



Comendadores no tráfico ilegal de africanos no Rio de Janeiro (1850-1852)

WALTER LUIZ CARNEIRO DE MATTOS PEREIRA

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE 

CLIO: REVISTA DE PESQUISA HISTÓRICA

Clio (Recife, Online), v. 42, ano 2024

<https://doi.org/10.51359/2525-5649.2024.258222>

e-ISSN: 2525-5649





Comendadores no tráfico ilegal de africanos no Rio de Janeiro (1850-1852)

RESUMO: O artigo trata de um processo-crime conduzido pela Auditoria Geral de Marinha no Rio de Janeiro, contra os comendadores André Gonçalves da Graça e Joaquim Thomaz de Faria, fazendeiros atuantes no comércio ilegal de africanos desde a década de 1830. Os dois foram acusados de crime de pirataria por contrabando de africanos, por terem coadjuvado em desembarque ocorrido no litoral norte fluminense, em 09 de novembro de 1850. O processo registra em seu conjunto os agentes do negócio ilícito, a sentinela britânica e o contundente debate sobre os limites da repressão. O que se impõe nesses três destaques é uma leitura de que a solução para o definitivo fim do tráfico de africanos para o Brasil seguia vacilante em seus primeiros dois anos.

PALAVRAS-CHAVE: brasil império; escravidão; tráfico ilegal de africanos; rio de janeiro.

Commenders in the illegal trafficking of africans in Rio de Janeiro (1850-1852)

ABSTRACT: The article approaches the crime process conducted by Auditoria Geral de Marinha no Rio de Janeiro, against commenders André Gonçalves da Graça and Joaquim Thomaz de Faria, farmers acting in the illegal slave trade since the 1830 decade. The two were accused of piracy for smuggling africans, for assisting in a disembark in northern coast of the Rio de Janeiro province, on November 9th, 1850. The process registers the illicit business agents, the british sentinel to face of the internal political and juridical plot, in addition to being covered by hard discussion about limits of repression. What imposes itself in these three highlights is an understanding that the solution to the end of traffic of africans to Brazil remained uncertain, during the first two years.

KEYWORDS: empire of brazil; slavery; ilegal slave trade; rio de janeiro.

Comendadores no tráfico ilegal de africanos no Rio de Janeiro (1850-1852)

WALTER LUIZ CARNEIRO DE MATTOS PEREIRA

Em tempos recentes, a imprensa, com destaque para os órgãos regionais fluminenses, vem registrando, quase que anualmente, o aparecimento de ossadas na praia de Manguinhos, no litoral norte do Rio de Janeiro, quando o aumento do fluxo das águas do Atlântico expõe os restos mortais dos sepultados no antigo cemitério estabelecido em linha de maré, ao longo daquela praia. Naquele quadrado a beira mar, coberto de árvores e amplas sombras está o Sítio Arqueológico do Cemitério da Praia de Manguinhos, localizado entre a foz do rio Guaxindiba e do rio Itabapoana, que comportava os sepultamentos de negros e provavelmente escravos, conforme demonstraram os estudos arqueológicos e bioesqueletais realizados no campo e em laboratórios específicos por um grupo heterogêneo de pesquisadores.¹

A área do cemitério estaria dentro das terras que eram propriedades de fazendeiros-negreiros. Os sepultamentos eram primários e diretos, com cadáveres nus ou envoltos em mortalhas simples, com a evidência de ossadas de adultos e crianças. O estudo levantava a hipótese de ser a praia de Manguinhos um porto abastecedor de africanos para a região, mesmo após a proibição do tráfico de africanos. Essa hipótese proposta pelos pesquisadores está confirmada por essa pesquisa, o que coloca a praia de Manguinhos e seu porto como um local de destaque na recepção de africanos no período da ilegalidade do tráfico, entre 1831 e 1850.

Tal confirmação agrega uma nova hipótese, também bastante provável de ser aceita, a de que possam estar ali sepultados, os africanos que não resistiram a brutal travessia ou que vieram a falecer logo depois de efetuados os desembarques naquela região. No dia 30 de abril de 1851, um palhabote

¹ Sheila Mendonça de Souza, Alfredo Souza e Adriana Tavares. *O Cemitério da Praia de Manguinhos: notícia sobre um sítio histórico de Guaxindiba, RJ*. Rio de Janeiro, Universidade Estácio de Sá, 1994, pp. 25-81.

chamado *Segundo* que vinha de Cabinda com 200 africanos, foi apreendido na margem capixaba do rio Itabapoana, no município de Itapemirim, no limite com o Rio de Janeiro. Os 15 africanos mortos após o desembarque foram sepultados próximo ao local da apreensão. O local onde o palhabote foi detido, seguindo um percurso pelas praias vizinhas, ou pelo mar, em linha reta, fica a uma distância aproximada de 25 quilômetros da praia de Manguinhos e de seu cemitério. Portanto, é provável que os africanos mortos tenham sido levados até lá para serem enterrados.²

André Gonçalves da Graça e Joaquim Thomaz de Faria eram fazendeiros locais, proprietários de terras naquelas paragens, comendadores da Ordem da Rosa e cavalheiros da Ordem de Cristo, agraciados com títulos imperiais que revelavam a projeção social e econômica dos dois fazendeiros de São João da Barra, no litoral do extremo norte da província do Rio de Janeiro, no sudeste brasileiro. Suas fazendas eram uma extensão da praia de Manguinhos. Os dois foram denunciados pela lei de 04 de setembro de 1850, em um mesmo processo criminal, sob a acusação de pirataria, pelo crime de tráfico de africanos para o Brasil. A projeção da lei de repressão ao tráfico sobre eles pode ser percebida em três narrativas distintas, mas articuladas entre si: o embate entre o governo brasileiro e o governo britânico, frente a tolerância do Império com o tráfico ilegal; o curso do processo-crime; e o desdobramento sobre a eficácia e a abrangência da lei depois de sua vigência. Por tal cenário transitam africanos, escravos, livres, fazendeiros, políticos, ministros, diplomatas, magistrados, militares e policiais. Entre eles estão os réus comendadores; o ministro britânico no Brasil, James Hudson; o visconde de Uruguai, Paulino José Soares de Souza, ministro dos Negócios Estrangeiros; e o ex-chefe de Polícia da Corte, ex-ministro da Justiça e principal articulador da lei de 1850, Eusébio de Queirós, frequentemente informado sobre o andamento da ação contra os comendadores.

“Campos”, ao norte da província, assim demarcada como área de recepção de africanos pelo *Slave Voyages*, contabiliza na base de dados uma centena de desembarques de navios negreiros no período da ilegalidade do tráfico, uma das mais expressivas do Império. A vila, sede da comarca, é um núcleo urbano mediterrâneo, banhada pelo rio Paraíba do Sul, o que equivale dizer que os desembarques ali realizados, ainda que identificados como se ocorressem em “Campos”, na realidade aconteciam, em larga escala, em praias que estavam sob jurisdição do município de São João da Barra: Gargaú, Guaxindiba e Manguinhos. Nessa última praia havia um porto apropriado para

² Arquivo Nacional Rio de Janeiro (ANRJ), Rio de Janeiro, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.10. Processo da presa feita em Itapemirim de um palhabote denominado Segundo, empregado no tráfico de africanos, 1851, ff. 1 a 93 (1ª parte) e ff. 1 a 71 (2ª parte)*.

socorrer os navios negreiros. Estamos nos referindo aqui a um curto recorte de pequenas enseadas de águas atlânticas, bastante diverso do litoral que parte da margem meridional do delta do rio Paraíba do Sul, em direção a Macaé. As três praias mencionadas acima, uniam a foz do rio Paraíba do Sul a foz do rio Itabapoana, no limite com a província do Espírito Santo (Figura 1).

Figura 1 – Cartografia do Norte da Província do Rio de Janeiro



Fonte: Cândido Mendes de Almeida. *Atlas do Império do Brasil* (1868)

O principal porto da região era o porto de São João da Barra, próximo à barra do rio Paraíba do Sul, de difícil acesso para algumas embarcações devido ao alto grau de assoreamento, além de ser arriscado aos desembarques ilegais por ser um porto urbano. “Campos”, portanto, não era uma cidade litorânea e nem mesmo portuária. Entretanto, sua indicação de local de desembarque, revela sua dimensão regional e sua importância econômica. Para a referência “Campos”, o *Slave Voyages* anota o desembarque de aproximadamente 45 mil africanos entre 1836 e 1850, em 107 viagens negreiras, sendo a maior parte delas procedentes de Cabinda (21); Luanda (20); Quelimane (16); Benguela (12); Ambriz (9); além de outros pontos de partida na África, em menor número.³ As fazendas de André Gonçalves da Graça e Joaquim Thomaz de Faria encontravam-se cravadas nessa cartografia praieira do tráfico ilegal.

O compromisso

No verão de 1851, estação do ano, segundo Manolo Florentino, em que os navios negreiros fluíam em maior número para a costa do Rio de Janeiro⁴, o *Jornal do Comércio* publicou uma réplica do ministro dos Negócios Estrangeiros do Império, Paulino José Soares de Souza, a uma nota dirigida a ele por James Hudson, chefe da Legação Britânica no Brasil, relativa à repressão ao tráfico ilegal de africanos no país.⁵ A nota do diplomata inglês alertava que as autoridades brasileiras estavam sendo lenientes com o crime de contrabando de africanos, extinto definitivamente pela lei de 04 de setembro de 1850. Hudson mencionara o caso da apreensão de africanos nas terras da fazenda de André Gonçalves da Graça e de suas embarcações, envolvidas no desembarque do brigue *Astro*, na praia de Manguinhos.⁶ Embora o fazendeiro tenha sido denunciado pelo chefe de Polícia da província do Rio de Janeiro, nenhum processo o teria atingido até aquele momento, segundo o funcionário britânico.

³ *Slave Voyages Database*, www.slavevoyages.org/database, consultado em 16 de março de 2023.

⁴ Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de africanos entre a África e o Rio de Janeiro – séculos XVIII e XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 61.

⁵ *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 31 mar 1851, pp. 1-2. A nota do diplomata inglês era de 11 de janeiro, transcrita no jornal em conjunto com a réplica, datada de 28 de janeiro.

⁶ O brigue-escuna *Astro* aparece registrado no *Slave Voyages Database* sob a viagem de nº 4.638 (www.slavevoyages.org/voyage/4638), com o desembarque aproximado de 600 cativos, em 06 de outubro de 1850, dos 667 embarcados na África. Na mesma fonte, há o registro de outra embarcação, sob a viagem de nº 4075, com o mesmo nome, porém, caracterizada como um bergantim. Provavelmente, trata-se de um outro navio negreiro envolvido no incidente ocorrido em Paranaguá, província de São Paulo, no litoral sul do Brasil, decorrente de interceptação britânica ocorrida em julho de 1850, posto a pique pela tripulação. No processo instaurado pela Auditoria Geral de Marinha, a data do desembarque aparece registrada como 08 ou 09 de novembro de 1850.

A advertência britânica revelara os ecos de encontros pretéritos entre Hudson e Paulino Soares, realizados dias antes, no período entre 7 e 10 de janeiro. James Hudson cobrara uma posição do governo brasileiro, não somente pela ostensiva aplicação da lei de 1850, como a consideração pelo Compromisso de 13 de julho de 1850 (doravante denominado Compromisso), firmado entre os dois, para tratar da contenção aos operadores do comércio humano, que não vinham sofrendo o devido constrangimento por parte do Império. Hudson cobrou ações efetivas e rápidas de Paulino Soares, como a prisão e a punição dos envolvidos; o fechamento e o desmonte das estruturas de recepção aos africanos – barracões, trapiches e depósitos – localizados em fronteiras litorâneas, seja em Manguinhos ou em Cabo Frio, Armação de Búzios, Barra de São João, Rio das Ostras e Macaé, todas elas localizadas no poroso litoral norte da província do Rio de Janeiro. Além dessas ações, James Hudson insistiu com as autoridades brasileiras na intensificação do cerco às embarcações costeiras da navegação de cabotagem.

Sempre se reportando ao Compromisso, James Hudson reforçara ser imprescindível aplicar as normas legais disponíveis, sem favorecimentos ou parcialidades. O chefe da Legação foi enfático ao recordar-se da alta responsabilidade que teve em recomendar ao seu governo a suspensão da ordem de captura de navios negreiros em portos e praias do Império, quando fora firmado o acordo. O entendimento entre as partes diplomáticas buscava uma solução para evitar a execução de determinações trazidas de Londres ao Rio de Janeiro, pela fragata britânica *Sharspshorter*, em junho de 1850, para que fosse intensificada a prática pela marinha inglesa, da captura de navios de qualquer bandeira em águas territoriais brasileiras, em caso de envolvimento com o tráfico. Paulino Soares enxergava na ingerência direta do governo inglês em questões internas, uma demonstração de debilidade do império brasileiro ao mundo, por ser conivente com o crime de contrabando de africanos, o que justificaria as duras ações impostas pela Grã-Bretanha. Hudson insistia junto ao ministro brasileiro que se respeitasse o que fora combinado, visto por ele como a antessala da lei do fim do tráfico. Portanto, além de cobrar pela efetividade do acordo bilateral, o representante britânico reiterava a contundente observância pelo governo brasileiro, da legislação antitráfico, aprovada na esteira do pacto. Caso contrário, a falta de empenho do governo imperial implicaria no acirramento dos métodos britânicos de inibição do tráfico, como a repressão diuturna em praias, portos e barracões no litoral do país. Tal intromissão externa causava desmedido desconforto ao Império, notadamente por violação da soberania nacional.

Beatriz Mamigonian refere-se ao Compromisso, como uma “conversa” entre James Hudson e Paulino Soares, cuja revelação pública teria desagradado

tanto a Paulino Soares, quanto a Eusébio de Queiros, ministro da Justiça do Império.⁷ Na “conversa”, especulava-se que Hudson teria ditado a Paulino Soares, as modificações necessárias que deveriam ser incorporadas ao projeto em discussão sobre a lei de 1850.⁸ Segundo a autora, o início dessa “conversa” deu-se na data da chegada ao Rio de Janeiro, do vapor naval *Carmorant*, a frente de um cruzeiro britânico, depois do vapor ter interceptado cinco navios negreiros ao sul do país, desdobrando-se em manifestações e ataques direcionados a cidadãos ingleses nas ruas do Rio de Janeiro, para rechaçar a ação das forças navais britânicas. O Conselho de Estado foi convocado pelo imperador Pedro II, para encontrar uma solução frente a intervenção estrangeira. O peso político dos antecedentes e dos desdobramentos decorrentes do ato acordado levaria o parlamento brasileiro movimentar-se com maior celeridade, em sessões secretas na Câmara dos Deputados, em que o projeto da lei de 1850 foi aprovado e encaminhado ao Senado.

Os fatos repercutiram nas rugas diplomáticas entre o ministro brasileiro e o funcionário britânico, publicadas pela imprensa da Corte no início do ano de 1851, exatos quatro meses após a vigência da lei que extinguiu o tráfico de africanos no Brasil. Paulino José Soares de Souza, visconde de Uruguai, de fato, confirmou que o Compromisso resultou na suspensão provisória das investidas da armada britânica em águas territoriais brasileiras, portos e praias. Não obstante ter rejeitado a nota de James Hudson, Paulino Soares passou a apresentar justificativas pelas dificuldades do país em combater o tráfico ilegal. Tais obstáculos estariam relacionados à curta duração dos gabinetes ministeriais, impossibilitando o arremate imediato de uma legislação complementar à lei de 1850, para regulamentar o combate ao comércio ilícito. Além disso, Paulino Soares suscitara outro fator crucial que dificultava o fim imediato do tráfico: sua suspensão colocaria a agricultura brasileira em péssima situação.

Qualquer tentativa de sobrestamento à aplicação da lei de 1850 causaria desconfiças do governo britânico, em razão do desprezo pelas autoridades do país, pela lei 1831⁹, que já declarara anteriormente extinto o tráfico de africanos no país. Embora a última lei tenha tido eficácia em seus anos iniciais, o grupo conservador que ascendeu ao gabinete de 1837, reabriu as fronteiras ao trato

⁷ Beatriz Mamigonian, *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 273. A “conversa” é tratada aqui no artigo como “Compromisso”, para acompanhar o termo utilizado na fonte, que julgo revestido de maior conotação política expressa pelos agentes diplomáticos dos dois governos.

⁸ BRASIL. Lei n. 581, de 04 de setembro de 1850. *Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império*. Rio de Janeiro, 1850.

⁹ BRASIL. Lei de 07 de novembro de 1831. *Declara livres todos os escravos vindos de fora do Império e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos*. Rio de Janeiro, 1831.

ilícito, resultando em uma explosão do número de africanos trazidos ao país até 1850. Entretanto, dessa vez, garantiu Paulino Soares, não haveria motivos para o representante britânico duvidar do esforço do governo brasileiro em liquidar definitivamente com o tráfico. Para sustentar a obrigação assumida pelo Império, Paulino Soares rejeitara a versão de James Hudson de defender que o projeto da lei de 1850 fora apresentado ao parlamento brasileiro a partir do que foi tratado entre as partes diplomáticas. Ademais, o ministro britânico reclamara que a legislação complementar ainda não havia sido regulamentada por atos complementares, o que não dependeria mais da anuência do parlamento, pois estaria disposta por decreto ministerial. Negando o argumento de James Hudson, Paulino Soares sustentara que os dois decretos já se encontravam vigentes desde novembro de 1850.¹⁰

Em termos objetivos, a interpelação de James Hudson traria uma particularidade expressa ao governo brasileiro: o envolvimento do comendador André Gonçalves da Graça no crime de contrabando de africanos relacionado ao desembarque do brigue *Astro*, ocorrido em Manguinhos, em que foram apreendidos pelas forças brasileiras 21 dos prováveis 600 africanos desembarcados. Os demais teriam sido internados em terras e matas de sua propriedade, adjacentes à praia e ao porto. Paulino Soares justificou as dificuldades pelo apresamento daquela embarcação e dos envolvidos, além do resgate dos africanos, pelo fato de ser a praia de Manguinhos encrustada em uma costa brava e despovoada, difícil de ser atingida pelas forças policiais e militares. O ministro brasileiro invertera as características daquela costa negreira, uma vez que a praia e o porto de Manguinhos, na enseada de Guaxindiba, compunham uma área de arrebentação tranquila e de pouca profundidade muito própria ao acolhimento de navios negreiros. Região despovoada sim, o que certamente facilitaria a ação dos traficantes, costa brava nunca. Manguinhos era um local perfeito e adequado à recepção clandestina de africanos no sudeste brasileiro.

Para Paulino Soares não haveria motivos para Hudson duvidar do governo brasileiro na aplicação da lei, pois todas as medidas decorrentes da apreensão dos 21 africanos e os procedimentos processuais contra os comendadores já haviam sido tomadas. Os interrogatórios e as ordens de prisão contra André Gonçalves da Graça e seu parceiro, o também comendador Joaquim Thomaz de Faria, já eram fato. Os dois principais envolvidos no

¹⁰ BRASIL. Decreto n. 708, de 14 de outubro de 1850. *Regulamenta a execução da lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império*. Decreto n. 731 de 14 de novembro de 1850. *Regula execução da Lei n. 581, que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império*. BRASIL. Lei de 04 de setembro de 1850. *Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império*. Rio de Janeiro, 1850.

desembarque de Manguinhos, fazendeiros negreiros, proprietários de vastas extensões de terras ao longo do litoral e acumuladores de destacadas fortunas já vinham sendo interpelados em juízo. As três lanchas de que eram donos, aparelhadas para coadjuvarem no desembarque, já haviam sido confiscadas. O navio negreiro, brigue *Astro*, fora imediatamente incendiado depois de concluída a viagem atlântica. Portanto, Paulino Soares, reafirmara ao diplomata que nenhuma prerrogativa ou privilégio recaía sobre os comendadores Graça e Faria, senhores onipresentes em terras oceânicas, pilares da recepção de navios negreiros na costa do sudeste brasileiro.

*O processo*¹¹

No dia 20 de novembro de 1850 foram apreendidos nas matas da fazenda São Pedro de Alcântara, de propriedade do comendador André Gonçalves da Graça, contíguas a praia e ao porto de Manguinhos, no município de São João da Barra, no termo de Campos dos Goytacazes, 22 africanos, sendo 17 “moleques” e 5 “pretas”, de várias idades, quase todos em mau estado de saúde, além de outros três africanos ladinos. De fato, foram capturados 21 africanos novos, pois um deles, aparentando 14 anos, estava morto. Esse grupo era o que restava dos presumidos 600 africanos trazidos pelo brigue *Astro*. A apreensão desses africanos foi feita pela tripulação do vapor de guerra *Macahense*, da armada imperial brasileira, que se deslocara da Corte com 50 homens, em direção ao porto de Manguinhos.¹² Na embarcação estava o chefe de Polícia da província do Rio de Janeiro, Venâncio José Lisboa. A captura dos 21 africanos nas terras do comendador Graça, sugere que os demais africanos desembarcados pelo brigue *Astro* foram negociados ali mesmo, para que os importadores evitassem o flagrante da lei, ou então, no barracão ou no trapiche a beira mar, de frente ao porto, caso o risco fosse calculado.

Os africanos foram levados à Casa de Correção do Rio de Janeiro, para serem submetidos ao processo de verificação que os declarariam ou não como africanos livres. O auditor geral de Marinha, José Baptista Lisboa, depois de

¹¹ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação: OB.08.2., Sentença crime em grau de apelação de Joaquim Thomaz de Faria, Período: 1851, f. 104; Notação OB.08.1, Processo crime de pirataria por contrabando de africanos, em que são réus, André Gonçalves da Graça e Joaquim Thomaz de Faria, Período: 1851, f. 161.* A pesquisa toma por base como fonte, a primeira notação, em razão de conter a transcrição do processo inicial, em face do recurso interposto ao Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, por estar em melhor condições de legibilidade. Embora a notação faça menção apenas ao nome de Joaquim Tomaz de Faria como apelante, seu conjunto diz respeito aos dois comendadores, inclusive, na decisão final em encaminhar o processo ao juízo comum, o auditor geral de Marinha cita André Gonçalves da Graça como o segundo interessado no processo.

¹² ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 4, 4v, 5, 6v, 10,16-17, 23, 23v e 39.*

ouvi-los, decidira que somente seria possível torná-los livres se tivessem todos eles sido apreendidos em alto mar ou na costa brasileira, no exato momento do desembarque ou, imediatamente depois, em armazéns barracões ou depósitos existentes em praias ou portos, como pregava a lei de 4 de setembro de 1850. Logo, a decisão sobre a liberdade dos 21 africanos não estaria sob seu escrutínio.¹³ Encontrados em terras de André Gonçalves da Graça, os africanos desembarcados no *Astro*, foram trazidos ao porto de Manguinhos em duas embarcações de sua propriedade, além de uma terceira, pertencente ao comendador Joaquim Thomaz de Faria. As três lanchas que efetuaram o transbordo dos africanos do navio negreiro até a praia e o porto de Manguinhos, foram apreendidas em frente ao trapiche e ao estaleiro. Todas elas estavam aparelhadas com objetos e equipamentos para uso no tráfico de africanos. As duas lanchas que pertenciam ao comendador Graça eram inteiramente novas, construídas em madeira de lei e forradas de cobre, material que dava maior velocidade às embarcações. Os equipamentos náuticos que serviam a elas foram encontrados no estaleiro, no trapiche e nas matas da fazenda. Junto com esses equipamentos também estavam àqueles que pertenciam ao navio negreiro, o brigue-escuna incendiado *Astro*.¹⁴

Nesse caso, a Auditoria Geral de Marinha isentara-se de declarar livres os africanos, em conformidade com a lei de 1850, pois foram encontrados nas terras do fazendeiro-negreiro André Gonçalves da Graça. O Conselho de Estado, instância decisória última, para onde migravam as causas cíveis sobre o tráfico ilegal de africanos, deliberou sobre a questão, para instruir o auditor geral de Marinha, que caberia sim a ele, arbitrar sobre a liberdade dos africanos, uma vez que as lanchas pertencentes aos fazendeiros, foram o meio pelo qual os africanos desembarcaram. Assim, o colegiado recursal entendera ser possível legitimar a condição de livres aos 21 africanos, ainda que tenham sido eles recolhidos às terras do comendador Graça, depois do efetivo desembarque. A decisão do Conselho de Estado superava o flagrante estabelecido na lei de 1850 e de seus decretos regulamentares. Os conselheiros consideraram como inquebrantável a relação entre o confisco das lanchas e a condição dos africanos encontrados amoitados na fazenda do comendador. O ministro da Justiça e conselheiro de Estado, Eusébio de Queirós, referendou a decisão em 09 de maio de 1851.¹⁵ Portanto, a deliberação plenária reforçara a ação dos fazendeiros-negreiros como receptadores (compradores) de africanos. Por certo, os conselheiros já teriam conhecimento da condenação dos dois comendadores proferida pelo auditor geral de Marinha, desde 09 de abril de 1851. Graça e Faria

¹³ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 7v, 28v, 29, 29v e 30.*

¹⁴ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 9v, 28 e 29v.*

¹⁵ *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 15 mai 1851, p. 2.

seriam incurso no crime de pirataria, por contrabando de africanos, como coadjuvantes, por cederem suas embarcações para socorrerem ao desembarque do navio negreiro *Astro*. A decisão de Eusébio e seus pares não descartara o ambiente nebuloso do abalo público entre Paulino Soares e James Hudson, imprimindo maior celeridade ao processo.

Os inquiridos pela Auditoria Geral de Marinha (doravante AGM), quase em sua totalidade, foram contundentes em atestar não somente a propriedade das lanchas pelos dois fazendeiros, como a utilização delas no resgate dos africanos no mar. As lanchas, segundo o perito naval, tinham sinais evidentes de envolvimento no tráfico.¹⁶ Logo, os dois comendadores tornaram-se réus. Os depoimentos e acareações entre os envolvidos, além das testemunhas ouvidas reforçavam que os demais africanos ali desembarcados, já haviam sido todos negociados. Pacífico e Faustino, dois escravos de André também foram presos, assim como seus caixeiros, José Artur Rodrigues de Oliveira, Leandro José da Silveira e João José Bahia. Os depoimentos foram prestados ao chefe de Polícia do Rio de Janeiro, que estava acompanhado do delegado de São João da Barra, tomados a bordo do vapor de guerra *Macahense*, ancorado na localidade de Atafona, em São João da Barra, onde estava estabelecido um trapiche do comendador Joaquim Thomaz de Faria, na margem meridional da barra do rio Paraíba do Sul, próximo ao porto da cidade.¹⁷ Os dois comendadores tiveram a prisão decretada pela AGM.

Joaquim de Paula Guedes Alcoforado, antigo traficante de africanos, reabilitado como informante pelo governo britânico, relatara que os homens envolvidos no tráfico duvidavam ainda da firme resolução de Paulino Soares em combater o comércio ilícito. Alcoforado citava os dois comendadores de São João da Barra, no rol dos principais traficantes que atuavam na província do Rio de Janeiro no período da ilegalidade. Joaquim Thomaz de Faria fora patrão-mor do porto de São João da Barra e André Gonçalves da Graça fora marinheiro, os dois calejados no trato de africanos.¹⁸ Para Marcus Carvalho, a associação entre

¹⁶ A propriedade e a cessão de embarcações e equipamentos no tráfico de africanos eram tratadas como delitos incurso no artigo 3º, da Lei de 1850, e no Decreto nº 708, de 14 de outubro de 1850, um dos normativos que regulamentou a Lei.

¹⁷ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 11, 16, 20, 32, 32v, 33, 34 e 34v*. O “crioulo” Pacífico tinha 40 anos presumíveis, era natural do Rio de Janeiro, pedreiro, e confirmou que uma das lanchas era propriedade de Joaquim Thomaz de Faria, cedida por empréstimo a André Gonçalves da Graça e que as fazendas dos dois comendadores serviam a depósito de africanos. Faustino “Monjolo” era sapateiro, declarou-se se apresentar “espontaneamente”. Deixara a fazenda de Graça, por lhe dar “muito mais cativo” e diria que os africanos desembarcados já tinham sido vendidos. Quanto aos caixeiros, tanto Leandro quanto João José, comprometeram o comendador Graça.

¹⁸ Thiago Campos Pessoa, “A ‘Delação Alcoforado’ e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café: notas de pesquisa”, 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 Editora,

o principal prático do porto e a equipagem da embarcação, revela uma combinação estratégica para recepcionar navios negreiros.¹⁹ Thalita Casadei ao construir o guia de fontes pioneiro sobre o tráfico ilegal de africanos no Rio de Janeiro, ressaltara a relevância dos desembarques ao norte da província, indicando as praias como espaços para a recepção de africanos.²⁰ João Oscar, chama a atenção para a recepção de africanos em fazendas dos dois comendadores, como áreas de “adestramento” desses africanos antes de serem vendidos.²¹ Graça e Faria, por suas participações ativas e diretas na recepção de africanos, poderiam ser identificados como fazendeiros-negreiros, ou vice-versa, àqueles que possuíam terras contíguas às praias e estruturas apropriadas aos desembarques.²²

Do norte do Rio de Janeiro ao sul da província do Espírito Santo, os dois comendadores eram reconhecidos como notórios e famosos traficantes. André Gonçalves da Graça nascera em Portugal, batizado na freguesia de São Miguel de Vilaça, no Arcebispado de Braga, mas tornara-se brasileiro. Tinha 54 anos de idade. Graça possuía duas fazendas e um campo de criação de animais em São João da Barra. A fazenda de São Pedro de Alcântara era sua principal propriedade, cujas terras tocavam as areias da praia de Manguinhos. Graça faleceu no Rio de Janeiro, em 1871. Joaquim Thomaz de Faria nascera no Brasil, também era fazendeiro no mesmo município e tinha a mesma idade de seu

2018, pp. 165-206; Roquinaldo Ferreira, “O Relatório Alcoforado”, *Estudos Afro-Asiáticos.*, n. 28 (1995), pp 219-229.

¹⁹ Marcus J. M. de Carvalho, “O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831”, *Revista de História*, n. 167 (2012), pp. 237-238, <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i167p223-260>.

²⁰ Talita Oliveira Casadei, *Documentos sobre repressão ao tráfico de africanos no litoral fluminense*, Niterói: Secretaria de Educação e Cultura/Departamento de Difusão Cultural, 1966.

²¹ João Oscar, *Escravidão e Engenho: Campos, São João da Barra, Macaé e São Fidelis*, Rio de Janeiro: Achiamé, 1985.

²² Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira e Thiago Campos Pessoa, “Silêncios Atlânticos: sujeitos e lugares praieiros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (c.1830- c. 1860)”, *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 32 n. 66 (2019), pp. 79-100, <https://doi.org/10.1590/S2178-14942019000100005>; Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, “José Gonçalves da Silva: tráfico e traficante de escravos no litoral norte fluminense, depois da lei de 1850”, *Tempo (UFF)*, n. 31 (2011), pp. 285-312, <https://doi.org/10.1590/S1413-77042011000200012>; 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 Editora, 2018, pp. 207-237; Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, “A ‘Vasta Máquina’ do Atlântico: o iate Rolha na costa fluminense em 1850”, *AfroÁsia*, Salvador, n. 66 (2022), pp. 165-207, <https://doi.org/10.9771/aa.v0i66.47369>; Thiago Campos Pessoa, “Sob o signo da ilegalidade: o tráfico de africanos na montagem do complexo cafeeiro (Rio de Janeiro, 1831-1850)”, *Tempo (UFF)*, v. 24, n. 3 (2018), pp. 422-449, <https://doi.org/10.1590/TEM-1980-542X2018v240302>; Thiago Campos Pessoa, “Sobre o que se quis calar: o tráfico de africanos no litoral norte de São Paulo em tempos de pirataria”, *História-São Paulo*, v. 39 (2020), pp. 1-30, <https://doi.org/10.1590/1980-4369e2020030>.

parceiro. Além de patrão-mor do porto, foi delegado de polícia, presidente da Câmara Municipal de São João da Barra e postulante a uma vaga como deputado pela Assembleia Provincial do Rio de Janeiro. Faria seria proprietário das fazendas Sant'Ana, Campo Alegre e Floresta. Faria faleceu aos 58 anos de idade, em São João da Barra, no ano de 1856.²³

Manolo Florentino realça a intimidade com o poder daqueles que eram investidos em tais títulos – comendadores e cavalheiros – pelos fortes vínculos entre os traficantes e o Estado para consolidar prestígios, alcançar privilégios, obter melhores oportunidades econômicas e enfrentar problemas em relação à repressão pelo fim do tráfico.²⁴ Os dois denunciados foram subscritores de fundos para cobrir as despesas pela visita do imperador a São João da Barra, em 1842. Pedro II teria se hospedado no palacete de André Gonçalves da Graça.²⁵ Na devastadora epidemia de cólera que ocorreu no país, entre os anos de 1855 e 1856, ambos tiveram seus esforços reconhecidos pelo presidente da província do Rio de Janeiro, Luiz Pedreira do Couto Ferraz, por prestarem assistência à população local. Joaquim Thomaz de Faria teria transformado seu trapiche em um lazareto. Os dois cavalheiros, em conjunto com um dos mais robustos traficantes do país, José Bernardino de Sá, além de outras figuras, participaram de subscrição do valor de 500 mil réis para erguer um arco do triunfo na rua Larga de São Joaquim, esquina com o Campo da Aclamação, no Rio de Janeiro, para ser inaugurado no desembarque da imperatriz Tereza Cristina na cidade, embora os fundos tenham sido posteriormente destinados a atender vítimas de um desastre na Bahia, obviamente calculado o peso político dessas escolhas. Os dois operadores eram reconhecidos de longa data, por empreenderem viagens costeiras entre a Corte e São João da Barra²⁶. Graça e Faria eram homens de grande expressão na região e tinham extensas relações sociais na Corte. Assim, os dois comendadores apresentavam-se como figuras influentes, proprietários de fazendas, armazéns, barracões e demais instalações portuárias ao longo das praias, além de ocuparem posições públicas e praticarem ações sociais e filantrópicas que os distinguissem. Comendas e hábitos consagravam os dois homens ligados ao comércio ilegal de africanos com o fito de demonstrarem elevado conceito social.

Ao concluir a fase inicial do processo, depois da formação de culpa dos dois réus, o auditor geral de Marinha, José Baptista Lisboa, lavrou nos autos os indícios de atuação da dupla no crime de contrabando de africanos, conforme

²³ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2*, ff. 60-64v, 65v, 66, 66v, 67v e 68v.

²⁴ Florentino, *Em costas negras*, pp. 205-208.

²⁵ O palacete hoje é sede do fórum de São João da Barra (RJ).

²⁶ Pereira, “A trama da ilegalidade”, pp. 207-237.

os dispositivos da lei, cujas penas estavam circunscritas no código criminal.²⁷ Imediatamente, com receio de ser preso, André Gonçalves da Graça, ofereceu o pagamento de fiança em juízo. Graça alegou que seu caso despertara enorme interesse público por ter sido realçado nos jornais da Corte, pelo conflito entre Hudson e Paulino Soares. Joaquim Thomaz de Faria agiria da mesma forma. O auditor geral concedera a fiança e os dois réus poderiam responder ao processo em liberdade. A quantia estabelecida para a fiança foi de 16 contos de réis para cada um dos dois comendadores. O valor remete a multa por africano importado, aplicada sobre a estimativa de 400 a 600 africanos trazidos nos porões do brigue *Astro*, além de outras penalidades pecuniárias previstas em lei²⁸, que poderiam ser incorporadas às despesas para a retorno à África dos 21 africanos apreendidos e a recompensa aos delatores e aos tripulantes do vapor naval envolvido na operação de resgate. Além disso, havia o quinhão referente ao produto das vendas das embarcações e sobre as indenizações pelos africanos apreendidos, a ser destinado ao auditor geral de Marinha, ao escrivão da AGM e aos tripulantes da embarcação naval brasileira. Todos os valores e estimativas foram incorporados ao valor da fiança.

André Gonçalves da Graça apresentou bens de terceiros em garantia para sua fiança, gravados por hipoteca. Joaquim Thomaz de Faria depositou na tesouraria da Caixa de Depósitos do Rio de Janeiro, 20 apólices da dívida pública, no montante estabelecido pela fiança.²⁹ Um dos bens apresentados por André Gonçalves da Graça era uma propriedade de seu irmão Manoel Gonçalves da Graça, negociante na praça do Rio de Janeiro. Manoel aparece como consignatário da barca *Ethelvina*, apreendida em 1852, por suposta atuação no tráfico. A embarcação foi impedida de seguir viagem para Cabo Verde, com escala na ilha da Madeira, com a justificativa de buscar colonos. Embora a suspeição tenha sido afastada pelo auditor-geral de Marinha, por falta de outras provas, e a embarcação liberada para prosseguir a viagem, a investigação permaneceria até o “total descobrimento da verdade”.³⁰

²⁷ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2*, ff. 37-38v.

²⁸ BRASIL. Lei 581 de 4 de setembro de 1850, artigo 5º.

²⁹ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2*, ff. 40, 42, 43 – 46v, 47 – 48v, 49-56 e 90-93. Os bens gravados por hipoteca apresentados por André Gonçalves da Graça consistiam em um imóvel situado à Rua do Lavradio, 53 A e B, propriedade de Francisco Pereira Novaes da Cunha; um segundo imóvel localizado na mesma rua, nos números 4 e 6, de propriedade de João Vieira Braga; e um terceiro imóvel, situado à Rua do Livramento 75 a 77, propriedade de Manuel Gonçalves da Graça, seu irmão e procurador. Todos eles na cidade do Rio de Janeiro, segurados pela Companhia Phoenix Fluminense, totalizando um valor de 17 contos de réis, portanto acima daquele estipulado para a fiança. As apólices entregues por Joaquim Thomaz de Faria foram registradas sob os números 40.825, 40.829, 40.841 a 40.857 e 40.599.

³⁰ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.16, Autos de apreensão procedida sobre a barca Ethelvina, 1852*, ff. 1-36. A suspeita recaía sobre a barca pelo fato de não haver seu capitão

O trâmite do processo, em rito sumário, corria no calor do debate político em torno dos efeitos da lei do fim do tráfico. Os comendadores foram qualificados como importadores de africanos e denunciados por cumplicidade no crime de pirataria, por cederam, de pleno conhecimento, embarcações para o desembarque de africanos. A partir de então, passaram a apresentar em juízo, suas justificativas e alegações contrárias às acusações, insistindo no fato de que suas lanchas jamais terem sido empregadas no comércio ilícito de africanos. De início, as defesas dos fazendeiros rejeitaram o foro da AGM para processá-los, ao alegarem que o crime de que eram acusados deveria ser tratado no juízo comum, ou seja, na instância local, como previa a lei e não no foro exclusivo. Os dois comendadores desejavam ser julgados por seus pares, em São João da Barra. Para o comendador Graça, as injustas acusações feitas contra ele eram fruto de extorsões, exageros e inverdades movidas em decorrência da pressão britânica.³¹

Joaquim Thomaz de Faria fora incluso no mesmo processo, pelo fato de ter cedido sua lancha ao parceiro, para auxiliar no desembarque. Para seu advogado, nenhuma das suspeitas ou acusações seriam verdadeiras, pois não haveria qualquer indício do crime, insistindo na tese do foro comum. Portanto, os dois fazendeiros pediam que o processo fosse anulado e reiniciado no foro local, no juízo municipal de São João da Barra, onde eram proprietários, influentes e respeitados. Além de desconsiderarem o foro da AGM, os advogados apresentaram a tese de que as embarcações apreendidas, sequer teriam vestígios de prestar serviços ao tráfico, pois foram armadas para servir ao comércio costeiro. O comendador Faria indicou como testemunhas Manuel Bessa de Jesus, José dos Santos Souza e Theotônio Almeida da Costa. As duas primeiras testemunhas foram as mesmas testemunhas apontadas pelo comendador Graça o que reforça a estreita relação entre os dois réus.³²

A primeira audiência aconteceu na residência do auditor geral de Marinha, na presença do promotor público, dos réus e de seus advogados. Após a leitura do libelo apresentado pela promotoria e das peças de defesas apresentadas pelos advogados, o auditor geral iniciou o interrogatório aos dois comendadores. Ambos negaram todos os fatos e as acusações. Seus advogados insistiram tenazmente na recusa ao foro processante. Alguns dias depois, em 09 de abril de 1851, o auditor lavrou a sentença, resgatando os testemunhos contrários aos réus como provas evidentes. José Baptista Lisboa considerou os réus culpados, por coadjuvarem por vários meios o desembarque de africanos.

prestado no Consulado do porto a fiança exigida pelo artigo 33, § 1º, título 3º do Regimento de 10 de outubro de 1850.

³¹ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 73–93.*

³² ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 73–93.*

Os dois comendadores foram incursores nas leis de 1831 e de 1850, definida a pena com base no Código Criminal, por atuarem como cúmplices com o crime premeditado de pirataria por contrabando de 600 africanos. A pena para a cumplicidade no crime, como determinava o referido código, era igualada a pena da tentativa do crime, recurso que tornara reduzida em um terço o tempo de condenação. Os dois fazendeiros foram sentenciados a seis anos de prisão, pena máxima prevista em lei, em razão dos agravantes da premeditação. Além da condenação criminal, foram impostas as penas pecuniárias aos dois comendadores, como a multa por cada africano importado e despesas pelo retorno dos 21 africanos. Os cavalheiros foram sentenciados pelo auditor-geral no calor do conflito entre Paulino Soares e James Hudson.

(...) julgo os réus Joaquim Thomaz de Faria e André Gonçalves da Graça e um Fuão Oliveira, fundado na segunda parte do artigo terceiro da lei de quatro de setembro de mil oitocentos e cinquenta, já referida, como cúmplices do crime de importação de africanos, por terem coadjuvado o seu desembarque em o porto de Manguinhos, em o dia nove novembro do ano passado e os declaro por isso incursores no artigo cento e trinta e nove do código criminal, combinado com o artigo segundo da lei de sete de novembro de mil oitocentos e trinta e um e consequentemente os condeno em vista dos dispostos nos artigos citados e da modificação do artigo trinta e cinco do mesmo código, em seis anos de prisão, grau máximo das penas atento às circunstâncias agravantes de premeditação e ajuste na multa correspondente a terça parte do tempo, além de duzentos mil réis por cabeça de cada um dos escravos importados e das despesas de reexportação ³³

Conhecida a sentença, os advogados dos dois fazendeiros-negreiros apresentaram recurso ao Tribunal da Relação no Rio de Janeiro, em 17 de abril de 1851, insistindo no fato de ser a AGM incompetente para julgar o caso. O processo subiu à corte de apelação e ali, em acórdão de 18 de outubro de 1851, o colegiado julgou o processo nulo por incompetência de juízo. A decisão contrariara até mesmo o entendimento anterior do Conselho de Estado sobre a situação dos 21 africanos colhidos na fazenda de André Gonçalves da Graça. Os desembargadores mandaram os autos ao foro comum, para que o processo fosse novamente instruído. Portanto, a anulação atendera às expectativas dos réus, ao se aproveitarem das lacunas e brechas contidas nas respectivas leis e seus

³³ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 93v-97.*

decretos. A nova jurisdição estendia-se sobre suas fazendas e de tudo mais que possuíam em São João da Barra:

Que julgam nulo todo o processo por incompetência do juízo d Auditoria, por quanto, achando-se especificado nos artigos 8º e 9º da Carta da Lei de 04 de setembro de 1850, em que ao Auditor de Marinha compete conhecer o crime de contrabando de africanos boçais e processarem os autores ou cúmplices, pela leitura dos autos se conhece que para o foro comum deveria ser o apelante remetido para ali ser processado como cúmplice, visto que os escravos apreendidos não foram no alto mar ou na costa antes do desembarque, ou no ato dele, depois em armazéns e depósitos situados nas costas e portos, casos únicos em que se funda a jurisdição do auditor de Marinha, como o próprio auditor reconhece em seu despacho sobre o julgamento da liberdade dos africanos. Portanto, julgado como julgam nulo todo o processo, à municipalidade para condenar às custas.³⁴

O processo foi julgado extinto com baixa de culpa na AGM e, dias depois, em 10 de novembro de 1851, levantaram-se as fianças.³⁵ O desdobramento do processo na primeira instância provavelmente deve ter sido favorável aos fazendeiros-negreiros.³⁶

O comendador André Gonçalves da Graça parece não ter sofrido qualquer abalo em seus negócios e em sua fortuna. Seu inventário, do ano de 1871, conduzido por sua mulher, Clarinda Dias da Graça, indica que possivelmente seu valioso patrimônio não foi comprometido: o monte-mor reunia fazendas, plantações de açúcar, café, campos cultivados, criação de gado, imóveis urbanos, lanchas e outros diversos negócios, além do palacete de São

³⁴ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 100 e 100v*. Votaram a favor da nulidade: Antônio José de Siqueira (relator), Cavalcante P., Mascarenhas, Cerqueira, Ribeiro, Mendes dos Santos, Braga, José Antônio Pimenta Bueno, Couto, Machado Nunes. Foram votos vencidos: A. Pantoja, Velloso e Ramiro Siqueira.

³⁵ ANRJ, Auditoria Geral de Marinha, *Notação OB.08.2, ff. 103v e 104*.

³⁶ Não encontramos registros de processos judiciais criminais no foro de São João da Barra, em nome dos dois comendadores, nos acervos do Museu do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro e do Arquivo Geral do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro.

João da Barra³⁷. Em 1871, no ano da Lei do Ventre Livre, o comendador André Gonçalves da Graça dispunha de um plantel de 235 escravos em suas fazendas, sem contar o número de cativos que mantinha na cidade, não revelado pelo inventário. Sem filhos, passou testamento na cidade do Rio de Janeiro, em 05 de abril de 1862, três dias antes de embarcar em uma viagem para Portugal, a bordo do vapor inglês *Magdalena*. Não tivemos acesso ao inventário de Joaquim Thomaz de Faria, mas certamente, tenha tido a mesma magnitude.

O ministro

A questão da proibição definitiva do tráfico de africanos para o Brasil, reforçada a ilegalidade e a repressão pela lei de 04 de setembro de 1850, movimentou por um bom tempo debates políticos no país. Dois anos depois de instituída a lei, a Câmara dos Deputados mostrou-se palco de um intenso debate, quando da sessão de discussão sobre a contratação de um empréstimo externo de 800 contos de réis para importar e construir embarcações necessárias à montagem de um cruzeiro naval de patrulhamento da costa brasileira, com intuito de manter e intensificar a repressão aos agentes contumazes à ilegalidade do tráfico.³⁸ O patrulhamento naval deveria investir em áreas litorâneas onde as denúncias de desembarques persistiam, como a faixa de mar entre São João da Barra e Barra do Itabapoana, na divisa do Rio de Janeiro com a província do Espírito Santo. O deputado liberal Bernardo de Sousa Franco opunha-se ao empréstimo, ao questionar a real necessidade de mais navios para o patrulhamento da costa, se o tráfico já estava em seus estertores. Sousa Franco não perdera a oportunidade de provocar o gabinete conservador, ao defender que a ação derradeira, necessária para derrotar definitivamente o tráfico estaria na repressão em terra e não apenas no mar, ou seja, um roteiro que incluía as fazendas costeiras. O tráfico havia sido ferido de morte, mas ainda resistia, mesmo que em pequena monta. Eusebio de Queiros, ex-ministro da Justiça e articulador maior da lei de 1850, recém-saído do gabinete ministerial, estava presente à sessão.³⁹

Eusébio foi uma das maiores lideranças do Partido Conservador, membro do grupo político saquarema, patrocinador do regresso conservador, força de recomposição da centralidade política do Império, em torno dos

³⁷ Acervo Villa Lobato, São João da Barra, RJ. Compilados do inventário, esses dados foram gentilmente cedidos por Fernando Lobato. Na anotação há apenas os registros dos bens deixados pelo comendador, sem a informação dos respectivos valores.

³⁸ *Jornal do Commercio*, 14/19 jul 1852. Ver também BRASIL. Câmara dos Deputados, sessão em 16 de julho de 1852, pp. 214-256.

³⁹ *Jornal do Commercio* 18 de jul 1852, pp. 1 e 2

fazendeiros de café do Vale do Paraíba, na província do Rio de Janeiro. Um dos temas retomados por Eusebio na sessão, passado mais um ano do conflito diplomático entre Paulino Soares e Hudson, foi reforçar a posição do Brasil no processo de discussão e aprovação da lei de 1850, aproveitando a oportunidade para criticar duramente a posição de James Hudson frente ao governo brasileiro. Para Eusebio, o diplomata britânico teria sido inábil ao expressar que Paulino Soares concordara em suprimir do projeto de lei, artigo que retirava das mãos do júri popular, o julgamento sobre figuras implicadas no tráfico ilegal de africanos, como se o ponto fosse uma exigência britânica. Eusébio insistia que o governo se precaveria antecipadamente para evitar o desregramento jurídico, ao criar o foro especializado das auditorias gerais de Marinha, uma vez que os envolvidos no tráfico, ao serem julgados por instâncias judiciais comuns, poderiam ficar à mercê de um júri ou de um juiz que fosse parcial. Portanto, tornara-se evidente, a posição do Império quanto aos ardis que poderiam estar à disposição dos agentes locais. Essa foi exatamente a estratégia vitoriosa utilizada pelos dois comendadores fluminenses, ao insistirem em buscar o foro local, para fugirem da condenação imposta a eles pela AGM, no Rio de Janeiro. Nesse caso, o modelo não se enquadraria no figurino.

Para Eusébio, ao participar de uma sessão do parlamento para prestar contas com o passado recente, a mudança de humor da sociedade, marcada por seu apoio ao fim do tráfico, foi fruto de “acontecimentos ou antes sintomas de natureza gravíssima”, sem explicitar quais, ocorridos em Campos dos Goytacazes, na província do Rio de Janeiro; na província do Espírito Santo e em alguns outros lugares, como em Valença e Vassouras, que produziram um “terror que chamarei de salutar”. Sem deixar pistas do que fosse tão grave assim, o ex-ministro da Justiça resgatara um contorno geográfico, que exibia uma faixa litorânea significativa para os desembarques, por vezes atingida por ações britânicas agressivas, inclusive com bombardeios de fazendas e desembarques de suas forças navais na barra do rio Itabapoana. Se Eusébio efetivamente tentou abordar a incidência de revoltas e rebeliões escravas, a partir do indecifrável “terror”, tratado como um abalo de caráter positivo, por impingir o pavor e o medo extremo à nação escravista, Tamis Parron percebeu em sua fala algo dissimulado, para sustentar o compromisso saquarema com o fim do tráfico.⁴⁰

Mas, podemos sair desse campo do “terror” e buscar outros elementos na fala de Eusébio no parlamento, como aquele explorado por Ilmar de Mattos, para mostrar como o governo imperial lidara com a questão da soberania

⁴⁰ Tamis Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

nacional, um forte argumento ao projeto saquarema para a superação do tráfico ilegal. Para o autor, a política de afrontamento do governo britânico, vista como grave ameaça à soberania nacional, serviu para criar uma disfunção, no intuito de mostrar que havia outro expressivo fator constrangedor a tal soberania, que não se restringia apenas ao “terror” britânico, mas tratava-se agora de um ator coletivo, os importadores de africanos, vistos igualmente como estrangeiros (donos das embarcações, capitães de navio, pilotos), ameaçadores da *pax* nacional, por terem a máxima inserção nos negócios do tráfico.⁴¹ “Soberania ou tráfico”? Eis a questão! Para manter acesa a chama da soberania nacional, mas a atenuando quando se encontrava ferida pelo agressor britânico, que não teria como ser enfrentado, o pêndulo desloca-se para o infame traficante importador, como algoz da nação, inimigo externo, por introduzir ilegalmente, africanos no país. Como não se poderia barrar os ingleses, detenha-se o traficante. Era necessário ir atrás desses introdutores, para garantir a integridade nacional. Entretanto, muitos desses estrangeiros estavam por aqui mesmo, eram portugueses e negociantes britânicos estabelecidos no Rio de Janeiro. Alguns, inclusive eram proprietários de fazendas. Além disso, a sociedade parecia não ter se espantado tanto e nem mesmo mudado o humor tão repentinamente como professara Eusébio. Pode até ter rechaçado a violência britânica nas ruas da Corte ou em outros lugares, mas parte dela ainda não acreditava no fim definitivo do tráfico. Quem se expressava assim era o presidente da província do Espírito Santo, Leão Velloso, lá em 1858, quase uma década depois da extinção do comércio ilícito. Velloso retratara ao governo, que em sua província as tentativas de desembarques ainda permaneciam e que somente acabariam quando a sociedade estivesse plenamente convencida do fim do tráfico⁴².

Há outra constatação de Ilmar fora do campo do “terror”, que nos chama a atenção, por evidenciar outro temor do político conservador: as muitas dívidas hipotecárias nas mãos dos especuladores no tráfico. Subsiste aí, uma possível instabilidade interna, que pudesse criar fraturas na estrutura agrária no país, pois a execução das dívidas hipotecárias, jogaria as propriedades nas mãos de fortunas que controlavam o comércio ilícito. Paulino Soares já havia antecipado que a extinção do tráfico produziria sérias ameaças à agricultura no país pela falta de braços, mas sua continuidade poderia implicar na perda de terras pelos proprietários endividados, pois as dívidas não pagas minavam a propriedade, segundo o próprio Eusébio. Logo após o fim do tráfico, na segunda metade da década de 1850, o Brasil apresentaria altos índices de endividamento privado, com devedores espremidos por elevadas taxas de juros a curto prazo, principalmente na província cafeeira. As dívidas hipotecárias no Rio de Janeiro

⁴¹ Ilmar Mattos, *O tempo saquarema*, São Paulo: Hucitec, 2004, pp. 211-216.

⁴² Pereira, “A trama da ilegalidade”, pp. 207-237.

e na Corte, perfaziam 39 mil contos de réis, ou seja, quase 60% de toda a dívida hipotecária do país, para o período acumulado entre 1855 e 1859, de um total de 67 mil contos de réis, registrando baixos índices de remissão. As taxas de juros oscilavam entre 12 e 24% ao ano, mas em determinadas ocasiões chegaram a 4 ou 5% ao mês, para valores não necessariamente pequenos! Da mesma forma, os empréstimos por letras descontadas operados pelas instituições bancárias na Corte, incluído o Banco do Brasil e as filiais dos demais bancos na província fluminense, chegara a 56 mil contos de réis, perfazendo 65% do crédito disponibilizado pelos bancos no país, apenas em letras descontadas, no montante total de 87 mil contos de réis, disponibilizado por todas as instituições bancárias existentes no Império⁴³. Nesse cenário de alto endividamento, que desconsidera o volume negociado pelas casas bancárias, além de operações interpessoais, em anos recentes após o fim do tráfico, explica o incômodo de Eusébio, relatado pela fala de 1852.

Esse ambiente financeiramente passivo era corroborado igualmente pelos ingleses, entre 1848 e 1852. Havia um incômodo expresso pelas casas importadoras britânicas, ao restringirem os prazos de suas operações em até 12 meses, prazos que anteriormente poderiam chegar a quatro anos, para as vendas a crédito na praça do Rio de Janeiro, dos produtos importados por elas, especialmente tecidos. O próprio parlamento britânico, através dos *Selects Comittes* alertara, em 1849, que em paralelo aos altos ganhos acumulados pelos comerciantes ingleses, além de portugueses estabelecidos no Rio de Janeiro, estaria o alto endividamento dos proprietários no país, inclusive de ministros, todos nas mãos de traficantes e agentes do comércio de africanos. Nesse aspecto, o comitê parlamentar britânico registrara que todos os manufaturados ingleses chegados no Brasil estavam sendo vendidos a crédito e que os compradores, negociantes de grosso trato, estavam vinculados ao tráfico de africanos⁴⁴.

Carlos Gabriel Guimarães explora o conflito entre as casas importadoras britânicas e esses negociantes de grosso trato no Rio de Janeiro, que defendiam o monopólio na compra de produtos vendidos pelas casas importadoras, especialmente têxteis. Precavidas, essas casas passaram a ampliar e cambiar sua carteira de clientes, passando a transacionar com as casas mercantis do interior, além de mascates, causando forte insatisfação e desconforto aos negociantes da praça.⁴⁵ Pode-se pensar a partir daí em duas situações que levaram as casas

⁴³ Carlos Eduardo Valencia Villa e Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, "Capitales em trance: la deuda interna em Brasil a mediados del siglo XIX", *Tiempo & Economía*, v. 10 n. 1 (2023), pp. 1-63, <https://doi.org/10.21789/24222704.1886>.

⁴⁴ Luiz Henrique Dias Tavares. *Comércio Proibido de Escravos*, São Paulo: Ática, 1988; Villa e Pereira, "Capitales em trance", pp. 26-27

⁴⁵ Carlos Gabriel Guimarães, *A presença britânica no Império do Brasil: o caso da firma Edward Johnston & Co. no Rio de Janeiro (c. 1842-1852)*, São Paulo: Hucitec, 2023, pp. 172-199.

importadoras britânicas a reelaborarem suas estratégias de vendas, que perpassam pelas fontes apresentadas por Carlos Gabriel: a dificuldade em reaver seus ativos com negociantes altamente endividados naquela praça, ou um distanciamento preventivo, até mesmo pela pressão britânica, desses negociantes de grosso trato envolvidos com o tráfico ilegal de africanos, como era o caso da firma Amaral e Bastos. O objetivo maior era pulverizar as vendas. Não se deve desconsiderar que muito, mas muito além de outros produtos, os tecidos, juntamente com a aguardente e o tabaco eram os itens mais presentes nas embarcações detidas sob suspeita de atuarem no tráfico ilegal, cujos processos eram levados a Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha no Rio de Janeiro.⁴⁶

Eusébio defendera ainda em 1852, que a repressão ao tráfico persistisse, exclusivamente, no mar, ou no exato momento do desembarque, enquanto os africanos estariam nas mãos dos importadores. Essa limitação estava prevista em lei, portanto, a repressão não deveria importunar fazendeiros e proprietários de terras ao longo dos locais de desembarque, como desejava Sousa Franco, mas somente aqueles que operassem o tráfico, os importadores que arranhavam as bordas marítimas. Assim, ter propriedades ao longo das praias, para Eusébio de Queiros, significava a imposição de limites legais sobre a atuação dos agentes do tráfico. Por essa lógica, André Gonçalves da Graça e Joaquim Thomaz de Faria não deveriam ser jamais arrolados em um crime que o próprio ex-ministro entendia ser de cumplicidade geral. Dessa maneira, suas terras seriam invioláveis para a prática do crime de contrabando de africanos novos. Como distinguir introdutores e compradores (receptadores), se a cumplicidade era geral? Assim, para Eusébio, a repressão deveria dirigir-se aos introdutores, pois os proprietários de terras, na condição de compradores, não deveriam ser alcançados pela lei, defendia o ex-ministro da Justiça. A historiografia sobre a ilegalidade do tráfico vem avançando ao perceber que os principais traficantes que atuavam no Brasil mantinham extensas propriedades ao longo do litoral, seja no sudeste ou em outras regiões do país, para servir de apoio e ampliar seus negócios: os irmãos Breves, José Bernardino de Sá, Manoel Pinto da Fonseca, José Gonçalves da Silva, André Gonçalves da Graça, Joaquim Thomaz de Faria, barão de Itapemirim, ou seja, diferente do que Eusébio de Queiros propunha, esses homens eram as duas faces de uma mesma moeda⁴⁷.

⁴⁶ BRASIL, Ministério das Relações Exteriores – Departamento de Administração – Arquivo Histórico do Itamaraty – Seção de Publicações – Parte III – 33 Comissões e Tribunais Mistos – Tráfico de Negros e Bloqueios – Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha e Outras Presas, Rio de Janeiro, 1964, p. 264.

⁴⁷ Pereira, “José Gonçalves da Silva”, pp. 285-312; Pereira, “A trama da ilegalidade”, pp. 207-237; Pereira, “A ‘Vasta Máquina’ do Atlântico”, pp. 165-207; Pereira e Pessoa, “Silêncios Atlânticos”, pp. 79-100; Pessoa, “Sob o signo da ilegalidade”, p. 422-449; Pessoa, “Sobre o que se quis calar”,

Talvez, por isso, na densa fumaça da retórica parlamentar, fosse desconcertante a intervenção do deputado liberal Bernardo de Souza Franco, em questionar a efetiva necessidade do empréstimo externo de 800 contos de réis para equipar a armada imperial no combate ao tráfico ilegal. Souza Franco insistira que as operações deveriam sim continuar, mas em terra, ultrapassando as franjas atlânticas, invertendo assim, a equação de Eusébio. A deliberação sobre o avanço por terras adentro para ampliar a repressão, somente aconteceria a partir de 1854, quando passou a ser considerada a investida por propriedades litorâneas. O Decreto n. 731, de 5 de junho de 1854, permitia aos auditores gerais de Marinha julgar os réus envolvidos no tráfico, para além do ato de desembarque, “qualquer que seja a distância da costa em que eles se achem”⁴⁸, ou seja em suas fazendas e demais propriedades. O decreto, instituído pelo gabinete da conciliação, do Marquês do Paraná, contrariara claramente a posição de Eusébio de Queiros no Parlamento, dois anos antes, retomando em destaque a posição defendida pelo liberal Sousa Franco, evidenciando o novo protagonismo dos liberais.

Por que motivos, dois anos após o fim do tráfico, Eusébio de Queiros insistia em proteger a classe senhorial da repressão ampliada por suas terras? Por que não adentrar pelas fazendas que pertenciam aos fazendeiros-negreiros, conforme a proposta de Sousa Franco? Uma contradição com a postura do conselheiro de Estado, quando referendou, em 1851, que os africanos apreendidos na fazenda de André Gonçalves da Graça poderiam sim ser considerados africanos novos pela AGM.

Conclusão

O *Monitor Campista*, periódico editado em uma das maiores cidades escravistas do Império, publicou em suas páginas, no dia 03 de setembro de 1850, portanto, um dia antes do início da vigência da lei do fim do tráfico, uma nota de repulsa ao fim do comércio ilícito, posto que o Brasil teria se “agrilhado de braços e pernas” a maior “abelha” de todas, a Inglaterra. “Convém ao Brasil não continuar no tráfico?” “Quem poderá resistir a essa tentação?”

pp. 1-30; Marcus J. M. de Carvalho, “A rápida viagem dos ‘Berçários Infernais’ e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco, depois de 1831”, 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 Editora, 2018, pp. 126-164; Carvalho, “O desembarque nas praias”.

⁴⁸ BRASIL, Decreto n. 731, de 5 de junho de 1854, “Declara desde quando deve ter lugar a competência dos auditores de Marinha para processar e julgar os réus mencionados no art. 3º, da lei n. 581 de 4 de setembro de 1850, e os casos em que devem ser impostas pelos mesmos auditores as penas de tentativa de importações de escravos”.

Há poucos quilômetros dali, na praia de Manguinhos, André Gonçalves da Graça e Joaquim Thomaz de Faria resistiam. Eram proprietários que administravam todo um complexo negreiro: fazendas, embarcações, trapiches, barracões ou depósitos, estaleiros, e, possivelmente, até cemitérios. Logo, trata-se de um conjunto de bens diversos disponíveis aos desembarques. Em Manguinhos, a ação dos dois comendadores transpira a geografia do tráfico ilegal no sudeste brasileiro. Eram os receptadores a quem Eusébio de Queiroz distinguia dos importadores. Levados ao banco dos réus, conseguiram anular as sanções impostas em primeiro grau e, provavelmente, nenhuma condenação lhes foi imputada, posteriormente.

Oito anos depois, em 1858, o barão Von Tschudi, em viagem pelo Brasil, percorreu as mesmas fazendas onde André Gonçalves da Graça operava em torno do comércio ilícito. O nobre suíço percebeu como as “viagens atlânticas” foram lucrativas para o comendador, que o possibilitou a “trocar o sextante pelo arado”, sendo proprietário de áreas “otimamente cultivadas”, de grandes extensões e modernas instalações: máquina a vapor, prensa de açúcar, monjolo de café, moinho de milho e serra circular, destinadas a múltiplas produções, a saber café, açúcar, extração de madeira em grandes volumes, construção de embarcações entre outras.⁴⁹

O cavalheiro Graça e seu parceiro, o cavalheiro Faria, puderam equilibrar-se nos limites da repressão, demonstrando de forma cabal que as intempéries vividas pelo debate entre James Hudson e Paulino Soares, o processo em que foram envolvidos e os braços acolhedores de Eusébio de Queiros, deram vida longa aos fazendeiros negreiros.

⁴⁹ Florentino, *Em costas negras*, p. 61.

Referências bibliográficas

Beatriz Mamigonian, *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

Carlos Eduardo Valencia Villa e Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, “Capitales em trance: la deuda interna em Brasil a mediados del siglo XIX”, *Tiempo & Economía*, v. 10 n. 1 (2023), pp. 1-63, <https://doi.org/10.21789/24222704.1886>.

Carlos Gabriel Guimarães, *A presença britânica no Império do Brasil: o caso da firma Edward Johnston & Co. no Rio de Janeiro (c. 1842-1852)*, São Paulo: Hucitec, 2023.

Ilmar Mattos, *O tempo saquarema*, São Paulo: Hucitec, 2004.

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

Luiz Henrique Dias Tavares. *Comércio Proibido de Escravos*, São Paulo: Ática, 1988.

Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de africanos entre a África e o Rio de Janeiro – séculos XVIII e XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Marcus J. M. de Carvalho, “O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831”, *Revista de História*, n. 167 (2012), pp. 237-238, <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i167p223-260>.

Marcus J. M. de Carvalho, “A rápida viagem dos ‘Berçários Infernais’ e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco, depois de 1831”, 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 Editora, 2018, pp. 126-164

Roquinaldo Ferreira, “O Relatório Alcoforado”, *Estudos Afro-Asiáticos.*, n. 28 (1995), pp 219-229.

Sheila Mendonça de Souza, Alfredo Souza e Adriana Tavares. *O Cemitério da Praia de Manguinhos: notícia sobre um sítio histórico de Guaxindiba, RJ*. Rio de Janeiro, Universidade Estácio de Sá, 1994.

Talita Oliveira Casadei, *Documentos sobre repressão ao tráfico de africanos no litoral fluminense*, Niterói: Secretaria de Educação e Cultura/Departamento de Difusão Cultural, 1966.

Tamis Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

Thiago Campos Pessoa, “A ‘Delação Alcoforado’ e o comércio ilegal de africanos no

Vale do Café: notas de pesquisa”, 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 Editora, 2018, pp. 165-206.

Thiago Campos Pessoa, “Sob o signo da ilegalidade: o tráfico de africanos na montagem do complexo cafeeiro (Rio de Janeiro, 1831-1850)”, *Tempo (UFF)*, v. 24, n. 3 (2018), pp. 422-449, <https://doi.org/10.1590/TEM-1980-542X2018v240302>.

Thiago Campos Pessoa, “Sobre o que se quis calar: o tráfico de africanos no litoral norte de São Paulo em tempos de pirataria”, *História-São Paulo*, v. 39 (2020), pp. 1-30, <https://doi.org/10.1590/1980-4369e2020030>.

Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira e Thiago Campos Pessoa, “Silêncios Atlânticos: sujeitos e lugares praieiros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (c.1830- c. 1860)”, *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 32 n. 66 (2019), pp. 79-100, <https://doi.org/10.1590/S2178-14942019000100005>.

Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, “José Gonçalves da Silva: tráfico e traficante de escravos no litoral norte fluminense, depois da lei de 1850”, *Tempo (UFF)*, n. 31 (2011), pp. 285-312, <https://doi.org/10.1590/S1413-77042011000200012>.

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 Editora, 2018, pp. 207-237.

Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira, “A ‘Vasta Máquina’ do Atlântico: o iate Rolha na costa fluminense em 1850”, *AfroÁsia*, Salvador, n. 66 (2022), pp. 165-207, <https://doi.org/10.9771/aa.v0i66.47369>.

Artigo recebido em 19-12-2023. Aceito para publicação em 04-01-2024.

Citação: Walter Luiz Carneiro de Mattos, “Comendadores no tráfico ilegal de africanos no Rio de Janeiro (1850-1852)”, *Clio: Revista de Pesquisa Histórica*, v. 42, (2024), pp. 1-27.

Contato do autor: Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira: walterpereira@id.uff.br.