

Qualificados novos por estarem a dois meses no território do Brasil e não saberem falar nada a língua portuguesa: Charqueadas e tráfico ilegal de africanos (Bahia – Pelotas - Brasil meridional, 1834)

New qualified for being two months in the territory of Brazil and unable to speak Portuguese: Charqueadas and illegal trafficking of Africans (Bahia - Pelotas - Southern Brazil, 1834)

Paulo Roberto Staudt Moreira*

Resumo: Em 7 de novembro de 1831 foi promulgada uma lei antitráfico pelo governo imperial brasileiro, pressionado internacionalmente pelos poderosos britânicos. Essa lei gerou uma crescente ânsia dos escravistas brasileiros por novos africanos escravizados, fazendo com que o tráfico transatlântico se intensificasse nos anos seguintes. Nesse período, as charqueadas sul-rio-grandenses passavam por uma fase de aumento da produção e da consequente exportação e importação via porto de Rio Grande. Como a província de São Pedro do Rio Grande do Sul não comercializava diretamente com a costa africana, suas elites eram dependentes de redes comerciais e sociais com grupos mercantis principalmente do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, que os mantinham abastecidos de mão de obra cativa e consumiam o charque aqui produzido. Trataremos nesse artigo de um desembarque ocorrido em 1834 no porto de São José do Norte, de 24 africanos *novose* duas *crioulas cabras*, encontrados a bordo do bergantim Prazeres. O navio pertencia a Antônio José de Oliveira Castro, um dos maiores charqueadores da região de Pelotas (RS) e vinha da Bahia. Os 24 africanos novos foram reconhecidos como importados ilegalmente e as duas crioulas denunciaram para as autoridades que tinham sido enganadas e reescravizadas, sendo já forras. O caso nos permite perceber os sistemas comerciais escravistas interprovinciais e o envolvimento de charqueadores e das autoridades judiciárias imperiais no combate e/ou manutenção do tráfico ilegal de africanos escravizados.¹

Palavras-chave: escravidão, tráfico internacional de escravos, charqueadas.

* Professor titular da Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Possui graduação em História pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos, mestrado em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1993), doutorado em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2001) e pós-doutoramento na Universidade Federal Fluminense.

¹ Este artigo não teria sido possível sem a gentileza e competência costumeira dos historiadores Jonas Vargas, Gabriel Berute, Raul Scheffer Cardoso e Natalia Pinto. Agradeço a eles pela troca de informações e fontes primárias.

Abstract: On November 7, 1831, an anti-trafficking law was passed by the Brazilian imperial government, pressured internationally by the powerful British. This law generated a growing eagerness of Brazilian slaves for new enslaved Africans, causing transatlantic trafficking to intensify in subsequent years. During this period, the charcoal from Rio Grande do Sul went through a phase of increased production and consequent exportation through the port of Rio Grande. As the province of São Pedro do Rio Grande do Sul did not trade directly with the African coast, its elites were dependent on commercial and social networks with mercantile groups mainly from Rio de Janeiro, Recife and Salvador, which kept them supplied with captive labor. In this article we will deal with a landing in São José do Norte, in 1834, of 24 young Africans and two Creole, found aboard the brigantine Prazeres. The ship belonged to Antonio José de Oliveira Castro, one of the largest *charqueadores* of the Pelotas (RS) region and came from Bahia. The 24 new Africans were recognized as illegally imported and the two Creoles reported to the authorities that they had been deceived and rewritten, and were already paperbacks. The case allows us to understand inter-provincial slave trade systems and the involvement of shacklers and imperial judicial authorities in combating and / or maintaining illegal trafficking in enslaved Africans.

Keywords: slavery, international slave trade, *charqueadas*.

São José do Norte é uma cidade localizada na parte mais ao sul da então província de São Pedro do Rio Grande do Sul, no Brasil meridional, banhada pelo oceano Atlântico e pela Lagoa dos Patos. Até 1831, quando foi transformada em vila, aquela povoação estava subordinada a vizinha vila do Rio Grande, porto atlântico responsável pela maior parte da exportação/importação marítima da província. Durante a guerra civil farroupilha (1835/1845) essa vila foi sitiada duas vezes pelos *anarquistas*, que pretendiam obter um porto atlântico que viabilizasse a manutenção daquele empreendimento separatista e republicano. Como seus cidadãos resistiram bravamente ao ímpeto dos rebeldes, o império brasileiro alcunhou-a, a partir de 31.07.1841, de “Mui Heroica Vila de São José do Norte” (FORTES & WAGNER, 1963, p. 392).

O Decreto Regencial que criou a vila de São José do Norte, em 25 de outubro de 1831, determinou que o seu termo fosse composto, além da sede, dos distritos de Estreito e Mostardas. Logo no mês seguinte, em 7 de novembro, foi promulgada uma lei antitráfico pelo governo imperial brasileiro, pressionado internacionalmente pelos

poderosos britânicos, que declarava “livres todos os escravos vindos de fora do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos”, excetuando-se:

1º Os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a país, onde a escravidão é permitida, enquanto empregados no serviço das mesmas embarcações.

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

Para os casos da exceção nº 1º, na visita da entrada se lavrará termo do número dos escravos, com as declarações necessárias para verificar a identidade dos mesmos, e fiscalizar-se na visita da saída se a embarcação leva aqueles, com que entrou. Os escravos, que forem achados depois da saída da embarcação, serão apreendidos, e retidos até serem reexportados.

Art. 2º Os importadores de escravos no Brasil incorrerão na pena corporal do artigo cento e setenta e nove do Código Criminal, imposta aos que reduzem á escravidão pessoas livres, e na multa de duzentos mil réis por cabeça de cada um dos escravos importados, além de pagarem as despesas da reexportação para qualquer parte da África; reexportação, que o Governo fará efetiva com a maior possível brevidade, contrastando com as autoridades africanas para lhes darem um asilo. Os infratores responderão cada um por si, e por todos.

Quando a aqueles que assumiriam a responsabilidade penal pelo contrabando, a lei de 1831 determinava:

Art. 3º São importadores:

1º O Comandante, mestre, ou contramestre.

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

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

4º Os que cientemente comprarem, como escravos, os que são declarados livres no art. 1º; estes porém só ficam obrigados subsidiariamente ás despesas da reexportação, sujeitos, com tudo, ás outras penas.

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

Art. 5º Todo aquele, que der noticia, fornecer os meios de se apreender qualquer número de pessoas importadas como escravos, ou sem ter precedido denuncia ou mandado judicial, fizer qualquer apreensão desta natureza, ou que perante o Juiz de Paz, ou qualquer autoridade local, der notícia do desembarque de pessoas livres, como escravos, por tal maneira que sejam apreendidos, receberá da Fazenda Pública a quantia de trinta mil réis por pessoa apreendida.

Art. 6º O Comandante, Oficiais, e marinheiros de embarcação, que fizer a apreensão, de que faz menção o art. 4º, têm direito ao produto da multa, fazendo-se a partilha, segundo o regimento da marinha para a divisão das presas.

Art. 7º Não será permitido a qualquer homem liberto, que não for brasileiro, desembarcar nos portos do Brasil debaixo de qualquer motivo que seja. O que desembarcar será imediatamente reexportado.
Art. 8º O Comandante, mestre, e contramestre, que trouxerem as pessoas mencionadas no artigo antecedente, incorrerão na multa de cem mil réis por cada uma pessoa, e farão as despesas de sua reexportação. O denunciante receberá da Fazenda Pública a quantia de trinta mil réis por pessoa.

Art. 9º O produto das multas impostas em virtude desta lei, depois de deduzidos os prêmios concedidos nos art. 5º e 8º, e mais despesas que possa fazer a Fazenda Pública, será aplicada para as casas de Expostos da Província respectiva; e quando não haja tais casas para os hospitais. ²

Este preceito legislativo que proibia a entrada de africanos escravizados no Brasil, foi devidamente regulamentado em 12.04.1832. Essa lei gerou uma crescente ânsia dos escravistas brasileiros por novos africanos escravizados, fazendo com que o tráfico transatlântico se intensificasse nos anos seguintes. Nesse período, as charqueadas sul-rio-grandenses passavam por uma fase de aumento da produção e da consequente exportação via porto de Rio Grande. Como a província de São Pedro do Rio Grande do Sul não comercializava diretamente com a costa africana, suas elites eram dependentes de redes comerciais e sociais com grupos mercantis principalmente do Rio de Janeiro, Recife e Salvador, que os mantinham abastecidos de mão de obra cativa.

Trataremos neste artigo de uma tentativa de desembarque ocorrido em 1834 no porto de São José do Norte, de 24 africanos *novos* e duas *crioulas cabras*, encontrados a bordo do bergantim Prazeres, os quais foram apreendidos por uma embarcação da marinha de guerra imperial. O navio pertencia a Antônio José de Oliveira Castro, um dos maiores charqueadores da região de Pelotas (RS) e vinha da Bahia. Os 24 africanos novos foram reconhecidos como importados ilegalmente e as duas crioulas denunciaram para as autoridades que tinham sido enganadas e reescravizadas, sendo já forras. O caso nos permite perceber os sistemas comerciais escravistas interprovinciais e o envolvimento de charqueadores e das autoridades judiciárias imperiais no combate e/ou manutenção do tráfico ilegal de africanos escravizados.

²AHRS – Legislação - Coleção das Leis do Império do Brasil. V. II. 1830/1831, código nº 4

Mapa do Rio Grande do Sul atual – destaque para a cidade de São Jose do Norte



Fonte: <https://www.google.com.br/maps> - acessado em 06.10.2019

O desembarque de 1834

Como dissemos acima, a província mais meridional do Império brasileiro não recebia tumbeiros vindos diretamente da costa africana, mas de outras portos *nacionais*, como do Rio de Janeiro, Recife, Salvador. Temos algumas poucas notícias, entretanto, que relatam chegadas de transportes transatlânticos de africanos escravizados ao litoral sul-riograndenses:

Em 1824 vieram de Benguela 353 escravos no Bergantim *São José Triunfante*. De Luanda foram trazidos 444 africanos no brigue *Dom Pedro*, em 1826. Em 1842, um pouco mais de 440 escravos desembarcaram no Rio Grande do Sul, vindos da África Central Atlântica no brigue *Deliberação*. Em 1851, outros 235 cativos chegaram, vindos de região africana não informada. Por fim, em 1852, cerca de 480 escravos, também de região africana não identificada, foram trazidos para o Rio Grande do Sul (ver *Voyages, The Trans-Atlantic Slave Trade Database*). Note-se que os desembarques de 1824 e 1826 não teriam, segundo informações registradas no *Voyages...*, o Rio Grande do Sul como destino. Eles foram lá parar em razão de intempéries na viagem, mas os traficantes não perderam a oportunidade e obtiveram lucros – ou pelo menos mitigaram suas perdas – vendendo os escravos na província sulina. Os desembarques de 1842, 1851 e 1852 já acontecem em um contexto de proibição do

tráfico atlântico, quer pela Lei de 1831, quer pela Lei Eusébio de Queiróz. Portanto, é possível que o desembarque direto no Rio Grande do Sul tenha sido uma forma de escapar ao controle das autoridades. Apesar disso, mesmo esse conjunto de registros não implica considerar que as embarcações vieram diretamente da África para a província sulina. Escalas em outras partes da costa brasileira devem ter sido realizadas e talvez alguns escravos tenham sido vendidos nesses lugares, embora o destino final – e, segundo o *Voyages...*, principal – tenha sido o Rio Grande do Sul (ALADRÉN, 2012, p. 42/43).

A proibição determinada pela lei de 1831 fez com que as autoridades imperiais procurassem demonstrar vontade no cumprimento das regras implementadas pelo governo imperial (RODRIGUES, 2000; MAMIGONIAN, 2017), mesmo que isso, em vários momentos, nos deixasse em dúvida sobre as efetivas *vontades* ali envolvidas e da capacidade destas autoridades em afrontar ou limitar o poder dos grandes senhores escravistas envolvidos.

Em 18 de março de 1834, o Juiz de Paz de São José do Norte Joaquim José Santana, interpelou o 2º Tenente da Marinha José Maria da Rocha, comandante da escuna Porto Alegre, do Registro da Barra local, pois a *voz pública* propagava ter sido apreendido “uma porção de Escravos Novos vindos da Bahia no Patacho Francelina” e ele (ou o juiz da vila de Rio Grande) não tinham recebido nenhuma notícia a respeito. O 2º tenente José Maria respondeu ao juiz sucintamente, no dia seguinte, confirmando ter apreendido 7 escravizados, vindos da Bahia com o Mestre Cipriano José Pinto, o qual não encontrou na hora da visita os despachos, os quais foram entregues logo em seguida, confirmando a legalidade da propriedade daqueles cativos. O juiz de paz Santana não confiava na honestidade das autoridades encarregadas daquela vigilância e no mesmo dia comunicou o Presidente da Província do Rio Grande do Sul o ocorrido, capeando a resposta daquele oficial da marinha, e complementando:

Remeto por cópia a V. Exa. para disto poder ajuizar o que se pratica nos Encarregados de fiscalizar aquilo de que se acham incumbidos e a quem a Nação para isso lhe paga, é tudo quanto levo expendido a V. Exa. sobre o que diariamente está acontecendo com estes e outros, o que pela grande distância que dista desta Vila aquele lugar, visto os encarregados da fiscalização serem os que coadjuvam nas transgressões dos ditos contrabandos, o que de tudo comunico a V. Exa. para seu conhecimento.

Nos anexos de sua tese - Sobre águas revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835 a 1864) – o historiador Vinicius Oliveira (2013, p. 291) insere uma lista com a “Tipologia de embarcações do século XIX”. Tal

acréscimo tem justificativa em função das incertezas ao que exatamente estava descrevendo cada uma das várias definições que encontramos nos documentos do oitocentos, a respeito dos barcos envolvidos na navegação fluvial, de cabotagem e também oceânica. Segundo Jaime Rodrigues (2010, p. 147), dificilmente podemos classificar precisamente essas embarcações, que poderiam ser diferenciadas pela tonelagem, pela mastreação, etc. Pensando nas embarcações que trataremos neste artigo, nos servimos das investigações de Vinicius Oliveira, que entre outras referências, buscou os dicionários de marinha organizados por Amorim (1841) e pelo Barão de Angra (1877).³

BARCA: “embarcação de três mastros, dos quais o de ré só tem velas latinas, e não tem cesto de gáveas”.

BERGANTIM: “dava-se este nome aos brigues antigos cuja armação era igual a dos modernos com a diferença de não terem vela grande redonda”.

BRIGUE: “embarcação de dois mastros com cesto de gáveas, que tem só vãos e pequenas gáveas de brim, com armação à latina”.

ESCALER: “embarcação miúda com toldo, empregado no serviço dos oficiais de bordo – a mais decente de qualquer navio”.

ESCUNA: “embarcação ligeira de dois mastros e velas latinas, com uma ou duas gáveas, mas sem cestos”.

IATE: “embarcação de dois mastros e velas latinas”.

LANCHA: “a maior embarcação empregada no serviço de qualquer navio, e que dentro dele segue viagem; serve para expiar âncoras e conduzir carga e aguada, tendo para estes objetos conveniente construção”.

PATACHO: “navio de dois mastros, armados o da proa à redonda e o da ré à latina”.

SUMACA: “embarcação pequena de dois mastros, os quais, sendo inteiriços, tem encapeladura na altura correspondente para a enxárcia real, formando a continuação deles os mastreos de gávea e velacho – a maior parte delas amarram assim à proa, e o mastro grande à latina”.

Apenas dois dias depois do Natal de 1834, o 2º tenente da marinha José Maria da Rocha, comandante da escuna barca Porto Alegre, de registro na Barra de São José do Norte, apreendeu uma carga humana ilegal no Bergantim Prazeres, de Pelotas, vindo da Bahia. A carga era composta de 24 *pretos africanos novos*, duas mulheres *cabras* forras e um crioulo, sendo todos enviados ao juiz de paz para depósito e punição dos culpados.⁴ Os 24 *pretos novos* pertenciam ao proprietário da embarcação

³Trata-se do *Diccionario de Marinha que aos officiais da Armada Nacional Portuguesa*. Organizado por João Pedro d'Amorim. Publicado em Lisboa pela Imprensa Nacional, 1841; e do *Diccionario marítimo brasileiro*. Organizado por uma comissão nomeada pelo Governo Imperial sob direção do Barão de Angra. Publicado no Rio de Janeiro pela Typographia e Lithografia do Imperial Instituto Artístico, 1877 (OLIVEIRA, .

⁴AHRS – Justiça – Correspondência - São José do Norte - Juízo de Paz - 1833-1835, maço 46.

e o crioulo dizia ser escravizado do Mestre do navio. Já as duas *crioulas cabras*, elas denunciavam que o Capitão do barco “as trazia enganadas e roubadas”. Nenhum deles tinha passaporte ou guia que confirmasse a sua procedência. Segundo o Juiz de Paz, os africanos encontrados no bergantim Prazeres, “estão qualificados novos por estarem a dois meses no território do Brasil e não saberem falar nada a língua portuguesa”. O mestre ou capitão do bergantim Prazeres, no momento da apreensão, se evadiu.

Os 24 *pretos novos* foram colocados pelo juizado de paz em uma Casa de Depósito na vila de São José do Norte, vigiados por uma escolta de 4 Guardas Municipais Permanentes, sendo um deles *arvorado* de Comandante da mesma. Trataremos melhor disso mais adiante, mas na noite de 5 para 6 de janeiro de 1835, foram *roubados* dali 9 dos ditos africanos, sendo depois toda a guarda presa, por julgar o juiz de paz terem sido convenientes com o delito. Segundo essa autoridade, eles deixaram “tirar nove africanos da dita casa, sem força que os atacassem, mas sim por convivência”.

Em 20 de janeiro, o Juiz de Paz Joaquim José de Santana insiste com o Presidente da Província sobre qual deveria ser o destino dos restantes 15 africanos, pois o roubo de 9 deles mostrou que aquela vila não era local seguro, certamente sabendo que a sociedade escravista que vicejava em toda aquela parte meridional do império brasileiro, ambicionava a escravização daqueles pretos novos. Aquele Juiz comunica também que o proprietário do Bergantim Prazeres negava ser o importador desses *pretos novos* e culpava o Mestre da embarcação, que estava fugido. A autoridade judiciária informava, no final de janeiro de 1835, que foram recebidas “Cartas de Reclamações da Bahia contra o dito Mestre pelas duas cabras forras” apreendidas.

Para evidenciar a pressão que sofria do dono do bergantim Prazeres, o Juiz de Paz Santana enviou ao Presidente da Província uma “Relação dos despachos dados em alguns requerimentos feitos depois de se concluir o processo e proferir a sentença nos autos”. Eram eles:

1º requerimento	Apelação para a Junta de Paz “sobre as multas impostas ao Proprietário e que não tinha lugar o embargo”;
Despacho	Indeferido e proceda-se ao embargo até depositar as quantias determinadas por lei. Norte, 6 de fevereiro de 1835”.
2º requerimento	Réplica ao requerimento acima;
Despacho	Indeferido, “porquanto o que o Suplicante alega não tem lugar no presente caso, por ser contra o Espírito da Lei e ordens superiores que me foram determinadas a semelhante respeito. Norte, 10 de fevereiro de 1835”.
3º requerimento	“Querendo apelar da condenação injusta para o Juiz de Direito por ter sido clandestinamente conduzidos os 24 Africanos no Bergantim Prazeres, de Pelotas, querendo que o dito Mestre fosse o importador por este se ter evadido”;
Despacho	Indeferido, “porquanto só tem lugar na forma do artigo 297 do Código do Processo ⁵ , e ainda mais que sendo a Lei a respeito positiva e terminante, não pode ser interrompido o prosseguimento desta diligência por pretexto algum. Norte, 11 de fevereiro de 1835”.
4º requerimento	Citando o Alvará de 15 de abril de 1757;
Despacho	Indeferido: “porquanto a doutrina do Alvará citado não tem lugar no presente caso, pois sendo a lei positiva e terminante a este respeito, só depositando as quantias expressadas, se poderá levantar o embargo. Norte, 12 de fevereiro de 1835”.

A lista acima certamente tem a pretensão de evidenciar ao governo imperial o empenho daquela autoridade judicial em garantir o cumprimento dos preceitos governamentais, em específico o de 7 de novembro de 1831. Trata-se da configuração de um embate judiciário, no qual o litigante procura colocar na mesa, pressionando a autoridade local, várias artimanhas legislativas. Destaque-se que o charqueador Oliveira Castro está preocupado principalmente em levantar o embargo de seu bergantim, seja jogando a culpa do contrabando dos *pretos novos* no ausente mestre ou capitão daquela embarcação, seja refugiando-se em legislação do Brasil colonial.

O citado Alvará de 15.04.1757, proibiu que as penhoras, embargos e outros quaisquer procedimentos que suspendessem “as viagens dos navios portugueses, que estiverem à carga”. No caso dos navios estarem carregados para a viagem (“logo que tiverem a bordo vinte toneladas de qualquer gênero ou fazenda”) os proprietários e

⁵CAPITULO IV: DOS RECURSOS – [...] Art. 297. Da decisão do Juiz de Paz nos crimes, que não lhe compete julgar, haverá recurso para os Jurados; nos outros para as Juntas de Paz.

mestres/capitães assinariam termos de responsabilidade e poderiam seguir viagem, evitando assim “intolerável dano aos Carregadores” (SILVA, 1830, p. 503/504; SOUSA, 1827).

Em 7 de março de 1835 o juiz de paz Joaquim José Santana envia ao presidente da província Antônio Rodrigues Fernandes Braga uma correspondência permeada de mágoa e desânimo com a situação local, percebendo apoio intransigente aos escravizadores ilegais. Ele começa se lamentando que a falta de deliberações da presidência da província talvez fosse causada pelo não recebimento de seus ofícios, *consumidos* no próprio correio da vila de São José do Norte, e continua:

Sobre os africanos: tendo sido tantas as oposições que a semelhante respeito tem havido e que não há nenhum advogado, nem chicaneiro, que não tenha querido defender a causa a favor dos proprietários, afim de ver pelos meios da chicana não pagar as multas impostas Por Lei atribuindo-me que subverti e que não podia impor tais multas, as que não são impostas por mim e sim estipuladas por Lei em semelhantes casos e querendo chamar até este objeto a primeira reunião do Júri, o que me parece incompatível com aquele tribunal, mas sim julgar os criminosos pronunciados ou absolvidos, quando estes se acham presos ou afiançados, e como requerendo lhe concedesse fiança idônea as multas e mais despesas ocorridas para levantamento do embargo e seguir seu destino o Bergantim, o que se lhe concedeu até a determinação de V. Exa., afim de se conduzir com este negócio de tanta inquietação, não tendo dirigido a V. Exa. com mais brevidade por motivos de grande ataque de que fui cometido, estando ainda em convalescença, em que o meu substituto suplente se acha encarregado da Vara. Espero V. Exa. tomar em consideração e dar as providências a semelhante respeito.⁶

Lendo o ofício acima chegamos a nos sensibilizar com aquela autoridade judiciária, premida pelo apoio comunitário ao tráfico ilegal. O juiz de paz chegou a sentir em sua própria saúde toda a pressão sofrida e reclamava de seu isolamento e da falta de apoio da presidência da província, o órgão representante local dos ditames imperiais. Na verdade, ele não sabia se a omissão ou letargia da presidência da província era causada pelo desvio de suas correspondências no próprio correio local ou de alguma indecisão presidencial/imperial a respeito.

A pressão sofrida por aquele juiz de paz certamente era decorrente do apoio local aos traficantes, mas aumentava em decorrência do peso do nome do

⁶Ofício de 07.03.1835 do Juiz de Paz Joaquim José Santana ao Presidente da Província Fernandes Braga - AHRS – Justiça – Correspondência - São José do Norte - Juízo de Paz - 1833-1835, maço 46. Em correspondência de 24.03.1835 o juiz de paz informa que o Administrador dos Correios é também Juiz Municipal interino de Direito e “Protetor da mesma causa, que queria atribuir a si, para seus fins particulares. Julgo ser o motivo de se consumirem os ditos ofícios e participações feitas a V. Exa. e não havendo [exemplo] sobre semelhantes abusos e prevaricações, nunca a Lei pode ser executada, é o quanto tenho a participar”.

proprietário do barco que trouxe os *pretos novos*. O proprietário do bergantim Prazeres era Antônio José de Oliveira Castro, um dos maiores charqueadores da vizinha cidade de Pelotas. O português Antônio José de Oliveira Castro, nascido em São Bartolomeu da Esperança, região de Braga, era “uma das 12 maiores fortunas entre os empresários de Pelotas” do oitocentos (VARGAS, 2013, p. 355). Quando do inventário de sua esposa, em 1848, o patrimônio do casal foi estimado em 634:797\$351 réis (66.124 libras) e possuía uma escravaria de 175 cativos, cujo valor compunha 13,3 % do total (VARGAS, 2013, p. 378). Os investimentos desse empresário eram variados, não se limitando a produção de charque, atingindo também a navegação fluvial, interprovincial e mesmo transatlântica:

Poucos charqueadores devem ter se aventurado em viagens mais longas. Talvez o Comendador Antônio José de Oliveira Castro tenha sido o que maior sucesso obteve nestas empreitadas. Matriculado como negociante de grosso trato na Corte desde 1816, ele foi o único charqueador que esteve presente em todas as listagens organizadas por Gabriel Berute. Em 1848, por ocasião da morte de sua esposa, o advogado de Castro justificou a demora da avaliação dos bens do casal: “como é notório, tem a casa do suplicante muitas e diversas transações, cuja liquidação depende de notícias e informações de vários pontos não só do Império, mas ainda da Europa, para onde dirige seus navios”. Tendo em vista o volume de negócios que praticava, não causa surpresa que a avaliação dos seus bens, em 1848, apresentava o maior patrimônio e plantel de escravos de Pelotas na primeira metade do oitocentos – prova de que o capital mercantil estruturava e organizava o capital produtivo, ou seja, as bases do complexo charqueador escravista pelotense. (VARGAS, 2013, p. 129/130)

Jonas Vargas (2013, p. 366) considerou uma elite da elite charqueadora pelotense, composta daquelas famílias que possuíam patrimônios avaliados em mais de 50 mil libras. Dos 12 charqueadores que possuíam tal fortuna, 9 deles possuíam embarcações em seus inventários post-mortem, “contudo, somente 3 destes charqueadores possuíam navios de grande tonelagem (Barão de Butuí, Aníbal Maciel e Antônio José de Oliveira Castro) quando faleceram, sendo que os outros eram proprietários de iates – barcos menores que serviam para levar as mercadorias até o porto de Rio Grande”.

Segundo Gabriel Berute (2011, p. 81), Oliveira Castro era um dos negociantes mais frequentes no comércio de cabotagem, negociando com o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. No exterior, comercializava com Portugal, enviando couros para a cidade do Porto e de lá recebendo vinhos e sal. Gabriel Berute encontrou registros de entrada e saída da barra de Rio Grande da embarcação Prazeres, de propriedade de

Antônio José de Oliveira Castro. Sempre que a tonelagem da embarcação foi mencionada, era estipulada em 182 toneladas.

Tabela 1 – Viagens do barco Prazeres, de Antônio José de Oliveira Castro

Registro	Data	Origem	Escalas	Destino	Dias de viagem	Tripulação
53	22/11/1809	RJ		RG	11	
67	18/12/1809	Lisboa	PE	RG	19	
804	05/07/1841	RG		PT	42	13
423	03/01/1842	Porto		RG	23	11
548	18/06/1842	Bahia		RG		14

Fonte: AHRs. Marinha - Praticagem da Barra, maços 14 e 18. Abreviaturas: RJ = Rio de Janeiro; RG = Rio Grande, PE = Pernambuco, PT = Portugal. BERUTE (2011).

Na primeira viagem acima, de 1809, o mestre do barco foi Thomas Pereira de Lagos, na segunda Florêncio Jose de Azevedo e nas três seguintes Isaac de Abreu. Nas viagens de 1809 o barco Prazeres foi descrito primeiro como sumaca e depois como bergantim, mas nas seguintes foi mencionado como brigue. Na viagem de 22.11.1809 a sumaca Prazeres trouxe do Rio de Janeiro, sem dúvida para a charqueada de seu proprietário, 600 alqueires de sal. Em 05.07.1841, Oliveira Castro exportou para Lisboa uma carga de couros. Em 18.06.1842 o brigue Prazeres trouxe da Bahia, uma quantidade indefinida de sal.

O inventário post-mortem do charqueador e empresário o Comendador Antônio José de Oliveira Castro não foi encontrado, mas podemos nos basear no documento elaborado quando da morte de sua esposa, Francisca Alexandrina de Castro.⁷ Francisca e Antônio tiveram apenas uma filha, Maria Josefa de Castro Moreira, que foi casada com José Antônio Moreira. Quando do testamento de Francisca Alexandrina a filha Maria Josefa já havia falecido, existindo os seguintes netos: Francisca (12 anos), Cândida (11 anos), Maria (8 anos) e José (6 anos).

Em seu testamento, feito na cidade de Rio Grande em 19 de agosto de 1839 e aberto em novembro do mesmo ano, Francisca Alexandrina deixa registrado que era filha legítima do Capitão Inácio Antônio da Silveira e Dona Maria Inácia da Silveira, já falecidos, natural da cidade de Pelotas, “em cujo distrito morava até ao tempo em que, por motivo das alterações da província, vim com a minha família para esta

⁷APERS - Cartório de Órfãos e Provedoria de Pelotas, inventário nº 293, maço 21, inventariada: Francisca Alexandrina de Castro, inventariante: Comendador Antônio José de Oliveira Castro (viúvo).

cidade”. Era casada com Antônio José de Oliveira Castro, com quem teve uma filha, que instituiu “herdeira das duas partes da meação que me compete nos bens de meu casal”. Se Francisca morresse em Rio Grande ela queria ser enterrada em uma das catacumbas da capela de Nossa Senhora do Carmo, da qual era irmã, e legava para a Irmandade da Caridade desta cidade 300 mil réis, “para ser aplicada aos pios fins do seu instituto”, além de mais 200 mil réis ao tesoureiro da mesma irmandade, “para ele os distribuir em esmolas aos pobres no dia de meu enterro e nos seguintes até o sétimo”.

Na quinta verba do seu testamento, Francisca Alexandrina determinava que ficasse liberta a sua escravizada parda Delfina, “e rogo a meu marido, e na sua falta a minha filha e genro, que a conservem e sustentem em sua casa enquanto ela bem se comportar e lhe for sujeita e obediente”. Na 15^a verba ela legava para a parda Emerenciana, “que foi minha escrava, cem mil réis, também em moeda corrente”⁸. Ao final do testamento, ela deixava as remanescentes de sua terça ao seu marido, “nas quais é minha vontade que se compreendam as duas escravas, a parda Rosa, e crioula Fabiana, rogando, como instantemente rogo, ao mesmo meu marido, que logo que não precisar dos seus serviços, gratuitamente as liberte”.

Como a viúva de Oliveira Castro deixa anotado em seu testamento, o casal teve de fugir de Pelotas quando da guerra civil farroupilha (1835/1845), já que os rebeldes ambicionavam tomar aquele ponto central da economia provincial, dotado de numerosa escravaria, que poderia ser (pelo menos em parte) recrutada para as tropas contrárias ao império brasileiro (CARVALHO, 2013). O casal, então, mudou-se para a cidade portuária de Rio Grande, onde possuía duas casas, sendo uma delas certamente usada como residência: um sobrado, avaliado em 30 contos de réis, situado na rua da Praia, com 5 portas; e uma casa térrea, avaliada em 4 contos de réis, na rua Direita, com 5 portas de frente. Quiçá os 9 *pretos novos* roubados da Casa de depósito na noite de 5 para 6 de janeiro de 1835, não tenham sido escondidos no porão de uma dessas casas e depois conduzidos para Pelotas em uma das embarcações menores, pertencentes ao casal.

⁸O documento que libertou a parda Emerenciana foi passado em 15 de julho de 1838 e registrado em cartório em 16 de agosto do mesmo ano, assinado por Antônio José de Oliveira Castro e sua mulher Francisca Alexandrina de Castro. A alforria foi *concedida* em retribuição aos bons serviços prestados pela escravizada, e os senhores “obrigam-se a sustentá-la, vesti-la e tratá-la em suas moléstias, como pessoa de nossa família, enquanto em nossa casa e companhia quiser estar, e por nosso falecimento pedimos e ordenamos aos nossos herdeiros e testamentários lhe prestem a mesma equidade e na falta supram com a quantia de 4\$réis mensais” (APERS – 1º Cartório de Rio Grande, livro 12, folha 55).

Dez anos depois do falecimento de sua esposa, em 1849, o charqueador Oliveira Castro foi intimado pelo Juiz de Órfãos para que desse imediatamente continuidade ao seu inventário post-mortem, quando ele alegou que:

[...] sendo isso porém absolutamente impossível, pois que, como é notório, tem a casa do suplicante muitas e diversas transações, cuja liquidação depende de notícias e informações de várias partes, não só do Império, mas ainda da Europa, para onde dirige seus navios, requer o suplicante a V. Sa. haja de conceder-lhe três meses para tal fim (VARGAS, 2013, p. 129).

Logo no início do inventário, ainda em 1839, Oliveira Castro pede que suas três maiores embarcações sejam as primeiras a serem avaliadas, já que elas se encontravam no ancoradouro de Rio Grande. Essa medida certamente tinha a finalidade de que os trâmites do inventário não impedissem ou retardassem o uso desses barcos na importação ou exportação de produtos da província. São listadas três embarcações: dois brigues (Castro e Pombinha) e um brigue barca (Comércio), todos prontos para navegar e forrados de cobre.

Segundo o inventário, o brigue Castro tinha em sua tripulação 5 africanos escravizados, entre 18 e 22 anos, todos de nação mina (Gregório São Tomé, de 22 anos; José, de 20; Manoel, de 20; Lourenço, com 22 anos; e Custódio, com 18)⁹. O brigue Pombinha seguia o mesmo padrão, com 4 africanos minas, com idades entre 20 e 24 anos (José Primeiro, com 20 anos; José Segundo, com 20; Joaquim, com 24; e Baltazar com 24 anos). A barca Comércio também tinha 4 africanos minas em sua tripulação: Baltazar, com 26 anos, Caetano, com 44, João, com 18 e Pedro com 20 anos de idade. Essas embarcações foram avaliadas em 18 contos de réis a denominada Castro, 8 contos a Pombinha e 12 contos de réis a Comércio.

Estas três embarcações – dois brigues e um brigue-barca -, eram de grande porte, sendo usadas em viagens fluviais, de cabotagem ou mesmo internacionais. Note-se a ausência do bergantim Prazeres, apesar dos dados da tabela 1 ainda indicarem que ele estava sob a propriedade de Oliveira Castro pelo menos até 1842. Como a primeira avaliação feita do inventário foi no porto de Rio Grande, talvez a sumaca/brigue/bergantim Prazeres estivesse fora da província, navegando a serviço de seu proprietário charqueador, mas nos bens arrolados em 1849 ele também não aparecia, quando talvez já tivesse sido vendido. Mas pelos dados da tabela 1, pelo menos em 1841 o embargo do contrabando de 1834 já havia sido levantado.

⁹Inventário post-mortem de Francisca Alexandrina de Castro – Arquivo Público do estado do Rio Grande do Sul – Cartório de Órfãos e Provedoria de Pelotas, inventário nº 293, maço 21.

Como veremos adiante, uma embarcação deste calado era avaliada, no período, por volta de 8 a 10 contos de réis. Gabriel Aladrén(2012, p. 111) considera que o preço médio de um escravizado, de 15 a 40 anos, na fronteira da província sulina, nos anos de 1831 a 1835, era de cerca de 393 mil réis. Assim, aqueles 24 africanos seriam vendidos (ilegalmente) por cerca de 9:432\$ réis. Considerando que o roubo dos 9 *pretos novos*, nas barbas das autoridades policiais de São José do Norte, tenha sido perpetrado a mando do próprio charqueador Oliveira Castro, então o *prejuízo* dele se reduziria a 5:895\$ réis. Não era pouco e deve ter doído no patrimônio e no orgulho daquele charqueador, mas tal *prejuízo* certamente se diluía pelos outros contrabandos bem sucedidos promovidos pelo mesmo sujeito e seus associados, dos quais nenhum vestígio sobrou.

No testamento de Francisca Alexandrina de Castro ainda aparecem listados separados três iates, embarcações de menor calado, com todos os pertences: Santa Bárbara (avaliada por 2 contos de réis), São Jerônimo (3 contos de réis) e Santos Fortes (5 contos). Finalmente, a fortuna ainda trazia uma lancha para iate (100 mil réis), um saveiro (60 mil réis), um caíque (40 mil réis) e duas canoas (36 mil réis).

Em 1835, o juiz de paz levou adiante a investigação do contrabando e impôs multas ao proprietário do barco, sendo embargado o bergantim até que fossem pagas as multas e as despesas, e:

[...] ainda daquelas que é mister fazer para a sua reexportação, depois do que tem tido lugar alguns requerimentos do proprietário da dita embarcação [...] pretendendo apelar da minha sentença e vitimamente protestando contra minha pessoa e bens, em razão de se achar o Bergantim com carga do dito e com viagem destinada, querendo chamar-se este objeto para o lado da chicana, que jamais se compactua com a terminante disposição do citado decreto, tudo com o fim de evadir-se ao depósito da quantia que é obrigado, por isso que sendo a referida embarcação, a que importou neste porto os ditos africanos, e tendo fugido o respectivo mestre, antes que esse acontecimento tivesse chegado ao meu conhecimento, me parece que na falência daquele mestre, a embarcação é obrigada a toda satisfação que impõe a Lei, e por estes motivos não só não recebi a apelação da incompetência sempre deste Juízo como protesto, como outrossim tenho indeferido aos requerimentos que me tem sido apresentados neste sentido. Portanto V. Exa., tendo em vista o que levo expendido, se dignará dizer-me se me tenho conduzido em semelhante assunto segundo me incumbe a Lei. Deus Guarde a V. Exa. Vila de São José do Norte, 14 de fevereiro de 1835.

O Mestre do bergantim Prazeres chamava-se Joaquim Vieira de Magalhães e foi julgado a revelia (por estar fugido) e condenado por trazer as duas *cabras mulatas*, “enganadas e roubadas, sendo forras” e um crioulo seu escravo, todos sem

passaporte e mais 24 *pretos africanos novos*. Foram enviadas da Bahia, não se sabe por quem, as cartas de alforria das ditas mulatas forras, sendo o mestre também condenado por querer reescraviza-las. O destemido juiz impõe ao proprietário do bergantim Prazeres a multa determinada no artigo 2º da lei de 7 de novembro de 1831. Segundo o juiz, a multasomava 4 contos e 800 mil réis, mais ainda as despesas com a reexportação dos africanos de volta para o seu continente de origem. Enquanto não se fizesse o depósito dessa quantia, o bergantim ficaria embargado.

Em junho de 1835, o Presidente da Província indaga ao Juiz de Paz Suplente de São José do Norte, Joaquim da Silva Lima, sobre o desembarque dos 24 africanos novos de dezembro de 1834. Ao que parece, o 2º Tenente da Marinha José Maria da Rocha estava solicitando o pagamento da quantia que lhe cabia naquela apreensão. Silva Lima confirma tudo que já colocamos acima, aproveitando para criticar o oficial de marinha que comandou a apreensão, dizendo que se ele tivesse prendido o Mestre da embarcação criminosa, como lhe cabia, muitas questões que obstaculizaram o processo teriam se resolvido.

O oficial da marinha responsável pela apreensão do bergantim Prazeres, em São José do Norte, em 1834, José Maria da Rocha, abriu um processo em 1831 justificando a sua situação de cidadão brasileiro, o que nos permitiu descobrir vários dados de sua biografia. Nascido e batizado em Lisboa, filho de Antônio José da Rocha, aos 7 anos ele veio para São Salvador da Bahia de Todos os Santos, com sua família, “onde frequentou as primeiras letras, desde que teve idade”.¹⁰ Naquela cidade foi para a navegação de alto mar e cabotagem, ofício que desenvolveu até 1817. Ele declarava que, mesmo tendo nascido em Portugal, “não aceitou emprego, nem pensão, nem condecoração alguma de Nação Estrangeira, nem foi banido por sentença, e só sim tem servido a Nação Brasileira”. Por isso ele jurou a Constituição, sendo amante da “Causa Pública do Brasil e de Sua Majestade o Imperador, Independência e Integridade do Império do Brasil”, sendo, portanto, cidadão brasileiro. Ele sentou praça de soldado na 6ª Cia. do Regimento de Artilharia de Milícias de Salvador, aos 23 dias de abril de 1817, por Portaria Geral do Conde dos

¹⁰José Maria da Rocha foi batizado em 10.09.1894 na Freguesia de São Julião, pelo Padre Antônio Rodrigues dos Santos, tendo nascido em 22.06.1894. Era filho legítimo de Antônio José da Rocha (natural e batizado na Freguesia de Santo Ildefonso, cidade do Porto) e de Maria dos Anjos (natural e batizada da Freguesia de Santa Catarina de Monte Sinai de Lisboa). Foram padrinhos de batismo José da Cunha e Nossa Senhora (APERS – Traslado de uns autos de justificação em que foi Justificante o 2º Tenente José Maria da Rocha, nº 6021, maço 155, Porto Alegre, 1831).

Arcos e de baixa da mesma em 11.04.1821, por se achar incapaz de continuar servindo.

Nada viram ou ouviram: o roubo de nove africanos novos

Como já antecipamos acima, os 24 *pretos novos*, ilegalmente escravizados e trazidos para a província de São Pedro do Rio Grande do Sul foram depositados em um local específico, guardados por uma escolta armada. Na primeira noite em que lá estavam, de 5 para 6 de janeiro de 1835, nove daqueles africanos foram roubados daquela cadeia improvisada, sendo certamente mantidos em escravização ilegal em alguma senzala da província ou mesmo fora dela, já que o seu *importador*, o charqueador Oliveira Castro, tinha plenas condições de transportá-los para onde quisesse, até mesmo para os países vizinhos, como o Uruguai.

Para a apuração das responsabilidades desse roubo foi montado um processo pelo Juiz de Paz, e nele podemos obter alguns dados interessantes da ramificação da influência dos importadores. Os policiais presos eram: José Ricardo da Silva (comandante da guarda do depósito), Joaquim José Soares, Florêncio Xavier de Rezende e Ismael José Gonçalves. Esse último, o juiz de paz julgava “não ter sido entrado no roubo”. As autoridades se guiaram pela lei antitráfico de 1831 e pelo decreto de 12.04.1832 que a regulamentou, citando especificamente o seu artigo 5^o.¹¹

A responsabilidade dos Guardas Permanentes, para o Juiz de Paz Joaquim José Santana, era incontestável e a sua irritação parece aflorar dos autos, a medida que os vamos lendo. Logo no início do documento ele informa que o que se seguia eram os “autos de perguntas feitas aos 4 Guardas Permanente que deixaram roubar 9 pretos africanos, que estavam debaixo de sua guarda, na casa que serve de prisão desta vila”.

O primeiro documento dos autos é o ofício do cabo José Ricardo da Silva, que era o Comandante da guarda que guarnecia os 24 africanos colocados em depósito no dia 5 e roubados naquela mesma noite. No outro dia – 6 de janeiro -, coube a ele o primeiro comunicado ao juiz, informando que:

[...] desapareceram 9 escravos da Guarda, estando esta arrombada por uma porta que deitava para um pátio e uma parede toda da cozinha arrombada e vários quintais arrombados e faltando na mesma Guarda o reforço dos Guardas Nacionais, segundo a ordem de V. Exa. e juntamente a Patrulha tendo Ordem do Comandante do Destacamento para se recolher a Guarda para reforço da mesma e

¹¹APERS – Tribunal do Júri da Vila de São José do Norte – Autos Crimes pelo roubo e fuga de nove pretos africanos, autora: a justiça, réus: Florêncio Xavier de Rezende, José Ricardo da Silva, Joaquim José Soares, Ismael José Gonçalves, 1835.

estes não apareceram para o reforço da Guarda do Depósito e nada mais tenho a participar.

Informado do ocorrido, o Juiz de Paz Santana se dirigiu a casa que servia de cadeia nesta vila e indagou diretamente aos africanos *pretos novos* que ali estavam do ocorrido na noite anterior.

[...] responderam alguns deles que os pretos africanos que tinham sido furtados, tinham sido tirados um a um pela Porta da Rua, e que três daqueles que ali estavam disseram que tinham sido convidados para sair e eles não quiseram sair, e Perguntando o Juiz ao Comandante da Guarda como tinha sido aquele acontecimento, respondeu o dito Comandante da Guarda que tinham arrombado e feito um buraco na parede da cozinha, e depois abriram a porta que botava para a varanda da casa que serve de cadeia, e que por ali é que tinham roubado os ditos nove Africanos, e que ele Comandante não tinha visto nada e nem os Camaradas, disse mais o Intérprete, que perguntando as seis pretas africanas que se achavam dormindo em um quarto na varanda da mesma casa que serve de cadeia, que a elas também quiseram carregar com eles, e como elas gritassem, não as puderam fazer, responderam mais as ditas pretas que os pretos que tinham roubado tinham saído pela Porta da Rua, disseram mais os pretos Africanos que a luz esteve toda a noite acesa, e que um homem de boné entrava dentro da casa, de calço de pé em pé, pegava em um por cada veze botava fora pela porta da Rua, e que sendo os pretos que tiraram daqueles mesmos que dormiam por baixo das tarimbas, e só um que tiraram dos que dormiram dentro da alcova.

Um aspecto cômico destes autos é que o escrivão João Antônio Vilela, talvez não conhecendo a palavra ou estando por algum motivo nervoso durante o momento em que as perguntas iam sendo feitas e as respostas proferidas, em nenhum momento acertou em escrever a palavra INTÉRPRETE, sempre anotando nos autos – INTRÉPIDO. O certo é que o intrépido intérprete não foi identificado nos autos, mas indubitavelmente era um africano, provavelmente já forro, que havia passado pela diáspora transatlântica como escravizado e que era oriundo da região atlântica ocidental da África, já que conseguia se comunicar com seus parceiros, que provavelmente eram de lá provenientes, já que vinham da Bahia.

Logo em seguida o Juiz de Paz Santana ordenou o interrogatório dos “4 Guardas Permanentes que estiveram de Guarda aos pretos Africanos e deixaram roubar nove na noite do dia cinco para seis do corrente mês e ano”. Esse momento já ocorreu em 8 de janeiro, na residência do Juiz de Paz Santana. O primeiro a depor foi José Ricardo da Silva, o Guarda Permanente arvorado Comandante, que disse ser natural da Bahia, que residia nesta vila de São José do Norte de 4 para 5 anos e vivia de ser Guarda Permanente. Logo, o juiz indagou a testemunha “como ele tinha deixado roubar os nove Escravos, digo, Africanos, que estavam na sua guarda, dentro

da casa que serve de cadeia?”. Chama a atenção o erro de redação, não sabemos se do juiz ou do escrivão, confundindo os africanos pretos novos com *escravos*, mostrando como a condição daquelas vítimas do tráfico ilegal era ambígua. Além disso, a própria palavra *roubo* usada para descrever o crime parece coisificar os africanos, tornando-os como objetos passíveis de serem subtraídos por gatunos, quando na verdade houve ali sequestros em série de seres humanos ilegalmente escravizados. O comandante da guarda respondeu que não sabia “nem viu, roubar os nove africanos”, ignorando mesmo quem estava de sentinela na hora do delito, pois deitara “fora da porta da guarda, em cima de uma porta a dormir” e que só deu pela falta dos africanos de manhã, quando um vizinho lhe veio dizer que a “parede da cozinha da casa estava arrombada pelos fundos”. Daí ele passou a contar os pretos africanos e viu que faltavam 9 e logo deu parte ao Juiz de Paz. Quanto a autoria, não sabe quem foi o “roubador” dos pretos africanos.

O segundo a depor foi o português, porém súdito brasileiro, Florêncio Xavier de Rezende, que residia na vila de São José do Norte de 2 para 3 anos e que também vivia de ser Guarda Permanente. Assim como seu colega baiano José Ricardo ele assinou o depoimento, mostrando contato com a cultura escrita. Florêncio contou ao juiz que esteve de guarda das 8 até as 10 da noite e que nesse período “não saiu da guarda”, e foi depois dormir, acordando para o quarto da madrugada, “o que tudo está pronto a provar com todos os mais Camaradas e vizinhos”. De manhã, após terminar a sua sentinela, dormiu e foi acordado pelo comandante da guarda, que lhe mostrou o arrombamento. Não sabe quem foi o ladrão e nem viu ou ouviu nada.

Natural desta província de São Pedro do Rio Grande do Sul e residente nesta vila do Norte há apenas 5 meses, o próximo a comparecer ao interrogatório foi o Guarda Permanente Ismael José Gonçalves, que também assinou o seu depoimento. Ele disse que esteve de sentinela das 10 até a meia-noite, depois foi dormir, sendo chamado às 4 da manhã para “entrar de sentinela” e nada viu ou ouviu. No outro dia de manhã veio a guarda um vizinho, “morador paredes e meia da casa” e contou que tinham arrombado a parede da cozinha da cadeia. Ismael disse que não sabia que horas ocorrera o roubo e nem quem foi o ladrão.

O último guarda a prestar depoimento perante o Juiz de Paz foi o português e súdito brasileiro Joaquim José Soares, que morava na vila do Norte há 10 anos e era o único deles que não sabia ler e escrever. Joaquim esteve de sentinela da meia-noite até as 2 horas e afirmou enfaticamente “que na sua sentinela não foram roubados”

aqueles africanos e de manhã acordou e viu a porta da varanda aberta e a parede da cozinha arrombada. Durante a noite nada ouviu ou viu de suspeito ou relacionado ao delito.

Não encontramos documentos que esclarecessem quais as medidas tomadas pelas autoridades para saber do destino daqueles *pretos novos* vítimas de sequestro e acreditamos que eles nunca tenham sido localizados, certamente sendo absorvidos na massa de escravizados e passando as suas vidas em desumano e ilegal cativeiro. O Juiz de Paz Santana, concluídos os depoimentos, julgou que estava provada a culpa dos Guardas Permanentes naquele roubo dos africanos e como ordenava o Código Criminal de 1830 e o Código de Processo Penal de 1832, mandou que fossem arroladas cinco testemunhas para se proceder a sumário.

As testemunhas arroladas, na verdade, sabiam do ocorrido por terem assistido ao arrolamento e depoimento dos Guardas Permanentes, mas de qualquer maneira eles sintetizam e nos explicam algumas das coisas que ficaram dúbias até o momento.

O Guarda-mor da Alfândega Francisco de Azevedo Souza Filho, descrito como *branco*, casado, natural desta província, disse que os africanos relataram que os nove indivíduos sequestrados foram conduzidos por um homem usando um boné, o qual entrou na casa da cadeia “pé por pé”, levando um a um os 9 *pretos* “até a porta da rua e ali os entregava a outros que os estavam recebendo”. Para Souza Filho, como a luz da cadeia improvisada esteve sempre acesa, acha impossível “não ser este acontecimento presenciado pela guarda”. O Ajudante do Correio da vila de São José do Norte Ricardo José Ribeiro, também *branco* segundo os critérios daquela sociedade racialista, natural desta província, com 19 anos de idade, acrescentou que o homem de boné era “igual aos outros permanentes” e que ele ameaçou aos africanos como uma faca, mas apesar disso alguns gritaram e impediram que mais pessoas fossem sequestradas.

Português natural da Ilha Graciosa (parte do arquipélago dos Açores), o negociante Severo da Cunha Machado (*branco*, casado, súdito brasileiro, de 25 anos de idade) declarou que ouviu dizer que os africanos foram *roubados* “por consentimento dos mesmos Permanentes que se achavam de guarda aos mesmos *pretos*”. Disse que a casa onde estavam os *pretos* não tinha sido arrombada e que a parede da cozinha da guarda “mostrava ser arrombada de dentro para fora, por isso é de presumir que os ditos pretos foram roubados por consentimento dos ditos

Guardas Permanentes, ou por eles mesmos Permanentes, visto eles pretos Africanos não serem tirados por força”.¹²

Em 16 de janeiro de 1835 o Juiz de Paz Santana considera culpados os réus, “todos soldados Permanentes da guarda do depósito de 24 pretos africanos, pelo roubo público feito a nove dos ditos africanos, os quais se achavam debaixo da confiança de sua Guarda, e os deixaram roubar para reduzi-los a escravidão”. O escrivão João Antônio Vilela, então, como lhe cabia, foi a casa que servia de cadeia e ali fez a intimação da sentença aos réus, que já estavam presos.

Como em São José do Norte não houvesse prisão adequada para receber “presos de consideração”, os Guardas Municipais Permanentes foram enviados para a cadeia da vila de Rio Grande, que era a cabeça da comarca, mas o juiz municipal local não os aceitou e devolveu, o que acabou permitindo a fuga de três dos policiais, quando do retorno dos mesmos. Em carta de 19 de janeiro de 1835, o Juiz de Direito interino de Rio Grande Manoel Joaquim de Souza Medeiros, recusa receber os policiais presos, dizendo que a cadeia daquela vila era pequena e insegura:

[...] e não sendo ninguém obrigado a fazer, ou deixar de fazer, o que a Lei não manda, bem como não parecendo de justiça que os Cidadãos desta Vila sofram o peso de guardar presos de outros Municípios, e nem os cofres da Câmara Municipal desta Vila, a despesas da manutenção dos preditos presos; todavia, logo que Vossa Mercê me seja apontada a Lei que autorize a sua requisição, será por mim cumprida.

O único policial a permanecer aguardando a sessão do júri e o pronunciamento dos jurados foi o português naturalizado brasileiro Florêncio Xavier de Rezende, que em seu depoimento foi enfático em afirmar a sua inocência e declarando, como já apontamos acima, que tudo que alegava “está pronto a provar com todos os mais Camaradas e vizinhos”. Os relatos do Juiz de Paz Santana ao Presidente da Província mostram que esta autoridade estava convencida da inocência desse policial e que a culpa seria dos outros seus colegas, principalmente do cabo comandante da guarda, que tinha a chave da porta onde estavam depositados os africanos, a qual não havia sido arrombada.

Assim como não sabemos o destino dos 9 africanos roubados, também desconhecemos para onde foram e como viveram os três policiais fujões, os quais

¹²Em 1849 Severo foi acusado de roubo, mas foi absolvido. Tinha 40 anos, era negociante, dizia ser morador desta cidade desde 1832 e atuava como Inspetor de Quarteirão. Em 1854 ele tinha uma casa de molhados na vila de Rio Grande, quando foi processado por não pagar uma dívida (APERS – Juízo Municipal e do Comércio do Rio Grande – Embargo, nº 25, maço 10, 1854, Embargante: Francisco da Silva Flores, Embargado: Severo da Cunha Machado; Tribunal da Relação, Sentença a favor do Réu: Severo da Cunha Machado, Autora: Laura Maria de Siqueira, 1849).

com sua fuga da justiça praticamente assumiram a responsabilidade e a culpa pelo sequestro ocorrido naquela noite de 5 para 6 de janeiro de 1835. Teriam atravessado a fronteira para o Uruguai ou se dispersado pela província sulina com uma boa recompensa pelo crime cometido no bolso ou teriam passado a integrar o grupo de trabalhadores a serviço do charqueador Oliveira Castro?

O caso então foi assumido pelo Promotor Público Custódio Manoel Vieira de Araújo e pelo Juiz Municipal e interino de Direito José Joaquim de Castro Amarante, atuando como defensor do réu José Brás Correia.¹³ Na sessão do júri de 16 de maio de 1835 o defensor do réu declarou que a acusação era “ilegal e isenta de toda a prova” e que o réu “não foi sabedor de tal delito, nem para ele de maneira alguma prestou o seu consentimento”. O único réu a prestar contas a justiça disse que só soube do roubo de manhã pelo cabo da Guarda Permanente e que “não viu bulha alguma”. O júri, por unanimidade de voto de seus membros, declarou que “não achou criminalidade contra o réu Florêncio Xavier de Rezende” e ele foi absolvido

O que se deduz dos depoimentos é que os africanos estavam em uma casa e a guarda se localizava em outra. O arrombamento teria ocorrido na casa em que estava a guarda, que nada ouviu e nem viu. Os africanos teriam saído, sendo sequestrados, porque o seu condutor usando boné era justamente um dos homens que os devia estar protegendo e só quando perceberam que estavam sendo vítimas de um crime é que resistindo, gritando e se negando a sair, mesmo ameaçados por uma faca. Parece, aliás, que a resistência partiu das africanas.

Considerações finais

Talvez em decorrência da guerra civil que começou em 1835, da desorganização das próprias autoridades imperiais ou do extravio das fontes relacionadas ao caso, não temos certeza do que ocorreu com os 15 *pretos novos* desembarcados pelo bergantim Prazeres em São José do Norte, em dezembro de 1834. Não sabemos nem as nações daqueles africanos, mas como vieram da Bahia e como esta província tinha relações privilegiadas com a costa africana ocidental, suspeitamos tratem-se de minas ou de outros grupos de proveniência e etnia próximos. Como o movimento farroupilha estourou, coincidentemente, no próprio

¹³Outras duas testemunhas confirmaram o que vinha sendo afirmado nos depoimentos; eram elas: (01) - José Alves dos Reis: branco, solteiro, do reino de Portugal, súdito português, 30 anos, morador nesta vila, vivia de sua agência; e (02) - José Joaquim da Silva – branco, casado, do reino de Portugal, súdito brasileiro, 42 anos, morador nesta vila, vivia de ser empregado na Alfândega desta vila.

momento do desembarque e apreensão, não acreditamos que eles não tenham tido outro destino que o envio para a Corte do Rio de Janeiro, se somando aos africanos livres ali instalados, sendo seus serviços entregues a instituições públicas ou indivíduos. Isso se não foram mantidos em cativeiro ilegal, como milhares de outros.

Em 2012, representando a Fundação Cultural Palmares, o historiador Luiz Felipe de Alencastro defendeu no Superior Tribunal Federal o “sistema de reserva de vagas com base em critério étnico-racial (cotas) no processo de seleção para ingresso em instituição pública de ensino superior”, usando como argumento, entre outros, a ilegalidade de boa parte da escravidão brasileira, em decorrência das leis antitráfico de 1818, 1831 e 1850. Usando os dados obtidos pela historiadora Beatriz Gallotti Mamigonian e divulgados em sua tese de doutoramento de 2002, publicada no Brasil em 2017, Alencastro alega:

O tratado anglo-português de 1818 vetava o tráfico no norte do equador. Na sequência do tratado anglo-brasileiro de 1826, a lei de 7 de novembro de 1831, proibiu a totalidade do comércio atlântico de africanos no Brasil.

Entretanto, 50.000 africanos oriundos do norte do Equador são ilegalmente desembarcados entre 1818 e 1831, e 710.000 indivíduos, vindos de todas as partes da África, são trazidos entre 1831 e 1856, num circuito de tráfico clandestino. Ora, da mesma forma que o tratado de 1818, a lei de 1831 assegurava plena liberdade aos africanos introduzidos no país após a proibição. [...] Tais penalidades são reiteradas no artigo 4º da Lei de 4 de setembro de 1850, a lei Eusébio de Queirós, que acabou definitivamente com o tráfico negro.

Porém, na década de 1850, o governo imperial anistiou, na prática, os senhores culpados do crime de sequestro, mas deixou livre curso ao crime correlato, a escravização de pessoas livres. De golpe, os 760.000 africanos desembarcados até 1856 -, e a totalidade de seus descendentes -, continuaram sendo mantidos ilegalmente na escravidão até 1888. Para que não estourassem rebeliões de escravos e de gente ilegalmente escravizada, para que a ilegalidade da posse de cada senhor, de cada sequestrador, não se transformasse em insegurança coletiva dos proprietários, de seus sócios e credores -, abalando todo o país -, era preciso que vigorasse um conluio geral, um pacto implícito em favor da violação da lei. Um pacto fundado nos “interesses coletivos da sociedade”, como sentenciou, em 1854, o ministro da Justiça, Nabuco de Araújo, pai de Joaquim Nabuco.

O tema subjaz aos debates da época. O próprio Joaquim Nabuco [...] -, escrevia com todas as letras em “*O Abolicionismo*” (1883): “Durante cinquenta anos a grande maioria da propriedade escrava foi possuída ilegalmente. Nada seria mais difícil aos senhores, tomados coletivamente, do que justificar perante um tribunal escrupuloso a legalidade daquela propriedade, tomada também em massa”.

Tal “tribunal escrupuloso” jamais instaurou-se nas cortes judiciárias, nem tampouco na historiografia do país. Tirante as ações impetradas

por um certo número de advogados e magistrados abolicionistas, o assunto permaneceu encoberto na época e foi praticamente ignorado pelas gerações seguintes.

Resta que este crime coletivo guarda um significado dramático: ao arrepio da lei, a maioria dos africanos cativados no Brasil a partir de 1818 -, e todos os seus descendentes -, foram mantidos na escravidão até 1888. Ou seja, boa parte das duas últimas gerações de indivíduos escravizados no Brasil não era escrava. Moralmente ilegítima, a escravidão do Império era ainda -, primeiro e sobretudo -, ilegal. Como escrevi, tenho para mim que este pacto dos sequestradores constitui o pecado original da sociedade e da ordem jurídica brasileira. (ALENCASTRO, 2014, p. 403)

Beatriz Mamigonian(2017, p. 79) nos informa que a reexportação dos *africanos livres* de volta para a África jamais ocorreu, até porque as autoridades britânicas consideravam provável que esse transporte acarretasse a sua reescravidão. Isso pode ser verificado em um documento de 1856, que relata uma queixa feita pelo Cônsul Inglês ao Governo Imperial, a respeito do “fato bárbaro que praticaram em Lagos, na Costa da África, os Capitães dos navios Portugueses – General Rago e Emília – para com diversos Africanos libertos, que da cidade da Bahia se transportaram para aquela costa”.¹⁴ Interpelado a respeito, o Auditor Geral da Marinha José Batista Lisboa respondeu ao Ministro da Justiça José Tomás Nabuco de Araújo, em ofício de 10 de junho de 1856. Segundo Nabuco de Araújo, o governo britânico pede proteção aos *africanos emancipados* que da Bahia foram para a Costa da África e sugere que seja tomada como providência, “consistindo ela em obrigar-se a que prestem fiança os donos dos navios, para desembarcarem esses seus passageiros nos lugares que lhes forem designados no ato da saída, por eles mesmos”. O Auditor da Marinha informa que concorda que esse “funesto acontecimento” deve ser investigado e todas as providências cabíveis tomadas, inspiradas as autoridades pelos “deveres sociais e de humanidade”. Já que houveram assassinatos de alguns dos africanos, então se deve proceder com a justiça, independente dos indivíduos atingidos pelo crime. Mas alerta que os africanos a que se refere o Governo britânico não eram dos “emancipados pelo Governo de S. M. I.”, referindo-se aos *africanos livres* em função das leis de 1831 e, principalmente, 1850, “pois que não eram senão pretos Minas, que sendo escravos, com seu dinheiro se resgataram e deliberaram partir para o lugar de seu nascimento”. Para aquela autoridade, a medida proposta pelos ingleses parece cabível para o caso dos “Africanos Emancipados pelo Governo

¹⁴ANRJ - GIF1 - 5H-371 - Ofício de 10 de junho de 1856, de José Batista Lisboa (Auditor geral da Marinha) para José Tomás Nabuco de Araújo (Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça).

de S. M. I. e que são obrigados a sair do país”, mas acha que podia ser ainda mais radical, já que não só os donos dos navios assinariam a fiança, mas também os Capitães das embarcações também assinariam “um termo na Polícia, pelo qual se obriguem, debaixo das penas da Lei, a conduzir os africanos ao porto de seu destino, dando-lhes todo o tratamento conveniente, e que logo que os deixe em terra livres de todo o perigo, obtenham das autoridades locais um certificado, por onde prove ao Governo de S. M. I. que eles chegarão a salvamento e se conservam sem inconveniente algum”. Também acha que o governo imperial deveria tratar com as autoridades locais africanas, fornecendo uma lista dos africanos, com os nomes, sinais, nome do capitão do navio que os transportava. As autoridades africanas deveriam cooperar para que os africanos embarcados do Brasil chegassem as suas residências em segurança e que isso fosse comunicado ao Governo imperial, o qual deveria investigar os lugares mais seguros da costa da África.

Uma fonte documental que julgamos que pudesse nos trazer informações a respeito do tráfico de 1834, e de outros, eram os relatórios apresentados pelos Presidentes da Província a Assembleia Legislativa provincial, conforme ordenava o artigo 8º da Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834 (o chamado Ato Adicional). Entretanto, a guerra civil farroupilha interrompeu os trabalhos legislativos e, portanto, temos um relatório feito em 1837 pelo Presidente da Província Feliciano Nunes Pires, no qual nada é mencionado sobre os 80 africanos boçais de São José do Norte. Depois, pacificada a província, o então Barão de Caxias relatou aos deputados o estado da província, em 1842, mas também silenciou sobre o caso de 1836 ou outro qualquer caso similar.

Como dissemos acima, mesmo que não tenhamos localizado (ainda) uma lista dos 24 africanos contrabandeados para o Rio Grande de São Pedro em 1834, o fato deles terem vindo da Bahia, nos faz pensar que provavelmente fossem provenientes da região da costa africana ocidental. Para os senhores escravistas gaúchos, entreter relações com elites mercantis enraizadas em cidades portuárias que tinham conexões com partes específicas do litoral africano, era muito vantajoso em seus anseios insaciáveis de obtenção de *pretos novos*. O frustrante e o amedrontador, entretanto, para os planos e mentalidades dessas elites, era que tal bônus sempre tinha um ônus correspondente: esses africanos escravizados não eram meras *coisas* e inapelavelmente acionavam suas culturas nativas, arquitetando estratégias político-

religiosas e identitárias e resistiam aos planos voltados a sua exploração e ao seu genocídio físico e cultural.

Tal assertiva fica palpável quando examinamos correspondências da recém-instalada Câmara Municipal de Pelotas, nas quais os vereadores reivindicavam o amparo do governo imperial, aterrorizados com o possível espraiamento dos intentos insurreccionais dos malês (REIS, 2003), que apavoraram os senhores escravistas baianos em 1835.

Passados pouco mais de trinta dias da explosão da Rebelião dos Malês em Salvador, os vereadores de Pelotas substancializaram os seus temores em um ofício, datado de 17 de fevereiro de 1835 e dirigido ao Presidente da Província Antônio Rodrigues Fernandes Braga.¹⁵ Nele os edis, informados por um impresso e por cartas particulares do que ocorrera na Bahia na noite de 24 para 25 de janeiro daquele ano, mesmo que expressem o seu alívio por ter a repressão agido a tempo de abafar aquela insurreição, alertam que os seus *efeitos* podiam ainda:

[...] causar danos irreparáveis, porquanto, sendo esta província ordinariamente o receptáculo dos escravos de má conduta que d'outras províncias do Império vem a vender, principalmente depois que o Maranhão deixou de os receber, e sabendo esta Câmara Municipal, pelas ditas cartas particulares que se dirigem da referida Cidade da Bahia porção de escravos Nagôs, e Oçás [haussás] para aqui serem vendidos, e é de acreditar que eles sejam dos implicados n'aquela insurreição, e os seus donos os tenham subtraído à vingança das Leis, ou queiram ver-se livres de escravos cujas Nações por vezes tem posto em prática crimes tão horrorosos; e sendo evidente que se taes escravos vierem, serão vendidos / a maior parte / para as Xarqueadas que existem neste Município, onde [palavra rasgada] contém de dois a três mil cativos, quase [em] contato uns dos outros, pela proximidade em que se acham ditas xarqueadas, receando-se deste modo que eles venham engrossar o número dos desmoralizados, apesar do cuidado e vigilância dos donos das ditas Xarqueadas, e tentarem algumas desordens, que é mais conveniente evita-las, do que puni-las; por todos estes motivos, esta Câmara Municipal encarregada pelo Artigo 71 da Lei de 1º de Outubro de 1828, para deliberar sobre os meios de manter a tranquilidade, e segurança dos habitantes do seu Município, se reuniu hoje extraordinariamente, para tomar na devida consideração objeto de tanta transcendência; e desejando conciliar o direito de propriedade com o bem estar do Povo que representa, sem ofender a boa harmonia que deve subsistir entre as Províncias do Império, deliberou-se unanimemente fazer subir ao conhecimento de V. Exa. todo o expendido e que a esta Câmara Municipal parece conveniente nas presentes circunstancias, que os escravos Nagôs e Oçás que vierem remetidos da Bahia para se venderem nesta província, sejam depositados com segurança na Villa do Rio Grande, a fim de proceder-se aos necessários exames e para

¹⁵AHRS – Fundo Autoridades Municipais, caixa 46, maço 103, Pelotas.

serem reenviados, e entregues às Autoridades d'aquela Província, se por ventura tais escravos forem dos sediciosos.

Especificando o risco da importação dos nagôs e dos haussás, justamente *nações* que vinham da costa ocidental africana, principalmente através dos comerciantes baianos, os vereadores pelotenses pediam que o império agisse no sentido de filtrar os aqui chamados *minas*, investigando se eles não compunham a elite muçulmana que se revoltara em Salvador.¹⁶ Destaque-se que pelos dados que temos da população de Pelotas, relativos ao ano de 1833, os habitantes chegavam a 10.873 indivíduos, sendo destes 5.623 escravizados (51,7%) e 1.137 libertos (10,4%) (VARGAS, 2013, p. 114).

Raras são as fontes que temos sobre o tráfico ilegal de escravizados africanos para o Rio Grande do Sul. Os traficantes, sequestradores e *importadores* eram pessoas cheias de prestígio social e dificilmente as autoridades públicas conseguiam enquadrá-las, fazendo-as assumir as responsabilidades pelos crimes cometidos. O caso do sequestro dos 24 *pretos novos* apreendidos em dezembro de 1834 na barra de São José do Norte nos ajuda a pensar na província sulina como parte das redes nacionais e internacionais de tráfico ilegal de africanos escravizados. A vigilância do governo imperial, pressionado pelos britânicos, fez com que o porto de Rio Grande se tornasse um local perigoso para o tráfico ilegal, mas na vizinha vila de São José do Norte desembarques continuaram a ser feitos e desses fatos os documentos que manejamos nesse artigo dão uma ideia, mesmo que limitada, do que ocorria.

Bibliografia:

ACIOLI, G., MENZ, M. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII). *Afro-Ásia*. n. 37, 2008, pp. 43-73.

AL-ALAM, Caiuá Cardoso. *A Negra Força da Princesa: Polícia, Pena de morte e Correção em Pelotas (1830-1857)*. Dissertação (Mestrado em História). São Leopoldo, PPGH / Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), São Leopoldo, 2007.

ALADRÉN, Gabriel. *Sem respeitar fé nem tratados*. Escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835). Tese (Doutorado em História) – PPGH/Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. Formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

¹⁶Dentre as *nações* da diáspora, os *minas* foram talvez aqueles que mais empreenderam táticas de resistência na cidade de Pelotas, seja através de fugas, quilombos, criação de famílias e parentelas, obtenção de alforrias, etc. A respeito ver: PINTO (2012 e 2018) e PINTO; MOREIRA; AL-ALAM, 2013.

_____. As cotas raciais na UNB: um parecer apresentado ao STF contra a ADPF 186. In: Flavio Gomes e Petrônio Domingues. (Org.). *Políticas da Raça*. Experiências e legados da Abolição e da pós-emancipação no Brasil. São Paulo, Selo Negro, 2014, p. 403-411.

BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790- c. 1825*. Dissertação (Mestrado em História). PPGH / Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

_____. Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 – c; 1830: tráfico negreiro e conjunturas atlânticas. (1740-1777). XAVIER, Regina Célia Lima. Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. São Paulo, Alameda, 2012: p. 207/228.

_____. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808 – 1850)*. Tese (Doutorado em história) - UFRGS- PPGH, Porto Alegre, 2011.

BUNSE, Heinrich Adam Wilhelm. *São José do norte: Aspectos linguístico-etnográficos do antigo município*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1981.

CARVALHO, Daniela Vallandro de. *Fronteiras da Liberdade*. Experiências Negras de Recrutamento, Guerra e Escravidão: Rio Grande de São Pedro, c. 1835-1850. [Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História Social / Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil Oitocentista*. São Paulo: Companhia das letras, 2012.

CHALHOUB, Sidney. Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX). *Revista de História Social*, n. 19, 2010.

FARINHA, Alessandra Buriol. *Memória e História da Mui Heroica Villa de São José do Norte: a Festa de Nossa Senhora dos Navegantes*. Tese (Doutorado em Memória Social e Patrimônio Cultural) - Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2017.

FLORES, Moacyr. *Contrabando de Escravos*. Porto Alegre: Pradense, 2013.

FORTES, Amyr Borges; WAGNER, João Baptista Santiago. *História administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo, 1963.

KLEIN, Herbert. *O Tráfico de escravos no Atlântico*. Novas abordagens para as Américas. Ribeirão Preto, SP, FUNPEC editora, 2004.

KUHN, Fabio. Clandestino e ilegal: o contrabando de escravos na Colônia do Sacramento (1740-1777). XAVIER, Regina Célia Lima. Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. São Paulo, Alameda, 2012: p. 179/205.

KÜHN, Fábio & COMISSOLI, Adriano. Administração na América portuguesa: a expansão das fronteiras meridionais do Império (1680-1808). *Revista de História(USP)*, v. 169, p. 53-81, 2013

LOPES, G. A. Negócio da Costa da Mina. Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos – Pernambuco, 1654-1760. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008. MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos Livre: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

PINTO, Natália; MOREIRA Paulo; AL-ALAM, Caiuá. *Os Calhambolas do General Manoel Padeiro: práticas quilombolas na Serra dos Tapes (RS, Pelotas, 1835)*. São Leopoldo, Oikos, 2013.

OLIVEIRA, Vinicius Pereira. *Sobre Águas Revoltas: cultura política maruja na cidade portuária de Rio Grande/RS (1835-1864)*. Tese (Doutorado em História). PPGH - UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PINTO, Natália Garcia. *A benção Compadre: experiências de parentesco, escravidão e liberdade em Pelotas, 1830/1850*. Dissertação de Mestrado. São Leopoldo, UNISINOS, 2012.

_____. *Gerações de senzalas, Gerações de Liberdade: experiências de liberdade em Pelotas/RS, 1850/1888*. Tese (Doutorado em história) – Programa de Pós-graduação em História, UFRGS, Porto Alegre, 2018.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil. A história do levante dos malês em 1835*. Companhia das Letras, 2003.

RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

_____. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp, 2000.

SCHERER, Jovanide Souza. *Experiências de busca pela liberdade. Alforria e comunidade africana (Rio Grande, século XIX)*. Dissertação (Mestrado em história) – Programa de Pós-graduação em História / Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2008.

SILVA, Antônio Delgado da. *Coleção da Legislação Portuguesa desde a última compilação das ordenações. Legislação de 1750 a 1762*. Tipografia Maigrense, Lisboa, 1830.

SILVA, Ricardo Tadeu Caíres Silva. *Memórias do Tráfico Ilegal de Escravos nas Ações de Liberdade. Revista Afro-Ásia*. Nº 35. Salvador, Centro de Estudos Afro-Orientais / Universidade Federal da Bahia, 2007, 37-81.

SOARES, C. E. L.; GOMES, F.; GOMES, J. B. F. *No Labirinto das Nações. Africanos e Identidades no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2005.

SOUSA, Joaquim José Caetano Pereira e. *Esboço de um dicionário jurídico, teórico e prático, remissivo as leis compiladas e extravagantes. Tomo 2º*. Tipografia Rolandiana, Lisboa, 1827.

VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas Margens do Atlântico: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, UFRJ, Rio de Janeiro, 2013.

**Recebido em Outubro de 2019
Aprovado em Dezembro de 2019**