anota a entrada de 27 mil africanos por Macaé, entre 1837 e 1850, com 61 viagens registradas como destino final. Nos portos africanos foram embarcados 29 mil deles. A maior parte dos navios negreiros chegados em Macaé eram originários de Benguela, Luanda e Ambriz. A cronologia desses desembarques coincide com a intensificação do comércio ilegal de africanos após a tentativa inicial de sustá-lo.²² Duas embarcações citadas na base de dados, apresentam um número expressivo de africanos a bordo, ambas arribadas a Macaé em 1847: a *Sílfide*, vinda de Ambriz, trouxe 1.005 africanos; a *Esperança*, de origem indefinida, desembarcou 1.400 africanos.²³ A frequência de desembarques resultou em duas investidas da força naval britânica em seu porto.

19 Ana Lúcia Nunes Ferreira, "O município de Macaé: fortunas agrárias na transição da escravidão para o trabalho livre", Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000, pp. 20-52.

20 Planta Hydrographica dos portos de Imbetiba e Macaé; Rio de Janeiro, Lith. Paulo Robin & Cia., 1881.

21 Bethell, *A abolição do comércio brasileiro de escravos*, pp. 374-375.

22 Bethell, *A abolição do comércio brasileiro de escravos*; Herbert Klein, *O tráfico de africanos no Atlântico*; Beatriz Mamigonian, *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 2017; Jaime Rodrigues, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, Campinas, Unicamp; Cecult, 2000; Tamis Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011; Thiago Campos Pessoa, *O império da escravidão: o complexo Breves no vale do café (Rio de Janeiro, c.1850-c.1888)*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2018. Pereira e Pessoa, "Sujeitos atlânticos".

23 "Voyages" .

No mesmo ano da captura do iate *Rolha*, o vapor naval *Camorant* entrara no porto de Macaé “onde tantos mineiros vão comprar pretos”.²⁴ Algum tempo depois, o vapor de guerra *Sharpshooter* e seus barcos entraram no porto em meio a uma “saraivada de fogo de mosquete e de tiros de bateria costeira”, para recuperar o brigue-escuna negreiro *Polka*.²⁵

A relevância do porto de Macaé como ancoradouro estratégico de navios negreiros fez da cidade uma praça de recepção de africanos.²⁶ José Bernardino de Sá, visconde de Vila Nova do Minho, considerado como um dos maiores traficantes do Império, possuía três grandes fazendas ali, nos caminhos em direção a serra. Seu inventário consignava como suas propriedades, as fazendas do Athalaia, do Córrego do Ouro, além da situação da Boa Vista. As três propriedades, agregadas as benfeitorias existentes, foram avaliadas em 92 contos de réis. Os 179 escravos mantidos nessas fazendas montavam a 148 contos de réis – uma pequena parte de um monte mor inventariado em 4.600 contos de réis.²⁷ A fazenda

24 *O Philantropo*, 3 mai de 1850, p. 3.

25 Brasil, *Catálogo Comissões e Tribunais Mistos. a) Tráfico de negros e bloqueios – Comissão Mista Brasil Grã -Bretanha e outras presas*, Rio de Janeiro: Arquivo Histórico do Itamaraty, 20 maio de 1964, parte III – 33, p. 81.

26 Junto com o porto de Macaé, o porto de Cabo Frio, além de muitas praias ao longo do litoral, eram os locais mais bem adequados aos desembarques ilegais no litoral norte fluminense. Os desembarques identificados como Campos por *The Transatlantic Slave Trade Database*, traz um expressivo número de desembarques, talvez pelo fato de a cidade ser o centro das atividades econômicas na região. No entanto, esses desembarques eram efetuados em áreas próximas ao delta do rio Paraíba do Sul, com condições para tal, como a praia de Manguinhos e a barra do rio Itabapoana, no limite com a província do Espírito Santo, além de outros pontos. O porto de São João da Barra, que servia a cidade, a região e todo seu entorno, ainda que fosse o mais movimentado da província fluminense no período, era de difícil penetração à navegação de maior calado por sua barra e fatalmente colocaria em risco o acesso de um navio negreiro, qualquer que fosse sua tonelagem ou calado. Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, “A trama da ilegalidade: tráfico de africanos no Sudeste brasileiro (1850-1860)” in Regina Célia Lima Xavier e Helen Osório (orgs.), *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil* (São Leopoldo: Oikos, 2018), pp. 207-235.

27 Luiz Fernando Saraiva, Rita Almico e Thiago Campos Pessoa, “Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá – Barão e Visconde de Vila Nova do Minho” in Luiz Fernando Saraiva, Silvana Andrade dos Santos e Thiago Campos Pessoa (orgs.), *Tráfico e traficantes na ilegalidade* (São Paulo, Hucitec, 2021), pp. 25-70; Museu da Justiça (MJ), Rio de Janeiro, códice 2424, cx. 2834-2835, reg. 1617.

do Athalaia provavelmente acabou nas mãos do barão de Mauá. Ana Lúcia Nunes Ferreira mostra que Irineu Evangelista de Sousa teve a fazenda confiscada pelo Banco do Brasil, em 1881.²⁸

Mauá teria relações de negócios próximas com José Bernardino, pois liquidou duas letras descontadas pelo traficante e armador de navios negreiros, em valores representativos, trazidas ao seu inventário, circunscritos no rol de dívidas passivas: uma do Banco do Brasil, de 252 contos de réis e outra do Banco Rural e Hipotecário, no valor de 535 contos de réis.²⁹ Por apresentar-se como liquidante dos débitos de José Bernardino de Sá, o barão de Mauá passara a concorrer aos bens inventariados do falecido visconde português. Thiago Gambi nos mostra que Bernardino fora o maior acionista individual quando da criação do Banco do Brasil, em 1853, ao adquirir 4.681 ações, longe dos dois maiores investidores seguintes, Antônio Ribeiro Fernandes Forbes, com 1.562 ações; e João Batista da Fonseca, com 1.092 ações. Forbes e Fonseca chegariam à diretoria do banco, Bernardino não teria esse privilégio. O maior acionista da instituição financeira, braço operacional da política monetária do Estado, detinha 15% das ações ofertadas ao público geral. Além disso, provavelmente tenha desembolsado um prêmio de 93 contos destinados a obras de calçamento na cidade do Rio de Janeiro, sem o qual não teria

José Bernardino de Sá faleceu em 8 de julho de 1855. Seu inventário foi aberto em 19 de julho. Agradeço a Thiago Campos Pessoa o compartilhamento do documento.

28 Ferreira, “O município de Macaé”, p. 81, nota 133. A autora obtém a informação na Ação de Liberdade proposta pela escrava Fausta, de 30 anos, contra os novos donos da antiga fazenda de Mauá, Rodrigo José Ferreira Borges e Macedo Sobrinho, ao tentar comprar sua liberdade e de seu filho, o indígena Francisco.

29 MJ, 2424, cx. 2384-2385, reg. 1617, documentos 171 (frente e verso) e 172, *Letra de n. 666, no valor de 252 contos de réis, emitida em 28/05/1855, sacada contra o Banco do Brasil, com prazo de dois meses, encaminhada a protesto em 28/07/1855, no dia de seu vencimento, liquidada pelo barão de Mauá em 24/08/1855, com juro de 8%, a partir da data de vencimento.* A liquidação do título de crédito foi efetuada por “encontro de transação” da compra apólices por escritura pública. MJ, código 2424, cx. 1834-2835, reg. 1617, documentos 141 e 142 (frente e verso), *Letra de n. 60, no valor de 535 contos de réis, emitida em 29/05/1855, com prazo de dois meses, encaminhada a protesto em 28/07/1855, no dia de seu vencimento, liquidada pelo barão de Mauá em 18/08/1855.* A liquidação do título de crédito foi efetuada por “encontro de transação” com o Banco do Brasil.

a preferência na compra das ações do banco.³⁰ Ainda que fosse depois de findo o tráfico, os capitais de José Bernardino de Sá não seriam desprezados pelo intento saquarema em construir um novo Banco do Brasil.


Os negócios de José Bernardino em Macaé despertaram a atenção do Ministério da Justiça. Em carta de 31 de março de 1842, o ministro Limpo de Abreu reportou-se ao presidente da província do Rio de Janeiro, sobre alerta do chefe da Legação britânica, Hamilton, de que Bernardino teria se estabelecido na cidade e da existência de um armazém na mesma localidade, que estocava tecidos para serem mandadas à Costa da África.³¹ Tecido é o item mais encontrado nos navios negreiros aprisionados, julgados pela Comissão Mista Brasil Grã-Bretanha, sediada no Rio de Janeiro. Dos 107 produtos listados, transportados em aproximadamente 160 embarcações detidas no período da ilegalidade, tecidos, aguardente e tabaco foram os itens mais constantes da pauta de mercadorias, encontradas em 60 dessas embarcações. Os demais produtos estavam em concorrência bem inferior.³² Infelizmente, a historiografia ainda não deu a devida atenção para essa via mercantil na contramão do tráfico. O tráfico não pode ser visto exclusivamente ao par da cafeicultura. Entre 1843 e 1847, *The Transatlantic Slave Trade Database: Voyages* indica quatro embarcações negreiras desembarcando africanos no porto de Macaé, citando José Bernardino de Sá como dono ou armador: *Marquesa de Palma*, com 180 africanos, *Nova Sociedade*, com 200; *Esperança*, com 395; e uma de nome desconhecido, com 500. Por meio dessas embarcações, todas vindas de Ambriz, em Angola, onde operava uma feitoria sua, o visconde de Vila Nova do Minho transportou 1.275 africanos com destino a Macaé.³³

Um porto aberto ao tráfico não seria monopólio de um traficante apenas. A apreensão do iate *Rolha* agrega ao circuito local Joaquim Pinto

30 Thiago Fontelas Rosado Gambi, *O banco da ordem: política e finanças no Império brasileiro (1853-1866)*, São Paulo: Alameda, 2015, pp. 187-254.

31 Thalita de Oliveira Casadei, *Documentos sobre a repressão ao tráfico de africanos no litoral fluminense*, Niterói: Secretaria de Educação e Cultura; Departamento de Difusão Cultural; Biblioteca Pública Estadual; Sala de Estudos Matoso Maia, 1966, nota 17.

32 Brasil, *Catálogo Comissões e Tribunais Mistos. a) Tráfico de negros e bloqueios – Comissão Mista Brasil Grã-Bretanha e outras presas*, pp. 1-92.


33 "Voyages" .

da Fonseca, irmão de Antônio Pinto da Fonseca e Manoel Pinto da Fonseca, reunidos em uma sociedade comercial fraterna. Todos os três estavam envolvidos no trato ilegal de africanos. Joaquim estendera os negócios da família até Macaé. José Capela o coloca na rota do tráfico a partir de 1839, quando passa a frequentar as listas de armadores de navios negreiros na costa do Rio de Janeiro. Manoel Pinto da Fonseca tinha em Cabo Frio seu ponto de recepção mais estratégico para efetuar desembarques em conexão com seus negócios na Costa da África. Com tamanha envergadura atlântica, o irmão Manoel foi o maior protagonista dos desembarques empreendidos no país em tempos de ilegalidade, 36% deles. Em praias e portos do Cabo Frio ao Espírito Santo, foram 12 em 1850.³⁴ Antônio Pinto da Fonseca ainda foi mais longe, ao prolongar seus negócios com o tráfico até o sul da Bahia, entre Caravelas e Prado, mesmo depois de 1850.³⁵ Joaquim Pinto da Fonseca foi nominado como armador ou consignatário do iate *Rolha*. Portanto, Macaé, seu porto e terra adentro, passaram a ser um ponto de convergência para os interesses negreiros, assim como era todo o litoral entre São Paulo e o Espírito Santo, operados por fazendeiros-negreiros, como antecipara Marcus Carvalho para Pernambuco.³⁶

A presa e o apresador

O vapor de guerra *Urânia* iniciara o patrulhamento da costa do Rio de Janeiro, desde 28 de setembro de 1850, ao partir da Ilha Grande.

34 José Capela, *Dicionário de negreiros em Moçambique (1750-1897)*, Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007; José Capela, *Conde Ferreira & Cia. – traficantes de escravos*, Porto: Afrontamento, 2012, pp. 161-185; João Marcos Mesquita, “O comércio ilegal de escravos no Atlântico: a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca, c.1831-c. 1850”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019, pp. 20-53.

35 Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, “José Gonçalves da Silva: tráfico e traficante de escravos no litoral fluminense, depois da lei de 1850”, *Tempo*, n. 31 (2011), pp. 185-312 ; Pereira, “A trama da ilegalidade”.

36 Marcus Joaquim Maciel de Carvalho, “O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831”, *Revista de História*, n. 167 (2012), pp. 223-260.

Ao chegar a Cabo Frio, em 4 de outubro do mesmo ano, o navio fundeou junto ao Forte de São Matheus, na entrada da barra da cidade, depois de ter perseguido uma embarcação até a altura de Maricá, onde a perdeu de vista em razão dos ventos. No dia seguinte, ao deixar Cabo Frio em direção a Macaé, a tripulação disse ter avistado uma vela a grande distância e seguiu em seu encalço. No caminho, o vapor *Urânia* deparou-se com a garoupeira *Santo Antônio Brilhante*, tipo de embarcação muito utilizada para receber africanos fora dos portos e entregá-los em diversos pontos do litoral. Por ser uma embarcação nova, seu mestre alegara ao comandante do *Urânia* não estar de posse de seus documentos. Logo depois, o *Urânia* partiu no rastro da grande vela avistada, levando a bordo quatro africanos apreendidos na garoupeira, além de seu proeiro. O vapor naval alcançou a embarcação acossada, fundeada junto à Fortaleza de Macaé. Ao confrontar outras embarcações próximas ao porto da cidade, o comandante do *Urânia* foi informado de que, para livrar-se da perseguição no mar, o iate havia sinalizado situação de perigo à guarnição militar, sendo acudido por diversas lanchas e escaleres mercantis. A grande vela era um navio negreiro, o iate *Rolha*.

Não bastasse tratar-se de uma embarcação utilizada no comércio ilícito de africanos, o apresamento do iate *Rolha* suscitou sérias controvérsias e disputas entre as hostes militares. Uma delas foi em torno da autoria da sua interceptação. Não era pouca coisa, pois confirmada a paternidade da presa, os nominados fariam jus a percentuais sobre as sanções pecuniárias que incidiam sobre os envolvidos no crime, sobre o valor da arrematação do navio e de seus equipamentos, além das recompensas e prêmios concedidos pelo Estado. Tudo isso estava previsto em lei. No centro das polêmicas em torno das vantagens financeiras estavam o comandante da Fortaleza de Macaé, o segundo-tenente Ricardo Antônio da Costa Ribeiro, e a tripulação do *Urânia*, representada por seu comandante, o primeiro-tenente Delphin Carlos de Carvalho. Estabeleceu-se a partir de então, uma luta anfíbia pelos prêmios e recompensas da presa.

O comandante da Fortaleza de Macaé afirmara ter avistado o iate *Rolha* ao norte do porto da cidade, entre a fazenda do Barreto e a ponta de Carapebus, e partiu ao seu alcance. No caminho, observou três embarcações com o mesmo destino e as interpelou, sem sucesso. Avistou cinco africanos em uma delas. Ao alcançar o iate e subir a bordo, Ricardo Ribeiro constatou que o navio estava às escuras, não encontrando nenhum tripulante. O comandante da fortaleza retornou a Macaé para entender-se com Jacintho José Coelho, juiz de direito de Cabo Frio, comarca com jurisdição sobre a cidade, com o intuito de requisitar policiais para ampliar a escolta do navio negreiro. Jacintho Coelho estava em Macaé para presidir um júri na cidade. De volta ao iate, acompanhado de um destacamento complementar, o comandante da fortaleza constatou que havia africanos presos na embarcação. Nesse ínterim, foi informado pelo juiz municipal, Luiz José Pereira da Fonseca, que o juiz de direito também havia se dirigido ao iate com três lanchas para desembarcar os africanos, prender a tripulação e rebocar o navio até o costão da fortaleza. Jacintho Coelho pediu providências ao presidente da província do Rio de Janeiro, Luiz Pedreira do Couto Ferraz, sem deixar de registrar que a tarefa de reter a embarcação coube exclusivamente ao comandante da Fortaleza de Macaé.³⁷

As controvérsias estabeleceram-se a partir de então. Ao ser informado da apreensão, o ministro da Marinha, Manoel Vieira Tosta, relatou o episódio ao ministro da Justiça, Eusébio de Queiroz, e solicitou que, ao conduzir o processo, o auditor geral de Marinha manifestasse se a ação pela detenção do iate *Rolha* fora exclusiva do comandante da fortaleza ou se o vapor *Urânia* teria realmente acossado o iate entre Cabo Frio e Macaé. Ao inspecionar o iate, fundeado no porto de Macaé, o comandante do *Urânia* determinou que o *Rolha* ficasse sob escolta. Ao dirigir-se à cidade, Delphin de Carvalho foi informado pelo mesmo juiz de direito Jacintho Coelho que o vapor *Urânia* deveria conduzir os africanos e a tripulação do iate ao Rio de Janeiro, como procedeu no dia 7 de outubro.

37 AN, AGM, OB 2.1, v. 2, pp. 15-17; pp. 13-15.

O comandante e toda a equipagem do vapor de guerra sustentaram em depoimentos e comunicados seguidos que o navio negreiro vinha sendo perseguido pelo vaso naval desde a véspera de sua apreensão. Essa versão ganharia apoio das instâncias centrais da Corte. Por outro lado, o comandante da fortaleza iria colher a simpatia e o contundente apoio local.

Os primeiros choques entre o juiz de direito de Cabo Frio e o comandante do *Urânia* começaram desde o dia 10 de outubro, nas páginas da imprensa da Corte. Dias antes, o próprio comandante da Fortaleza de Macaé já havia se defendido e rechaçado com soberba as “insinuações malignas” feitas contra ele pelo comandante do *Urânia*, nas folhas do *Jornal do Commercio*, pois “quando o comandante do *Urânia* nasceu, eu já servia a Nação”. Ricardo Ribeiro depositava sua confiança na justiça e na imparcialidade dos tribunais para resolver a questão a seu favor.³⁸ O comandante da fortaleza tinha a seu lado uma significativa voz que ecoava de Cabo Frio aos jornais da Corte. No púlpito de paladino da repressão, o juiz de direito de Cabo Frio apostava na versão de apresador do comandante da fortaleza, e desqualificava a ação do comandante do vapor *Urânia*. No dia 25 de outubro, o tenente Delphin Carlos de Carvalho publicou uma réplica virulenta à pretensão do comandante da fortaleza e despachou investida ao juiz, dizendo “não ter a irresponsabilidade do calendíssimo magistrado” de colocar-se acima das decisões do governo, a quem caberia provar “a glória da presa e os foros do apresador” e terminava registrando que, “quer queira o senhor ou não, [...] trarei ao porto do Rio de Janeiro quantas embarcações empregadas no tráfico encontrar nos domínios de sua jurisdição”. O comandante do *Urânia*, por fim, acusava diretamente o juiz de coadjuvar no tráfico: “Os bancos do seu júri não me aguardam, tenho horror ao crime [...] de importação de negros e por isso, os favores de Sua Senhoria não me são necessários. Preste-os a quem deles carecer, mesmo os maiores contrabandistas”.³⁹

38 *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 13 out. 1850, p. 2 ☒. As publicações por parte do juiz de Cabo Frio tiveram continuidade nas edições de 10, 15 e 23 out.1850.

39 *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 25 out. 1850, p. 1 ☒.

A queda de braço pela honra e pela fatura dos prêmios e recompensas levou a tripulação do *Urânia* a movimentar-se. Em 26 de outubro, um dia após a publicação da réplica do comandante do vapor de guerra no *Correio Mercantil*, os tripulantes entraram com uma petição em que insistiram na direção da ação repressiva por parte do vapor *Urânia*, pois o ex-comandante da guarnição militar de Macaé “parece querer habilitar-se [...] para auferir um lucro”. Para eles, a concessão do prêmio ao comandante da fortaleza seria absurda quebra de lei para um militar: “ouçam todos, a uma só voz dirão que o comandante se dirigiu a bordo, não para apreender, mas para proteger o desembarque, não como juiz e sim como sócio e amigo” do tráfico. Logo ele, que havia favorecido a arribada de seiscentos africanos vindos de Benguela, a bordo da embarcação *Três Amigos*, no porto de Macaé, naquele mesmo ano. A tripulação do *Urânia* aumentava a carga de acusação contra o segundo-tenente Ricardo Ribeiro: “o ex-comandante só se lembrou da lei quando lhe disseram que o iate era perseguido de perto pelo vapor [...] A não ser o vapor, o ex-comandante obraria como obrou? A não ser o vapor ter-se-iam salvos 209 indivíduos da escravidão, e feito abortar uma criminoso especulação?”. A tripulação do vapor de guerra *Urânia* entendia que a lei não deveria proteger “tal imoralidade, premiando um mau servidor, pois se assim fosse, estaria ferida a fidelidade de um militar”.⁴⁰ A manifestação de repúdio do quadro naval à atuação do comandante da Fortaleza de Macaé, tida como leniente, alimenta a tese do envolvimento de autoridades brasileiras com o tráfico ilegal de africanos. As mesmas suspeitas recaíam sobre o comando do Forte São Matheus, em Cabo Frio. João Pereira Darrigue Faro, presidente da província do Rio de Janeiro, em visita à cidade, ouvira fortes acusações contra seu comandante por coadjuvar com o tráfico.⁴¹ Tornara-se recorrente a suspeita de participação de funcionários civis e militares, sobretudo com atribuições costeiras, citados não somente em correspondências oficiais,

40 AN. AGM. OB 2.1, v. 1, pp. 122-133.

41 Casadei, *Documentos sobre a repressão ao tráfico de africanos no litoral fluminense*, nota 22.

mas também em relatórios, como o elaborado por Joaquim de Paula Guedes Alcoforado.⁴² Tais relatos fornecem pistas sobre a montagem de uma rede local, promovida pelas investidas dos fazendeiros-negreiros.

O não reconhecimento do comandante da fortaleza como apresador do iate, indicando, ao contrário, sua prevaricação, ao cooperar com o desembarque dos africanos, sofreu forte contrariedade do juiz de direito de Cabo Frio, que havia acompanhado todo o desenrolar do caso em torno do *Rolha*. Jacintho Coelho fez publicar uma carta no *Jornal do Commercio* de 8 de novembro, endereçada ao comandante do *Urânia*, em que repudiava ironicamente o “jovem desinteressado e imaculado comandante” da sua posição de apresador. Na batalha estabelecida pelos louros e ganhos sobre a apreensão, o juiz de direito não cessava de lançar a dúvida sobre o pleito do comandante Delphin de Carvalho, uma vez que ele estaria, de fato, interessado no que poderia lhe proporcionar a apreensão: a recompensa em dinheiro. O magistrado afirmava, de maneira contundente, que no dia 4 de outubro o vapor de guerra *Urânia* estava fundeado na barra da cidade de Cabo Frio, de onde teria saído apenas no dia seguinte. A população de Cabo Frio, segundo Coelho, “teve o prazer” de, nesse dia, ver passar pelas ruas os oficiais da Marinha que estavam a bordo do vapor. “Para ela apelo”, argumentou Coelho. “Não deixarei de clamar enquanto vivo for que o ex-comandante da fortificação de Macaé, o 2º tenente Ricardo Antônio da Costa Ribeiro, foi quem apreendeu o iate Rolha”, no dia 4 de outubro de 1850, às nove horas da noite.⁴³ O juiz de direito depunha

42 Sobre o Relatório Alcoforado, ver: Thiago Campos Pessoa, “A delação Alcoforado e o comércio ilegal de africanos: notas de pesquisa” in Osório e Xavier (orgs.), *Do tráfico ao pós-abolição*, pp. 165-206; Roquinaldo Ferreira, “História sobre o infame negócio de africanos na África Oriental e Ocidental com todas as ocorrências desde 1831 a 1853”, *Estudos Afro-Asiáticos*, n. 28 (1995), pp. 219-229. Para correspondências sobre o tráfico, ver: Robert Edgar Conrad, *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1985, pp. 123-130; Bethell, *A abolição do comércio brasileiro de escravos*; Luis Henrique Dias Tavares, *Comércio Proibido de Escravos*, São Paulo: Ática, 1988; Jaime Rodrigues, *O infame comércio*. Pereira, “A trama da ilegalidade”. Em relação as correspondências oficiais, o acervo no Arquivo Nacional é vasto, em especial o Códice IJ (Ministério da Justiça), além dos documentos de presidência de província no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ).

43 *Jornal do Commercio*, 8 nov. 1850, p. 2. O documento é datado de 31 de outubro de 1850.

severa e factualmente contra o oficial de Marinha e apresentava-se hostil à ação naval e ao seu comando, por levantar indícios de sua parceria com o comércio ilícito de africanos.

Crime e castigo

Todas as querelas relativas à apreensão do iate *Rolha* deveriam ser decididas, em primeira instância, pela Auditoria Geral de Marinha, pois a embarcação fora capturada no mar, por estar praticando o tráfico ilegal de africanos, considerado crime de pirataria por contrabando de africanos, previsto na Lei de 1850. Os recursos às decisões do auditor geral seriam levados ao Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, nas apelações criminais; e ao Conselho de Estado, em disputas pela propriedade e pelos prêmios e recompensas.⁴⁴ Na auditoria, o rito processual transcorreu em ritmo acelerado. Todos os envolvidos no crime foram presos, à exceção de dois: o capitão da embarcação, de nome Fuão [fulano] Fernandes, dado como desaparecido ou morto, também tornado foragido, e o negociante Francisco José da Conceição, residente em Macaé, sobre quem recairia a acusação de ser o receptor dos africanos. No dia da retenção do iate, Conceição fora encarregado pelo juiz de direito de Cabo Frio, o mesmo Jacintho Coelho, de providenciar acomodação e alimento para os africanos. Mesmo não sendo detidos, os dois foram considerados réus. Os tripulantes Torquato José de Carvalho, José Maria dos Santos, Antônio Alves do Couto, João José da Faria, Antônio Gil, Antônio dos Reis, Antônio Francisco, tal e qual, tornaram-se réus. O caso do iate *Rolha* colheu também uma figura de alto relevo nos negócios da ilegalidade. Joaquim Pinto da Fonseca foi detido no Rio de Janeiro, como suspeito. Os oficiais e praças do navio *Urânia* foram convidados a prestar depoimento como testemunhas.

44 As atividades da Auditoria Geral de Marinha são regulamentadas pelo Decreto n. 708 de 14 de outubro de 1850 e o recurso ao Conselho de Estado, pelo Decreto n. 731 de 14 de novembro de 1850.

O comandante da Fortaleza de Macaé acabou preso. Antes disso, o ministro da Marinha o afastou de suas funções de comando “por omissão [...] contribuindo para que naquele porto se faça escancaradamente o contrabando de escravos”.⁴⁵ O porto foi assim reconhecido como um cais de recepção de africanos pelo próprio ministro. Ao ser interrogado pelo auditor geral, Ricardo Antônio da Costa Ribeiro disse ter 58 anos, ser natural de Lisboa, casado e residente em Macaé há seis anos. Depôs que ele e mais oito soldados dirigiram-se ao iate *Rolha* e que, ao chegarem ao navio, não encontraram nem o capitão, nem piloto, nem contramestre, pois lhe disseram que todos haviam morrido. Deparou-se, então, com sete indivíduos que julgou serem tripulantes e, de pronto, os prendeu. Todos eles disseram haver mais de 200 africanos na embarcação. Não havia papéis e nem despachos a bordo. Ricardo Ribeiro respondeu não saber se o iate vinha sendo perseguido por algum vapor militar e que não tivera o cuidado de questionar àqueles homens os motivos que levaram o iate *Rolha* a aproximar-se daquele porto. O auditor geral José Batista Lisboa, diante da constatação de “fortes provas contra o militar”, decidiu encaminhar seu caso ao Comando das Armas da Corte, pois estava fora de sua alçada conduzi-lo.⁴⁶ O comandante das Armas, por sua vez, entendeu que o ex-comandante deveria responder ao Conselho de Investigação e depois ao Conselho de Guerra.⁴⁷ A decisão do auditor geral baseou-se nos depoimentos dos tripulantes do navio negreiro e nas acareações realizadas entre eles e o militar. As alegações do tenente haviam se tornado frágeis diante das provas testemunhais. Sua versão de apresador foi colocada em descrédito.

Nos depoimentos iniciais, tomados no Rio de Janeiro a bordo do vapor *Urânia*, toda a tripulação do iate *Rolha* já havia responsabilizado o comandante Ricardo Ribeiro pelo intento de prestar auxílio ao desembarque dos africanos. As acusações que pairavam sobre ele eram quase unânimes e ganharam força nas acareações com os mesmos tripulantes,

45 *Correio Mercantil*, 14 out. 1850, p. 1.

46 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 137-151, 168; v. 2, pp. 19-27; v. 3, p. 179.

47 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 172-173; p. 55.

realizadas na Cadeia do Aljube. A equipagem do navio negreiro reafirmou que o comandante da fortaleza tinha mudado sua conduta ao ser avisado pelo capitão do iate, o *carcamano* Fernandes, de que a embarcação vinha sendo perseguida por um vapor naval, razão pela qual Ricardo Ribeiro declinou em auxiliar a descida em terra dos africanos e passou a adotar medidas repressivas contra tudo e todos. Os tripulantes do iate acrescentaram que a fuga do capitão fora patrocinada pelo tenente, embora pudesse tal versão ser uma astúcia, uma tática coletiva da tripulação para fazer desaparecer a linha de comando do navio negreiro, à qual seria imputada com maior severidade a pena sobre o crime. Por precaução, todos se designaram marujo ou passageiro. Alguns tripulantes chegaram a afirmar que toda a linha de comando do iate estaria morta: capitão ou mestre, piloto e contramestre.⁴⁸ Daniella Yabeta Moares registra a mesma estratégia em apreensões efetuadas na Marambaia, em 1851, levadas igualmente à Auditoria Geral de Marinha, em que capitães e marinheiros em depoimentos tentavam se passar por passageiros do navio negreiro.⁴⁹ Para complicar a situação de Ricardo Ribeiro, os tripulantes do *Rolha* acrescentaram que todas as embarcações atracadas ao iate alinharam-se ao comandante da fortaleza para também servirem ao desembarque dos africanos. Além disso, Ricardo Ribeiro teria se apoderado de todas as bagagens, cartas e documentos trazidos no iate. O oficial terrestre ficara bastante comprometido com o crime, por força dos depoimentos e das aferições cara a cara.

O primeiro tripulante do navio negreiro a ser posto frente a frente com o tenente foi Torquato José de Carvalho, de 21 anos, solteiro, português. Torquato residia na Costa da África há dois anos, onde atuava

48 Lei n. 581, de 4 de setembro de 1850. Pelo art. 3º, a linha de comando da embarcação seria indiciada como autora do crime e a equipagem como cúmplice, cuja penalidade imposta pelo Código Criminal era menor.

49 Daniela Paiva Yabeta de Moraes, “A Capital do Comendador: a Auditoria Geral de Marinha no julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na Ilha de Marambaia (1851)”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

como comerciante, mas já havia sido marinheiro. Torquato Carvalho dizia ser passageiro do navio, e que somente conheceu a tripulação depois de preso. Dois tripulantes confirmaram sua versão de passageiro. Segundo ele, os africanos traficados foram negociados por diversos indivíduos da Costa da África: Francisco Antônio Monteiro, Miguel do Nascimento, João Soares, Monteirinho ou Marinheiro, e João Guimarães, conhecido como João das Botas, todos eles residentes em Quissanga Pequena e nos sertões ao norte de Moçambique. Torquato dissera ser o porto de Macaé um local costumeiro de se dar desembarques e que documentos e cartas enviadas por carregadores da África pertenceriam a Francisco José da Conceição, negociante local, proprietário dos escaleres particulares que se dirigiram ao *Rolha* para resgatar os africanos. Por fim, Torquato José de Carvalho revelou que o iate pertenceria a Silva, residente na mesma costa africana e que era consignado a Joaquim Pinto da Fonseca, informação replicada por outros integrantes da tripulação.

José Maria dos Santos tinha 20 anos, era solteiro, brasileiro, do Rio de Janeiro, grumete do navio negreiro. José Maria residira em Macaé, de onde estava ausente há dois anos e meio. Nesse tempo, morou em Novo Redondo, Angola, onde embarcou no *Rolha*. Por ser menor de 21 anos, o grumete ficou sob a curatela do advogado José de Siqueira Queiroz. Da mesma forma que Torquato Carvalho, José Maria dos Santos alegou que estava no iate na qualidade de passageiro, sem saber que a embarcação se dedicava ao tráfico, pois somente durante a viagem viu os africanos subirem a bordo. O moço ou grumete do navio negreiro acrescentou que os africanos seriam entregues a Francisco José da Conceição, residente na rua da Praia. O curador de José Maria dos Santos sustentara, durante seu depoimento, que o tripulante não poderia ser incriminado, porque, entre o embarque na África e a chegada a Macaé, Santos não tivera notícia da lei que considerava criminosa a equipagem de navio destinado ao tráfico, até porque a viagem começara antes de sua entrada em vigor. A presença de José Maria entre a tripulação, por ter sido residente em Macaé, sugere uma forma de recrutamento prévio, para facilitar a recepção de africanos no porto e na cidade.

Antônio Alves do Couto era brasileiro, tinha 37 anos, casado, natural do Espírito Santo e marinheiro. Antônio estava em Cabinda, Angola, trabalhando em barcos que cabotavam na costa africana, desejo de voltar ao Brasil. Tinha partido da Bahia desde 1848, para ser criado de uma pessoa com o nome de Batista, na África, contratado por 30\$000, mas o contratante lhe faltou com o trato. Para retornar ao Brasil, entrou em acordo com o capitão do *Rolha*, sem combinar soldada.

João José Faria tinha 27 anos, era solteiro, natural da Bahia e marinheiro. Disse que estava há três anos em Quissanga, Moçambique, pois fora chamado por seu tio, que faleceu antes de sua chegada e, portanto, ficara desempregado. Lá mesmo fez um trato com o capitão do *Rolha*, por uma soldada de 300\$000, para serem pagos na chegada, em qualquer porto do Brasil.

Antônio Francisco tinha 42 anos, era natural da Bahia, marinheiro e achava-se em Quicango, Angola, prisioneiro dos ingleses há um pouco mais de um ano e meio, por ter sido apanhado em um barco negreiro. Antônio Gil, de 23 anos, era português, solteiro e marinheiro. Antônio dos Reis tinha 43 anos, era brasileiro, natural da Bahia e marinheiro. Reis esteve prisioneiro dos ingleses, em Quissanga, Moçambique, por ter atuado no tráfico em um barco que ia da Bahia para a Costa da África. Como pretendia voltar ao Brasil, veio sem ajustar soldada, para ganhar somente o que lhe quisessem dar. Declarou que no iate *Rolha* faltavam água e mantimentos.⁵⁰

A composição da tripulação do *Rolha* parece indicar algumas características marcantes em torno das viagens atlânticas integradas ao tráfico. Quatro dos sete marinheiros eram bastante jovens, com idade entre 20 e 30 anos. Dois deles eram portugueses e cinco eram brasileiros. Cinco indicavam estar na Costa da África, aguardando uma oportunidade para embarcar em um navio negreiro. Dois deles, João José e Antônio dos Reis, assinalaram estar na costa oriental, em Quissanga, ao norte de

50 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, pp. 34-48, 93-98; v. 3, pp. 22-45, 96-118, 123-124, 156-173.

Moçambique, distante, aproximadamente, 500 milhas de Quelimane, na região central do litoral moçambicano, de onde teria partido o *Rolha*.⁵¹ Outros três, José Maria, Antônio do Couto e Antônio Francisco, reconheceram que estavam na costa de Angola, em Novo Redondo, Cabinda e Quicango. Se assim for, o *Rolha* parece ter contornado os dois lados da Costa da África, antes de seguir seu rumo ao litoral brasileiro. Os dois marujos mais velhos, os baianos Antônio Francisco, de 42 anos, e Antônio dos Reis, de 43 anos, já tinham sido apanhados pelos ingleses e deviam ser figuras experientes no tráfico atlântico. Os valores das soldadas que os marinheiros negociavam podia ser fixa, como no caso de João José, ou sem combinar o valor, nos casos de Antônio dos Reis e Antônio Couto. Ademais, alguns deles não se importavam em que porto chegar no Brasil. No processo relativo ao desembarque realizado em Marambaia, em 1851, analisado por Daniela Yabeta Moraes, aparecem algumas dessas mesmas características na tripulação.⁵² Os tripulantes aparentavam estar bastante ambientados na malha social do tráfico, nos dois lados do Atlântico, entre traficantes, negociantes, receptores, importadores, armadores, carregadores e intermediadores. Os relatos deixados pelos marujos nos ajudam a compor o quadro da equipagem de um navio negreiro e suas conexões.

A tensão entre os tripulantes do navio negreiro talvez fosse bem maior no período da ilegalidade. A delação coletiva da tripulação denota certa solidariedade entre eles, por uma pauta conjunta, quando eram obrigados a contornarem tais incidentes, o que lhes poderia custar a liberdade ou até mesmo a própria vida. Por outro lado, tal postura assinalava o desdém por aqueles que operavam em terra, seja os que se dedicavam ao negócio ilícito, seja os que atuavam na repressão. Percebemos esse comportamento dos marujos do *Rolha* pelos principais alvos de suas acusações, o comandante da fortaleza, o receptor Francisco

51 "Voyages", # 4773 [↗](#). A base de dados informa que a embarcação partiu de porto não especificado na África. As referências mencionadas são: FO84/806, Hudson, 50.10.24 e BNA (KEW), Foreign Office e Bethell, 342. Portanto, passamos a considerar aqui a informação da Auditoria Geral de Marinha.

52 Moraes, "A Capital do Comendador".

José da Conceição, o consignatário e armador Joaquim Pinto da Fonseca, além de outros agentes terrestres que atuavam nas duas margens atlânticas. No caso do iate *Rolha*, essa tensão seria mais explosiva ainda, por tratar-se de uma equipagem composta por sete marinheiros para tocar um navio negreiro com 230 africanos embarcados em seus porões. Herbert Klein nos diz a respeito da equipagem que os navios do tráfico utilizavam o dobro da tripulação de um navio da marinha mercante, por razões de segurança. Na segunda metade do século XVIII, essa relação entre tripulação e africanos seria, em média, de 10 africanos por tripulante. Por esse cálculo, para um navio negreiro que transportasse 400 africanos, a tripulação deveria ser de 40 homens.⁵³ Jaime Rodrigues calcula que, entre 1840 e 1849, a média de tripulantes em um navio negreiro era de 14 homens; e entre 1850 e 1859, era de 10 homens.⁵⁴ Aplicado ao iate *Rolha*, a relação seria desproporcional comparada ao período da ilegalidade, e mais ainda, ao período da legalidade do tráfico, pois havia no navio negreiro um tripulante para cada 33 africanos traficados.

Ao investigar o trabalho coletivo e a experiência desses marujos em portos britânicos entre meados do século XVIII e o início do século XIX, Marcus Rediker traça um perfil social desses marinheiros na busca por um “trabalho flutuante”. Os marujos eram os mais pobres dos trabalhadores, muitas vezes desempregados, mas tinham origens sociais diversas, inclusive na classe média. Em textos de época, os marujos eram considerados vagabundos, chamados de escória, rebotalho, antigos detentos e “escravos brancos”. Muitos eram vítimas de surras e espancamentos pelos superiores, e descontavam nos escravos. Esse ambiente de violência poderia resultar em motins e deserções. Alguns marinheiros, ao serem brutalizados pelos capitães, chegavam mesmo ao suicídio. Por outro lado, eram homens de temperamento jovial e impulsivo, avessos a pensar em desgraças e acostumados a suportar privações e fadigas. A principal motivação deles em atuar no tráfico atlântico era econômica, pois,

53 Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, p. 86.

54 Rodrigues, “De costa a costa”, p. 199.

quando estavam de “bolsos vazios”, a necessidade os obrigava a isso. Um dos atrativos seria receber parte da soldada em dinheiro vivo. Alguns, por estarem desempregados, atolados em dívidas ou libertos da prisão em razão da ajuda de um patrocinador, embarcavam em um navio negreiro contra a sua própria vontade. Os novatos constituíam metade ou mais da tripulação.⁵⁵ Segundo Jaime Rodrigues, os portugueses destacavam-se como o maior grupo de tripulantes, seguido por africanos e brasileiros. Entre os últimos, a maior parte da tripulação saía da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, as províncias mais envolvidas no tráfico atlântico. A média etária entre marinheiros livres era de 26,5 anos. A faixa de idade entre 20 e 29 anos representava mais da metade dos marujos.⁵⁶ João José Reis, Flávio Gomes e Marcus Carvalho destacam a lista da equipagem da embarcação *Ermelinda*, de cuja tripulação fazia parte o alufá Rufino, em que a média etária dos tripulantes era muito próxima (25,9 anos) à apresentada por Rodrigues. Apenas quatro tripulantes tinham idade superior a 30 anos.⁵⁷ A tripulação do iate *Rolha* era constituída por portugueses e brasileiros e a idade dos tripulantes se enquadra na média etária referenciada pelo autor.

Pascoe Granfell Hill confirma ser a tripulação de um navio negreiro de idade muito jovem. Os relatos de marujos espanhóis, portugueses e brasileiros da equipagem do bergantim *Progresso*, aprisionado em Moçambique pelos ingleses em 1843, são de quem, por necessidade, se viu instado a servir em um navio negreiro. Havia 14 brasileiros e portugueses na tripulação do *Progresso*. A ansiedade dos brasileiros era para voltar ao Rio de Janeiro. O capitão do navio, que os demais tripulantes haviam dado como morto, na realidade estava vivo entre eles, e embarcou para o Rio de Janeiro após ser flagrado pelos ingleses, com dinheiro conseguido em uma casa comercial inglesa na Cidade do Cabo. Quando foram levados pelos ingleses àquela cidade, os marujos já se encontravam dispersados, “por falta de autoridade

55 Rediker, *O navio negreiro*, pp. 230-269.

56 Rodrigues, “De costa a costa”, pp. 221-224.

57 João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus J. M. de Carvalho, *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro*, São Paulo, Companhia das Letras, 2017, pp. 126-145.

para lidar com eles como criminosos”. Hill relata o caso do capitão de outro navio negreiro brasileiro, o *Defensivo*, capturado também pelos ingleses em Quelimane, que tratou com desdém o fato de ser um transgressor da lei, pois provavelmente voltaria ao Rio de Janeiro e assumiria o comando de outra embarcação negreira. Pascoe Hill revelou que o capitão aprisionado era um oficial da Marinha brasileira. Para o capelão britânico, o navio negreiro no Brasil era encarado como um campo de trabalho para homens aventureiros, hábeis e corajosos, ao contrário de ser um ofício desacreditado em decorrência da ilicitude do tráfico.⁵⁸

Vinicius Pereira de Oliveira, ao analisar a cultura política dos marujos no porto de Rio Grande, no sul do Império, enquanto um corpo de homens ligados ao trabalho no mar, seja na Armada brasileira, seja na marinha mercante, faz coro com a maior parte das perspectivas dos autores aqui tratados. Algumas questões apresentadas pelo autor podem ser apropriadas para os marujos que serviam ao tráfico ilegal, pelo fato de ser o navio um espaço de lutas e contradições. No entanto, a meu ver, no navio voltado ao tráfico, o caráter ilegal da empreitada faz subverter algumas generalizações expressas por Oliveira, como as noções compartilhadas de direito e liberdade entre os marujos. Para os seus marinheiros do tráfico, seria complicado manter somente tais expectativas, pois não estava afastada a hipótese de que a realidade compartilhada fosse a prisão e o degredo. A viagem demonstrava um grau de tensão permanente entre comandantes, comandados e os africanos. Logo, seria difícil pensar em um comportamento padrão entre a Armada, a marinha mercante e o tráfico de africanos que os unificasse a um só mundo do trabalho embarcado. Evidente que conflitos e discórdias poderiam ocorrer verticalmente ou horizontalmente, em razão das hierarquias. Entretanto, essa hierarquia, no caso da apreensão do navio, poderia ser dissolvida por um código de conduta próprio, compartilhado para situações emergenciais, o que não era incomum. Ainda assim, não se pode negar a manifestação de um sentimento

58 Hill, *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*, pp. 111-112, nota 6.

de pertencimento e identidade entre os marujos. Nesse contexto, não seria também plausível pensar em comportamentos idênticos entre esses três grupos de trabalhadores do mar, quando estivessem aterrados, posto que no período da ilegalidade, os desembarques muitas vezes aconteciam em lugares ermos, de difícil acesso, em vilas ou freguesias diminutas, inadequadas ao trânsito marítimo, quando até mesmo as embarcações eram desmontadas ou incendiadas após a viagem. Ainda que fossem desembarques ocorridos em instalações portuárias, fatalmente não teriam a mesma dimensão de um desembarque de um vaso naval ou de um navio mercante em um porto de maior calibre.⁵⁹

Jaime Rodrigues advoga que o trabalho no navio negreiro era um trabalho especializado, que contemplava as habilidades de cada membro da tripulação, submetido a uma hierarquia que envolvia o controle do tempo e das soldadas. Essa hierarquia apresentava em seu topo o capitão da embarcação, seguido pelo mestre, contramestre e o piloto.⁶⁰ Segundo Rodrigues, tomando como referência o navio negreiro *Aracaty*, aprisionado pelos ingleses em 1842, o mestre da embarcação recebia 300 mil réis pela viagem; o piloto, 200 mil réis; e o contramestre, 150 mil réis. Thiago Campos Pessoa revela que a chegada do navio negreiro ao porto de desembarque marcava os ajustes a serem feitos com os agentes envolvidos, incluída a tripulação. As quantias a serem pagas à equipagem de um navio negreiro desembarcado em Ubatuba, no litoral norte de São Paulo, em 1834, registram as soldadas destinadas ao capitão e ao contramestre, fixadas em 800 e 500 mil réis, respectivamente. Os marinheiros receberiam 16 mil réis por mês trabalhado, entre o deixar a África e aportar nas praias e portos do litoral brasileiro. Esses valores indicam a situação de inópia da tripulação, notadamente dos marujos. Os marinheiros estavam à mercê dos armadores, consignatários e capitães dos navios


59 Vinicius Pereira de Oliveira, “Sobre as águas revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande (1835-1864)”, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

60 Rodrigues, “De costa a costa”, p. 196.

negreiros, podendo ser facilmente dispensados e até mesmo substituídos por escravos.⁶¹ A vulnerabilidade do trabalho atlântico no tráfico era uma questão global.

A escala de valores nesses dois casos reproduz claramente a hierarquia do navio negreiro. No caso do iate *Rolha*, um dos tripulantes, João José Faria, declarou haver pactuado uma soldada de 300 mil reis para servir na viagem. O valor declarado pelo marinheiro parecia estar fora dos padrões da época. Pode ser, como propomos aqui anteriormente, que a linha de comando do navio negreiro, após a apreensão, estivesse disfarçada entre os marujos, como aconteceu no desembarque da *Marambaia* estudado por Daniela Yabeta ou no navio negreiro *Progresso*, relatado por Pascoe Hill. Levando em consideração os parâmetros hierárquicos estabelecidos e os correspondentes valores pagos à tripulação nos casos acima relatados, o marujo João José Faria poderia ser de fato o mestre do *Rolha* ou mesmo o piloto, uma vez que o valor prometido a ele seria exorbitante para um marinheiro. Faria, que somente receberia sua prometida soldada ao chegar ao porto de destino, foi um dos que ofereceu fiança após ser preso e condenado pela Auditoria Geral de Marinha, como veremos a seguir. Talvez tivesse algum cabedal.

As fases processuais sob a alçada da Auditoria Geral de Marinha foram encerradas e as sentenças lavradas: o dito capitão do iate, Fernandes, foi julgado à revelia e sentenciado como autor do crime de contrabando de africanos. O crime foi tido como inafiançável, em razão de sua fuga. Os tripulantes foram sentenciados como cúmplices. As penas para a autoria e a cumplicidade estavam previstas no Código Criminal. José Maria dos Santos, Antônio Alves do Couto, João José de Faria, Antônio Francisco, Antônio Gil e Antônio dos Reis foram condenados a pena máxima de seis anos de prisão, em decorrência dos agravantes da premeditação, além de multa correspondente a 200 mil reis por cada africano importado e despesas

61 Thiago Campos Pessoa, “Sobre o que se quis calar: o tráfico de africanos no litoral norte de São Paulo em tempos de piratarias”, *História*, v. 39 (2020), pp. 11-12 .

relativas ao custo para a reexportação dos africanos.⁶² Curiosamente, Torquato José de Carvalho não seria julgado pelo auditor. Por ter se designado passageiro, embora fosse suspeito, por estar “tão iniciado nas circunstâncias que muito concorrem para efetuar-se o contrabando nas costas de Macaé”, seus crimes não estariam a seu jugo. Seu caso foi encaminhado ao chefe de Polícia da Corte.⁶³ Passageiro ou tripulante, Torquato de Carvalho estava bem instruído sobre as malhas do tráfico de africanos nas costas atlânticas. Torquato e José Maria dos Santos seriam provavelmente intermediários dos receptores dos africanos em terra.

Conhecida a sentença, os tripulantes Antônio Francisco, João José de Faria e Antônio dos Reis ofereceram fiança e buscaram apelação ao Tribunal da Relação do Rio de Janeiro. O promotor, Francisco José Ferreira Batista, manifestou-se favorável, ainda que considerasse os réus “vagabundos”, por serem pessoas sem domicílio certo. Batista evidenciava o imaginário global acerca dos marujos do tráfico, vistos como escória da sociedade, muitos deles homiziados nas duas margens do Atlântico. No entanto, o promotor alertava o auditor geral para o fato de que o pagamento da fiança deveria ser *in totum* e não *pro rata*, ou seja, cada um dos réus deveria pagar, integralmente, o valor estipulado para o crime de pirataria, conforme a lei determinava. Ao concordar com o promotor, José da Silva Lisboa, concedeu a prestação de fiança e pediu que o valor fosse arbitrado pelos advogados, João Afonso Lima Nogueira e Joaquim José Teixeira, devendo os dois seguirem as recomendações da promotoria. Em seguida, o escrivão manifestou ao auditor que o processo somente poderia subir ao Tribunal da Relação se as fianças fossem depositadas. Novamente invocado a se pronunciar, o promotor manifestou-se em acordo com o escrivão. A fiança foi arbitrada em 62 contos de réis, valor que deveria ser pago integralmente por cada um dos réus.⁶⁴ Seria praticamente impossível os condenados suportarem uma fiança desse monte.

62 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 71-73.

63 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 177-178.

64 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 231-245.

Diante da situação, o auditor determinou que os presos cumprissem a sentença na Fortaleza de Santa Cruz, em Niterói, com exceção de Antônio dos Reis que se encontrava hospitalizado. Dias depois de serem levados à fortaleza, todos eles foram embarcados em navios da Marinha para prestarem serviços ao país, como condenados pelo tráfico.⁶⁵ Por ironia, a Fortaleza de Santa Cruz, após o *Bill Aberdeen*, havia se transformado em entreposto de africanos, onde havia chance, inclusive, de os condenados serem embarcados em outros navios negreiros.⁶⁶ O tráfico penetrava por todas as portas abertas ao mar.

Francisco José da Conceição, negociante e morador em Macaé, denunciado como receptor local, também foi julgado à revelia, condenado por contribuir com o crime de contrabando, por entregar seus barcos para o transbordo dos africanos. O fato de não haver se consumado o crime do qual era acusado fez reduzir a pena de Francisco ao crime de tentativa. Portanto, Francisco Conceição foi condenado pelo auditor geral à pena máxima de quatro anos de prisão, além das mesmas cominações legais arbitradas aos tripulantes. Francisco provavelmente tinha proximidade com os negócios do tráfico. Foi função dele, por designação do juiz de direito de Cabo Frio, providenciar o pernoite dos 212 africanos em Macaé, até serem conduzidos ao Rio de Janeiro pelo vapor *Urânia*. Eusébio de Queiroz parece ter se preocupado com o envolvimento de Francisco José. Em 10 de outubro de 1850, o ministro da Justiça dirigiu ofício reservado do presidente da província do Rio de Janeiro, fazendo referências aos indícios que pesavam sobre o morador de Macaé.⁶⁷ Os advogados do réu protestaram do cálculo exorbitante para o depósito da fiança, no valor semelhante ao arbitrado aos tripulantes. Entretanto, o condenado não chegou a pagar a fiança estabelecida, e nem mesmo recorreu da sentença ao Tribunal da Relação, pois faleceu no dia 15 de maio de 1851, aos 60 anos

65 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 267-273.

66 Bethell, *A abolição do comércio brasileiro de escravos*, p. 355.

67 Casadei, *Documentos sobre a repressão ao tráfico de africanos no litoral fluminense*, nota 24.

de idade. Francisco José Conceição foi amortalhado em hábito do Carmo e sepultado no cemitério do Santíssimo, em Macaé. Em razão do óbito, comunicado por sua viúva d. Maria da Silva Conceição, o auditor pediu que se desse a baixa de culpa no processo.⁶⁸

Joaquim Pinto da Fonseca prestou depoimento em 8 de outubro de 1850, na sala do Estado Maior do Quartel dos Permanentes. Fonseca estava preso, incomunicável, em uma cela daquela sede militar, desde o dia anterior. Tinha 33 anos, era português do Minho, negociante no Rio de Janeiro, residente a Rua da Quitanda, 127. Protestou por não saber por que tinha sido preso. Negou que tivesse conhecimentos em Quissanga, pois fora a primeira vez que ouvira falar naquele lugar e que nunca negociou com africanos. Relatou que a única pessoa com quem tivera relações comerciais na África era José Vieira de Matos, no comércio de madeiras e fazendas, recebendo pagamento em dinheiro ou em cera. Disse que jamais conhecera Fernandes, o dito capitão do *Rolha*. Por outro lado, declarou conhecer Francisco José da Conceição, mas disse que nunca havia tido relações comerciais com ele. Sabia que ele tinha negócios em Macaé e que quando vinha ao Rio de Janeiro, hospedava-se na Prainha; encontrara-o em diferentes lugares na Corte, como na Praça do Comércio. O interrogado declarou ainda não conhecer o comandante da Fortaleza de Macaé, mas várias pessoas já tinham falado com ele sobre o tenente Ricardo Ribeiro; admitiu entretanto que já o tinha visto na Corte. Joaquim Pinto da Fonseca dissimulava ao mencionar Francisco Conceição e Ricardo Ribeiro como pessoas estranhas ou pouco relacionadas com ele. O armador e traficante livrou-se da condenação, pois o auditor geral concluiu que ele não se enquadraria nem na Lei de 1850 e nem no Regulamento de 14 de outubro. José da Silva Lisboa achou-se incompetente para decidir sobre Fonseca. Assim, enviou seu caso ao chefe de Polícia da Corte, para que pudesse agir como achasse conveniente. Por não ter sido capturado em flagrante

68 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 188, 225, 248-262, 279-282 e 320.

delito relacionado ao crime de contrabando de africanos, Joaquim Pinto da Fonseca teria seu destino selado por outra instância.⁶⁹

Os marujos encarcerados permaneciam impossibilitados de antecipar a fiança, o que significaria o sobrestamento de seus recursos ao Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, até a realização do depósito. No entanto, o auditor geral reconsiderou sua decisão anterior e fez as apelações subirem ao Tribunal. As sentenças proferidas por José da Silva Lisboa foram todas reformadas pela instância superior, em 17 de maio de 1851, cujo colegiado decidiu “a favor e a bem da justiça” que a sentença dos tripulantes do iate *Rolha* fosse revogada, dando-lhes baixa de culpa. Houve apenas um voto vencido, do ministro Pimenta Bueno. Para os demais desembargadores, nenhum artigo das leis de 7 de novembro de 1831 e 4 de setembro de 1850 se prestava à condenação, pois os apenados não seriam nem donos, nem mestres ou contramestres das embarcações. Eram apenas marinheiros e, por este fato, foram declarados criminosos. Provavelmente, os marinheiros do navio negreiro conheciam ou eram alertados do alcance da lei, ainda que o Tribunal da Relação tenha sido flexível ao não ratificar o crime de cumplicidade tipificado na condenação pelo auditor. A tripulação do iate *Rolha* utilizou-se, efetivamente, do artifício de dissolver a hierarquia do navio negreiro quando flagrados. Portanto, acabariam sendo beneficiados pela mesma estratégia dos marujos do *Progresso*, apreendido pelos ingleses na África. Os magistrados entenderam ainda, ao reagirem à aplicação da lei de 1850, que o instrumento legal não poderia retroagir no tempo, exceto em benefício do réu. Aqueles homens do mar só poderiam ser processados pela Lei de 1850 a partir de sua regulamentação, pois não poderia haver crime ou delito sem lei anterior que o qualificasse, como pregava o Código Criminal.⁷⁰ Leslie Bethell refere-se ao fato de que somente em 14 de outubro o governo publicou o decreto que regulamentava o procedimento da Auditoria Geral de Marinha, para estabelecer a presunção de culpa das embarcações que praticavam o comércio ilegal de africanos. Posteriormente, em 15 de novembro,

69 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 49-55, 71-73.

70 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, pp. 296-298.

o governo regulamentou a maneira pela qual se poderia apelar à Seção de Justiça do Conselho de Estado.⁷¹ O Tribunal da Relação do Rio de Janeiro modificou a decisão inicial sobre o caso da tripulação a partir da cronologia das leis e da sua eficácia, o que demonstra a eficiência da estratégia dos marujos. O chefe da Armada, em razão da decisão da instância superior, determinou que todos eles retornassem do Rio da Prata, onde estavam cumprindo a pena em embarcações navais, e que fossem levados de volta à Fortaleza de Santa Cruz, pois não havia navios de guerra estacionados que os acolhessem no porto do Rio de Janeiro.⁷² Resta saber se os alvarás de soltura chegaram até eles.

Recompensa e propriedade

A Auditoria Geral de Marinha decidiu atribuir à tripulação do vapor *Urânia* os prêmios e recompensas previstos na Lei de 4 de setembro, pois o vapor teria sido o verdadeiro e único apresador. Portanto, o auditor julgou o iate *Rolha* envolvido no comércio ilegal de africanos e declarou livres todos os 212 africanos levados à Casa de Correção, incluídos os quatro apreendidos na garoupeira *Santo Antônio Brilhante*.⁷³ O magistrado determinou também a avaliação da embarcação apresada e de seus equipamentos. Em razão do mau estado de conservação, o iate foi avaliado em 700\$000; incluídos os equipamentos, a avaliação final chegou a 798\$880. Em contradição com os laudos periciais sobre o mau estado da embarcação, o iate *Rolha* terminou oferecido em editais de leilão como uma embarcação em bom estado de conservação. Aqui cabe uma observação feita por Eusébio de Queiroz no relatório do Ministério da Justiça de 1851, sobre a conveniência de o governo desmanchar os navios empregados no tráfico; aliás, o que por vezes a própria tripulação dava conta de fazer,

71 Bethell, *A abolição do comércio de brasileiro de africanos*, p. 386.

72 AN, AGM, OB 2.1, v. 3, p. 283.

73 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, pp. 112-117; v. 3, pp. 71-73.

pois tratava-se de embarcações montadas especificamente para tal fim. Segundo o ministro, quando eram colocadas em leilão, havia dificuldades de surgirem licitantes, e quando surgiam seriam “traficantes incorrigíveis”, à espera de continuar no crime.⁷⁴ Depois de seguidos editais de leilão público, o iate foi arrematado por Jerônimo Pereira Lopes da Silva por 1:108\$880 valor aproximado ao preço de dois escravos, após o fim do tráfico. O pagamento pela arrematação foi efetuado no Cofre dos Depósitos Públicos, depois de seguidas cobranças feitas ao arrematador, sob ameaça de prisão, se não efetuasse o depósito na data aprazada.

O rateio do prêmio sobre a arrematação no iate foi feito entre os cinquenta tripulantes do vapor naval. Coube ao escrivão o montante de 360\$052; ao auditor, 185\$897; e à tripulação do *Urânia*, 562\$931 (93\$821 ao comandante, 187\$640 aos quatro oficiais; 93\$816 aos seis oficiais marinhos; e 187\$627 aos 39 membros da equipagem). Entregue ao seu novo dono, o iate *Rolha* passaria a chamar-se *23 de maio*. Da mesma forma, José da Silva Lisboa repartiu o montante de 8:360\$000, tomados aos cofres públicos, referente à recompensa de 40\$000 a ser paga por cada um dos 209 africanos capturados, segundo o que estabelecia a Lei de 4 de setembro de 1850 e o Regulamento de 14 de outubro. Nesse aspecto, impróprios aos efeitos criminais, os instrumentos legais encontraram-se vigentes para os prêmios e recompensas concedidos. Nesse rateio, coube ao escrivão 250\$800; ao auditor, 167\$200; e à tripulação do *Urânia*, 7:942\$000 (1:323\$666 ao comandante; 2:647\$332 aos quatro oficiais; 1:323\$666 aos seis oficiais marinhos; 2:647\$336 aos 39 demais membros da tripulação do navio).⁷⁵ Uma parcela do que foi recebido pelo escrivão e pelo auditor geral incluía a emissão das cartas de liberdade aos africanos livres que seguiam vivos. Se o tráfico sempre foi considerado um grande negócio, sua repressão despertou outros interesses imediatos.

O destino dos quatro africanos apreendidos na garoupeira *Santo Antônio Brilhante* ainda ficaria pendente de solução. Os donos de João

74 *Auxiliador da Indústria Nacional*, 1851, ed. 1

75 AN, AGM, OB.2.1, v. I, pp. 224, 242, 249, 251, 259-260.

Grande, João Pequeno, José e Guilherme protestaram da decisão do auditor geral de reconhecê-los como africanos livres.⁷⁶ Francisco José Barbosa e Timóteo de Oliveira Maia alegaram que seus escravos, pescadores e remadores eram “perfeita e completamente ladinos” e não estavam ocultos pelas velas da garoupeira ao serem apreendidos, como havia declarado o comandante do vapor *Urânia*. Os dois reclamantes consideravam-se castigados pela subtração de suas propriedades, pela presunção do auditor de terem sido os africanos importados depois da lei de 1831, em razão de “mal terem ponta de barba”, presumindo sua pouca idade. Os suplicantes diziam-se pobres, privados de sua única posse. Para eles, de acordo com a Lei de 4 de setembro, nem o comandante do vapor *Urânia* e nem mesmo o auditor geral de Marinha teriam competência para tomar seus escravos, portanto, teriam agido por má conduta. Segundo eles, a lei teria sido “providente” em limitar as apreensões somente aos africanos novos. José Barbosa e Timóteo Maia aproveitaram a oportunidade para queixaram-se de que barcos costeiros e fazendas à beira-mar vinham sendo “vítimas dos caprichos dos executores de pouco escrúpulos”, produzindo “males ao comércio de cabotagem e a lavoura e as pequenas fortunas dos particulares [...], indivíduos possuidores de meia dúzia de escravos empregados na cabotagem e na pescaria, profissões tão úteis ao Estado”.⁷⁷ As manifestações dos donos dos escravos reforçam a tese de que a operação do tráfico ilegal era articulada por fazendeiros-negreiros em praias e portos voltados para a recepção de africanos. Pequenos proprietários ou simples mercadores, Barbosa e Maia são a essência da extensão do tráfico a todos os segmentos da sociedade, inseridos nas raias locais do negócio.

Os dois proprietários dos quatro escravos buscaram comprovar, através de documentos, que os cativos de Francisco José Barbosa – João

76 Estatuto previsto para os africanos resgatados do tráfico ilegal, desde o Tratado de 1826 e reiterado pelas leis de 1831 e 1850. Beatriz Gallotti Mamigonian, “Africanos livres” in Lília M. Schwarcz e Flávio Gomes (orgs.), *Dicionário da escravidão e liberdade* (São Paulo: Companhia das Letras, 2018), pp. 71-76. Ver também: Beatriz Mamigonian, *Africanos livres*.

77 AN, AGM, OB.2.1, v. 1, pp. 173-179.

Pequeno, José e Guilherme – tinham sido adquiridos de Francisco Gomes Barcelos, por 1:030\$000, em 4 de setembro de 1843; e João Grande, cativo de Timóteo de Oliveira Maia de Pedro Lopes da Costa, por 350\$000, em 11 de agosto de 1843. O pagamento da meia sisa foi feito no dia 3 de outubro de 1850, um dia antes da apreensão dos quatro pelo vapor *Urânia*. Os quatro africanos foram matriculados na Mesa de Rendas Nacionais de Cabo Frio três dias depois de apreendidos, em 7 de outubro de 1850, depois de paga a meia sisa. Os documentos públicos apresentados por seus donos estavam datados do calor da apreensão. Por sua vez, os documentos privados, de compra e venda, apresentam datas bastante retroativas.⁷⁸ Tal fato revela que, quando houve a transferência de propriedade do escravo no ano de 1843, a meia sisa não foi recolhida aos cofres públicos e que seus donos somente o fizeram, posteriormente, para atender à condição prevista em lei em que para ajuizar qualquer questão sobre a propriedade escrava, as taxas de matrícula e as meias sisas deveriam estar quitadas.

Wílma Peres Costa defende que o Decreto 151, de 16 de abril de 1842, que reordenava a incidência do imposto da meia sisa sobre africanos ladinos, buscou moralizar e coibir as fraudes e a sonegação na cobrança do imposto. A omissão do imposto, em grande parte, devia-se ao fato de que o registro da transação poderia colocar em risco a propriedade escrava, fosse ele importado depois da Lei de 1831. Para não colocar em dúvida o patrimônio, o decreto estabelecia que as repartições fazendárias referente ao regulamento não teriam competência para averiguar a declaração de naturalidade do africano.⁷⁹ Costa registra que a arrecadação sobre a meia sisa na Corte, no período entre 1841 e 1850, aumentou em oito vezes, ou seja 700%, demonstrando os efeitos da lei. Entretanto, Beatriz Mamigonian contesta o fato de que a lei possibilitou legalizar os escravos importados por contrabando, porque a norma atingia apenas os escravos do mundo urbano, dispensados aqueles residentes no meio rural. Nesse


78 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, pp. 188-211.

79 Wílma Peres Costa, *Cidadãos e contribuintes: estudos de História Fiscal*, São Paulo: Alameda, 2020, pp. 169-200.

ponto, pode-se constatar que os efeitos da lei foram bastante desprezíveis no sentido de “regularizar” a situação dos africanos importados ilegalmente, pois o volume de arrecadação da meia sisa dos escravos não era compatível com o quantitativo de africanos importados depois da lei de 1831.⁸⁰

No caso referente aos quatro africanos aqui tratados, creio que a legislação não foi suficiente para obrigar o pagamento da meia sisa na época da compra dos escravos, mas forçou os proprietários a pagarem a taxa de matrícula e o imposto, quando apelaram ao Conselho de Estado. Portanto, tratava-se de uma sonegação fiscal explícita e não o temor pela perda do escravo, em razão de não ser colocada em dúvida a legalidade da propriedade. Para reforçar seu recurso, Francisco Barbosa acrescentou como argumento o fato de José e Guilherme serem inscritos na Capitania do Porto do Rio de Janeiro, o que somente seria possível se ambos falassem português. Os dois foram contratados por soldada de 10\$000 por viagem redonda e faziam parte da equipagem da sumaca *Santa Rita*. O fato de terem sido apreendidos a bordo de outra embarcação, a *Santo Antônio Brilhante*, de propriedade de Miguel Francisco dos Santos, torna possível a hipótese de terem sido escravos de aluguel. Francisco e Timóteo ainda apresentaram testemunhas como prova de que os escravos lhes pertenciam.⁸¹

O Conselho de Estado decidiu acatar o recurso dos dois apelantes e reformou a sentença do auditor geral de Marinha, pois havia elementos que extrapolavam a sua alçada. O conselho reconheceu três questões dissonantes no processo que miravam a suspeita de que fossem os escravos desembarcados depois da lei de 1831: o fato de os quatro africanos responderem às perguntas feitas pelo auditor, pronunciando-se em português, ainda que apenas algumas delas; em razão da pouca idade dos africanos; e a ausência

80 Beatriz Mamigonian, “O Estado Nacional e a instabilidade da propriedade escrava: a Lei de 1831 e a matrícula dos escravos de 1872”, *Almanack*, n. 2 (2011), pp. 2-37 . Decreto n. 151 de 11 de abril de 1842, capítulos I e III. *Coleção de Leis do Império de 1842*, tomo 5º, parte 2, seção 33, pp. 227-23414. Decreto n. 411, de 4 de junho de 1845. *Coleção de Leis do Império de 1845*, tomo 8º, parte 2, seção 12, pp. 27-29.

81 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, pp. 188-211.

de provas de que tenham sido apreendidos em alto mar, no ato do desembarque ou em outras circunstâncias legais, que firmassem a competência do auditor geral para julgá-los.⁸² Em nenhum momento o Conselho levantou a questão do recolhimento do imposto em época própria. A tripla contrariedade assinalada pelo colegiado político fez concluir que os africanos não deveriam estar sob o escrutínio da auditoria, e sim, do juízo comum. No entanto, o Conselho de Estado acenou ao juízo local em Cabo Frio a suspeita de serem livres os quatro africanos, em razão de indicativo de sonegação, pelo não recolhimento do imposto na época apropriada.⁸³ Pode ser também, que o Conselho de Estado tenha levado em alguma conta o depoimento do proeiro da *Santo Antônio Brilhante*, Francisco José dos Santos, português de 28 anos, residente em Cabo Frio. Francisco relatara ao auditor geral que os quatro africanos tinham sido escravizados há pouco tempo.⁸⁴ Portanto, ao anular a sentença do auditor geral e remeter o processo ao foro local, o Conselho de Estado deixara a competência à mercê da instância comum. Não temos conhecimento se os quatro escravos foram considerados africanos livres pelo juízo de Cabo Frio.

Os casos relativos às apreensões em alto mar ou na costa, nas praias, em armazéns ou trapiches, imediatamente após o desembarque, eram analisados, exclusivamente, pela Auditoria Geral de Marinha. Portanto, no dia 7 de junho de 1851, foram concedidas pelo auditor as cartas de liberdade dos 191 africanos livres que seguiam vivos. Nove meses depois da apreensão, dos 208 africanos levados à Casa de Correção, 17 deles já estavam mortos.⁸⁵ O índice de mortalidade dos africanos do iate *Rolha* na Casa de Correção revela a alta incidência de doenças e falta de condições sanitárias na instituição. Depois de concedidas as cartas de liberdade, os africanos livres eram

82 A discussão de como traficantes, fazendeiros e a própria Auditoria de Marinha estabeleciam subterfúgios e critérios sobre o expressar-se em língua portuguesa, como ponto distintivo entre o africano novo e o ladino, pode ser vista em: Beatriz Mamigonian, *Africanos livres*, pp. 286-289.

83 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, pp. 213-215.

84 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, pp. 66-70.

85 AN, AGM, OB 2.1, v. 1, p. 252.

concedidos a diversas instituições. Ao discorrer sobre as mudanças definidas após a Lei de 1850, Mamigonian destaca o maior controle estatal sobre a concessão dos africanos livres, privilegiando instituições públicas, de caridade, obras públicas e projetos de fronteira. Entre 1850 e 1854 foram levados àquela instância do Império 2.246 africanos, tendo sido 988 deles apreendidos no mar. Entre o período de maio de 1851 e abril de 1852, foram distribuídos 733 africanos livres a instituições diversas: 300 deles para a província do Rio de Janeiro; 120 rumaram para Minas Gerais; 93 em direção a São Paulo; 100 entregues para a Sociedade Mineradora de Mato Grosso; 40 ficaram na própria Casa de Correção; 32 destinaram-se ao trabalho na iluminação pública da Corte; 25 cedidos à Santa Casa da Misericórdia de Porto Alegre; 20 para prestarem serviços aos religiosos franciscanos; e 3 na Sociedade de Instrução Elementar.⁸⁶ Provavelmente, em razão da data em que foram passadas as cartas de liberdade aos africanos, a maior parte deles deve ter sido enviado para uma dessas nove instituições. Vinicius de Oliveira cita uma remessa de africanos recebida na Santa Casa da Misericórdia de Porto Alegre, em 1851. Na relação nominal dos africanos livres empregados pela instituição, no ano de 1862, constam 21 africanos recebidos na Santa Casa em 22 de agosto de 1851.⁸⁷ Pela idade presumida daqueles africanos, pode ser que alguns deles tenham vindo no iate *Rolha*. Quando foram enviados a Porto Alegre, 70% deles eram menores de 18 anos. Infelizmente, o processo de apresamento não registra o nome de batismo dos africanos. O retorno à África seria uma utopia.

Conclusão

Alberto da Costa e Silva afirma que o navio negreiro era uma máquina complexa.⁸⁸ As engrenagens dessa máquina foram as mais diversas.

86 Mamigonian, *Africanos livres*, pp. 284-323.

87 Vinicius Pereira de Oliveira, “‘Africanos livres’ no Rio Grande do Sul: escravização e tutela”, *Estudos Afro-Asiáticos*, v, 29, n. 1/2/3 (2007), pp. 201-244.

88 Alberto Costa e Silva, “Prefácio” in Schwarcz e Gomes (orgs.), *Dicionário da escravidão e liberdade*, p. 10.

Da trama que envolve uma viagem imprecisa, proibida, ilícita e ilegal da vasta máquina, emerge um universo de interesses em torno do comércio de africanos. O navio negreiro, quando se torna presa, mostra ser a síntese dessa via atlântica, ao permitir decifrar vidas, mortes, sobrevidas, capital, miséria, fortuna, continentes, doenças, trapaças, farsas, fraudes, tudo que obscurece um vasto e profundo abismo, difícil de penetrar. Quando a quebra da máquina acontece, com sua captura, algumas de suas engrenagens ficam expostas. Por isso, ela torna-se um pouco mais visível. A viagem interrompida passa a exhibir os tentáculos que suportam o comércio ilegal e o porão dantesco de onde surgem os africanos. O iate *Rolha*, no dique da lei, permite iluminar, com muitas nuances sombreadas, uma cartografia que atinge a cidade, o porto aberto ao tráfico; as fortunas que destravaram o negócio ilícito; o cabo de guerra pelos interesses entre autoridades centrais e locais; o vai e vem dos marujos; a decifrar o jogo de prêmios e recompensas nas soleiras do Estado. Por fim, permite seguir um atalho no caminho possível aos africanos livres.

Para não perder de vista as demais engrenagens que fazem funcionar a vasta máquina, pela sua complexidade, deixo aqui um nebuloso atalho às entranhas políticas atracadas ao iate *Rolha*, tão pouco ou quase nada aqui tratadas, em razão da demasiada extensão que a historiografia lhes acode. No dia 22 de novembro de 1850, *O Philantropo*, no auge do caso *Rolha*, publicou uma nota comentando a sessão do dia anterior da Sociedade Contra o Tráfico e Promotora da Colonização e Civilização dos Indígenas, da qual o periódico era porta voz. Aduziu-se em suas páginas a notícia de que “um homem”, que ocupara várias funções no país, prometera aos fazendeiros de Vassouras que o tráfico de africanos continuaria, sob a responsabilidade de uma companhia. O poderoso homem comprometeu-se a lutar para que a lei de 1850 se tornasse letra morta. A figura, cujo nome foi revelado pelo mesmo jornal, em razão de uma publicação do periódico *Brasil*, no dia 30 de novembro, seria o conselheiro e senador José Clemente Pereira. A revelação feita por *O Philantropo*, na edição de 6 de dezembro, decorreu da rusga entre os dois jornais com posições políticas opostas com relação ao tráfico ilegal.

A historiografia acentua uma atuação destacada de Clemente Pereira no debate relacionado ao fim do tráfico.⁸⁹ Eleito pelo Rio de Janeiro, o deputado teve uma participação ativa nos debates sobre o Tratado de 1826 e seus desdobramentos. Mais tarde, em 14 de setembro de 1850, José Clemente passou a compor o Conselho de Estado, dez dias contados da Lei Euzébio de Queiroz. Segundo o periódico abolicionista, Clemente Pereira teria assegurado aos fazendeiros que o governo haveria de ceder aos traficantes. O detalhe mais interessante dessa revelação é que na edição do mesmo dia 22 de novembro, em plena ebulição sobre o apresamento do iate *Rolha*, o jornal deixara antecipado quem seria o dito homem, por seu codinome: o “rolha”.⁹⁰ Coincidência ou não, a máquina continua a escapar aos historiadores.

Recebido em 16 dez. 2021

Aprovado em 26 set. 2022

doi: 10.9771/aa.v0i66.47369



89 Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*, pp. 43-119; Jaime Rodrigues, “O fim do tráfico transatlântico de escravos no Brasil: paradigmas em questão” in Keila Grinberg e Ricardo Salles (orgs.), *O Brasil Imperial, vol. III – 1831-1870*, (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009), p. 323.

90 *O Philantropo*, 22 nov. 1850, p. 2, e 6 dez. 1850, p. 1. Infelizmente, não conseguimos acessar a edição do Brasil, pois não o encontramos digitalizado na Hemeroteca Digital Brasileira.

Este artigo pretende explorar o apresamento do navio negreiro, iate *Rolha*, no porto de Macaé, no litoral norte da província do Rio de Janeiro, a partir do processo instaurado pela Auditoria Geral de Marinha. Em tempos de ilegalidade, a complexidade e a trama que envolvem a operação de um navio negreiro podem ser percebidas ao tornar-se presa a embarcação. Em primeiro plano, os africanos, o navio e seu porão. Depois, o porto, os lugares de partida e de chegada, a cidade, os múltiplos sujeitos e as estruturas de recepção. Em seguida, aqueles que atuam na repressão, os crimes e as penas. Por fim, entre recompensas oficiais, reencontramos os africanos envolvidos entre a improvável liberdade e a disputa pela propriedade. No roteiro, a máquina atlântica emerge repleta de códigos muito próprios das atividades clandestinas.

Tráfico ilegal de africanos | século XIX | Navios negreiros | Rio de Janeiro | Sujeitos e lugares

***THE “VASTE MACHINE” OF THE ATLANTIC:
THE YATCH ROLHA ON THE FLUMINENSE COAST (1850)***

This paper explores the seizure of the slave ship Rolha in the port of Macaé, in northern Rio de Janeiro province, based on the process initiated by the Auditoria Geral de Marinha. The incident sheds light on the complex sequence of events involved in the operation of a slave ship during the illegal period of the slave trade, especially with regard to the Africans in its hold. The documentation also provides information about, the port, the points of departure and arrival, the city, the multiple persons involved and the infrastructure for receiving the ship, as well as those involved in repression, crimes and penalties, with the Africans caught between improbable freedom and disputes over property. In sum, the incident provides a window into the workings of the Atlantic machine and its clandestine codes of activity.

Illegal slave trade | 19th century | Slave ships | Rio de Janeiro | Subjects and places