

Daniela Paiva Yabeta de Moraes

Tráfico de africanos e pirataria: o caso do iate do Jovem Maria (1850-1851)

Mestranda em História das
Instituições – UNIRIO
danielayabeta@gmail.com

Resumo: A Lei Eusébio de Queiroz, de 04 de setembro de 1850, alterou a tramitação dos processos judiciais referente ao tráfico de africanos para o Brasil colocando-os à jurisdição de um tribunal especial: a Auditoria Geral da Marinha. Logo em seguida, em 14 de outubro de 1850, o decreto 708 regulava a execução da referida lei e determinava a forma de atuação do tribunal. Nos processos da Auditoria da Marinha, podemos algumas vezes conhecer o destino dos africanos e da tripulação apreendida. Este artigo trata da condenação da tripulação do *Jovem Maria*, um iate comandado pelo espanhol Nicolau Eschevarrea, apreendido no sul fluminense da província do Rio de Janeiro em 1850, com 291 africanos a bordo.

Palavras – Chave: Tráfico de africanos – Auditoria da Marinha – Marinheiros

Abstract: The Law Eusébio de Queiroz, from September 4th, 1850, altered the judicial processes referring to the africans' traffic for Brazil putting them by the jurisdiction of a special court: the Navy's Auditing. Soon, on October 14th of 1850, the decree 708 was regulating the execution of the above-mentioned law and was determining the form of acting the court. In the processes of Navy's Auditing, we can see the destiny of the africans and of the apprehended crew. This article treats the condemnation of *Jovem Maria's* crew, a yacht commanded by Nicolau Eschevarrea, apprehended in Rio de Janeiro's province in 1850, with 291 africans on board.

Enviado em 11 de fevereiro
de 2009 e aprovado em 20
de março de 2009.

Key words: Slave Trade, Navy's Auditing, Sailors

Em 29 de dezembro de 1850, por volta das 5h da tarde, o vapor de guerra *Urânia* da Marinha de Guerra Brasileira, patrulhava a costa da Ilha Grande, na altura da Ilha da Marambaia, região sul fluminense do Rio de Janeiro, quando avistou o iate *Jovem Maria*. O comandante do vapor, primeiro tenente da Armada Delfim Carlos de Carvalho, decidiu interceptar o iate por suspeitar de envolvimento com o tráfico atlântico de escravos. Ao tomarem o controle da embarcação, abriram as escotilhas do negreiro e se depararam com 291 africanos – homens, mulheres e crianças. O *Jovem Maria* foi apresado e, tanto os tripulantes quanto os africanos foram apreendidos e remetidos a Casa de Correção da Corte. O processo foi encaminhado à Auditoria Geral da Marinha.

Para entender um pouco melhor o funcionamento da Auditoria, porque o processo de apreensão do *Jovem Maria* foi instaurado nesse tribunal e por qual motivo a tripulação do navio foi condenada pelo crime de pirataria, proponho lembrar brevemente os tratados internacionais firmados entre Inglaterra e Portugal, e posteriormente, Inglaterra e Brasil, assim como as leis de proibição ao tráfico de africanos promulgadas no Brasil em 1831 e 1850.

Começamos pelo ano de 1807, quando o governo inglês proibiu a participação de seus súditos no comércio atlântico de escravos e promoveu uma campanha militar e diplomática contra o mesmo. O principal alvo desta campanha era Portugal e, três anos depois, em 1810, os dois países assinaram um tratado de Aliança e Amizade no qual a coroa portuguesa comprometia-se a manter o tráfico somente com os territórios africanos que lhe pertencessem ou sobre os quais Portugal tivesse “legítimas pretensões” (RODRIGUES, 2000: 97). O resultado desse tratado foi refletido nos anos seguintes, quando membros da burocracia inglesa ligados ao comércio marítimo reclamaram que os traficantes portugueses não eram bem policiados por Portugal. (COUCEIRO, 2005: 63). Essas queixas chegaram ao Congresso de Viena, em 1815, onde mais uma vez, Portugal e Inglaterra firmaram novo tratado delimitando precisamente que o tráfico fosse abolido ao norte do paralelo do Equador, região que incluía a tradicional fonte abastecedora da Costa da Mina. Mesmo assim, a continuidade do tráfico nessa região, foi por muitos anos motivo de conflito e negociação entre os governos inglês, português, e posteriormente brasileiro (RODRIGUES, 2000: 98).

Em 1817, uma Convenção Adicional funcionou como uma regulamentação dos pontos firmados em 1815 entre Portugal e Inglaterra. Estavam previstos nessa convenção: o direito de ambos os governos de dar buscas em navios um do outro para verificar a mínima suspeita de tráfico de escravos; o apresamento das embarcações que navegassem ao norte do Equador carregadas de africanos; a indenização por apresamentos indevidos; a proibição de capturas em águas territoriais de ambas as nações e a criação de comissões mistas anglo-portuguesas no Rio de Janeiro, Serra Leoa e Londres. Essas comissões eram compostas de um comissário-juiz e um comissário-árbitro de cada nação que eram os responsáveis por julgar a qualidade da presa. Em caso de liberação, eles deveriam estipular o valor a ser pago ao proprietário a título de indenização, e em caso de condenação, o produto da venda dos navios seria dividido entre os dois governos e os africanos apreendidos seriam alforriados e prestariam serviços como trabalhadores livres (RODRIGUES, 2000: 98).

Os termos firmados com esse novo tratado motivaram confrontos que revelavam a dificuldade do governo português e brasileiro em fazer cumprir seus compromissos as-

sumidos. Dificuldades que aumentaram ainda mais com a declaração feita pelo governo inglês de que nenhum estado do Novo Mundo seria reconhecido pela Grã-Bretanha se não tivesse completamente abolido o comércio de escravos. Diante de toda essa pressão, em 1823 a Inglaterra “cobrou um ato voluntário” do governo brasileiro sobre o fim do tráfico de africanos para que não fosse necessário obter o resultado por outros meios. As conversas entre os dois países prosseguiram até 1825, centradas na barganha envolvendo o reconhecimento da independência do Brasil em troca de garantias seguras da abolição do tráfico. O resultado foi a assinatura de um tratado anglo-brasileiro, em 13 de novembro de 1826, que previa o fim do comércio de escravos na costa da África, sendo considerado pirataria, além de manter os termos da Convenção Adicional de 1817 (RODRIGUES, 2000: 100).

Foi parte desse tratado de 1826 que serviu como base para a lei de 07 de novembro de 1831, a qual afirmava que todos os africanos que fossem vendidos como escravos no Brasil, desta data em diante, seriam considerados libertos. Aos traficantes era prevista uma multa referente às despesas de reexportação dos libertos de volta para África (COUCEIRO, 2005: 64), mas apesar das duras penas previstas na legislação, o tráfico reassumiu a constância anterior e até aumentou seu volume.

O debate, sobre o fim do tráfico entre os governos brasileiro e inglês continuou cada vez mais acalorado nos anos seguintes. A recusa do governo brasileiro em fazer valer a proibição ao comércio de africanos nos moldes que o governo britânico desejava levou a promulgação unilateral do *bill* Aberdeen em 1845. Tratava-se de uma lei que autorizava o governo inglês a julgar os navios brasileiros como piratas, em tribunais ingleses, quaisquer que fossem os locais onde ocorressem as capturas (RODRIGUES, 2000: 115).

Enquanto isso, os desembarques clandestinos continuavam e contavam com a cumplicidade de uma série de agentes do Estado brasileiro corrompidos por traficantes e grandes senhores de escravos. Era comum a contratação de pessoas para observarem a costa brasileira sinalizando para que pequenas embarcações, num momento de menor atenção dos ingleses, levassem os escravos para o continente onde eram depositados em lugares já preparados para recebê-los e vestidos como se fossem escravos que viviam há tempos no Brasil. (COUCEIRO, 2005: 64).

Além da pressão inglesa, o medo da haitianização e a busca pela garantia da integridade do território brasileiro foram questões chaves para que os debates sobre o fim do tráfico de escravos se tornassem cada vez mais fortes na Assembléia Geral, isto até 04 de setembro de 1850, quando foi finalmente promulgada a lei 581, proibindo o tráfico internacional de escravos. Desde então, conforme o artigo primeiro da referida lei determinava, os navios brasileiros, onde quer que fossem encontrados, e os estrangeiros descobertos em portos, baías, ancoradouros e águas territoriais do Brasil, que estivessem transportando escravos, eram passíveis de captura pelas autoridades brasileiras.

Conhecida como “Eusébio de Queiroz”, a lei de 1850 alterou a tramitação dos processos judiciais referentes ao tráfico de africanos para o Brasil. Dentre as novas atribuições, dois artigos merecem destaque: o artigo 4º - que equiparava juridicamente o tráfico de africanos à pirataria e colocava os traficantes sujeitos ao pagamento das despesas de reexportação dos africanos que fossem apreendidos e eventualmente embarcados de volta à África, e o artigo 8º - que determinava que o apresamento das embarcações e a

liberdade dos africanos apreendidos deveriam ser julgados em primeira instância por um tribunal especial, a Auditoria Geral da Marinha, e em segunda instância pelo Conselho de Estado.

Pouco depois, em 14 de outubro de 1850, o decreto 708 estabelecia medidas efetivas de repressão ao ilícito comércio. Determinava que as embarcações suspeitas de envolvimento no tráfico deveriam ser apresadas e encaminhadas ao porto mais próximo. Cabia ao apresador comunicar por escrito ao Auditor de Marinha competente o motivo do apresamento. No documento o apresador deveria relacionar dia e hora em que foi efetuada a apreensão, em que paragem e altura, que bandeira a embarcação trazia, se tentou fugir de vista, relacionar o número de africanos encontrados suspeitos de serem livres – de acordo com a lei de 07 de novembro de 1831, descrever os documentos apresentados pela tripulação, enfim, tudo que comprovasse o comprometimento da embarcação com o tráfico atlântico. O mesmo decreto também tratava da designação dos Auditores de Marinha. Estava previsto um Auditor na corte do Rio de Janeiro e outros nas cidades de Belém do Pará, São Luiz do Maranhão, Recife, Bahia e Porto Alegre. Os Auditores seriam Juizes de Direito designados pelo Governo. Em falta de designação especial, serviria o Juiz que fosse Chefe de Polícia, se este fosse Desembargador, serviria o Juiz de Direito da 1ª Vara Crime. Nas suas faltas ou impedimentos, os Auditores poderiam ser substituídos por Juizes Municipais e caso fosse necessário, poderiam ser criadas novas auditorias em outros portos no Império. Para finalizar, através do decreto 708 o governo determinava os critérios para que um navio fosse considerado tumbeiro.

Logo em seguida, em 14 de novembro de 1850, foi promulgado outro decreto de número 731, que determinava a porcentagem “extra” que competia ao Auditor de Marinha e ao seu escrivão, decorrente das apreensões de navios que fossem considerados “boa presa”, ou seja, nos casos em que o comprometimento com o tráfico de escravos fosse devidamente comprovado.

No Rio de Janeiro, a Auditoria Geral da Marinha, teve como Auditor José Baptista Lisboa, que julgou os processos de contrabando de africanos ao longo da década de 1850. O caso do iate *Jovem Maria* não era o primeiro levado ao tribunal na província do Rio de Janeiro, dois outros apresamentos já haviam sido feitos na região dos lagos: o iate *Rolha*, em Macaé, com 212 africanos em 04 de outubro de 1850 e o bergantim nacional *Sagaz*, incendiado pela tripulação na praia do Perú em Cabo Frio, em 04 de novembro do mesmo ano.

A tripulação e as “peças” contrabandeadas: todos juntos no mesmo barco

O artigo 6º do decreto 708 determinava que caso a embarcação apresada tivesse a bordo escravos, como no caso do *Jovem Maria*, caberia ao Auditor de Marinha verificar se o número de africanos apreendidos coincidia com o declarado pelos apresadores. Deveria relacionar todos por números, seguidos de nomes e de sinais que os pudessem distinguir. Peritos nomeados pelo auditor eram responsáveis por atestar se os escravos eram verdadeiramente “dos proibidos pela lei de 1831”. Caso ainda não tivessem sido batizados, ou mesmo na dúvida, também cabia ao Auditor providenciar o batismo “imediatamente”.

Foi exatamente o que José Baptista Lisboa fez, separou os africanos por sexo,

numerou e batizou todos eles. Com a ajuda dos africanos livres que trabalhavam na Casa de Correção, Manoel Benguela e Antonio Congo, nomeados pelo auditor, intérpretes dos apreendidos, anotaram suas idades presumíveis, “nações” e marcas.

Verificamos que na contagem do auditor consta um africano a menos: cinquenta e sete mulheres e duzentos e trinta e três homens. Dentre as mulheres, cinco eram crianças de 0 a 10 anos, seis tinham entre 21 e 40 anos e a grande maioria, quarenta e seis africanas, eram jovens entre 11 e 20 anos de idade. Já entre os homens, trinta e quatro eram crianças de 0 a 10 anos, dezenove tinham entre 31 e 40 anos, sessenta e quatro entre 21 e 30 anos e assim como as mulheres, a grande maioria tinha entre 11 e 20 anos de idade, num total de 113 jovens. Não foi possível identificar a idade de três africanos.

Quanto ao que o auditor chamou de “nação” em seu relatório, observa-se entre as mulheres grande quantidade de *Mossumbe* (doze), *Mohambe* (onze) e *Monjolo* (onze). Encontramos também seis mulheres do *Congo*, cinco de *Cabinda* e apenas uma de *Benguela*. Entre os homens o quadro é diferente, encontramos em maior número: *Congo* (quarenta e cinco), *Mossumbe* (trinta e três) e *Monjolo* (vinte). Aparecem também doze de *Cabinda*, quatro de *Moçambique* e um identificado como *Mina*. Todos foram depositados na Casa de Correção da Corte, onde aguardavam a decisão do Auditor, responsável pela decisão em primeira instância sobre a liberdade dos apreendidos e encarregado das investigações em busca dos traficantes acusados de pirataria.

Era muito comum que oficiais e marinheiros pegos em flagrante e colocados na condição de réus, buscassem respostas que negassem suas culpas e não foi diferente no caso do *Jovem Maria*. Mesmo assim, através de suas falas podemos perceber um pouco das práticas de bordo comum à tripulação durante a travessia no atlântico (RODRIGUES, 2005: 17). Numa embarcação, podiam ser encontrados homens das mais diversas origens: europeus, africanos, brasileiros, livres e escravos, jovens e velhos e o caso do nosso iate em questão é um bom exemplo para mostrar essa diversidade.

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

Outro interrogado foi Bartholomeu Colombo Lopez, espanhol de 26 anos que declarou ser comerciante de marfim e cera na Cosa da África e era suspeito de ser o piloto do *Jovem Maria*. Durante seu interrogatório Lopez declarou que o iate foi apresado “nas águas próximas a Marambaia”. Sobre as “mercadorias” informou que a embarcação saiu da Costa da África trazendo trezentos e poucos africanos, mas que alguns faleceram durante a viagem devido à “febre da Costa”. Afirmou ser apenas mais um passageiro, declarou que comprou sua passagem para a América do Norte com o capitão do *Jovem Maria*, e que não seguiram o destino da viagem porque o capitão, o piloto e mais três marinheiros africanos também morreram de “febre da Costa” e por conta disso, procuraram logo encontrar “terra”. Disse ainda que levaram aproximadamente trinta e dois dias da Costa da África até serem apreendidos. Sobre a bagagem dos oficiais e marinheiros que morreram, respondeu que “deixaram no mar com os cadáveres”.

Ao inspecionarem o iate, os peritos encontraram um baú com livros, relatos marítimos e uma instrução para que a embarcação se dirigisse a Fazenda Bom Retiro. O

auditor José Baptista Lisboa perguntou a Colombo Lopez a quem pertencia à carta, mas o interrogado respondeu que não sabia do que se tratava. Infelizmente essa documentação não está anexada ao processo.

O baiano Joaquim Gomes Marinho contou em seu interrogatório que vivia na Costa da África há 13 meses. Junto com seus pertences, foi encontrada uma carta escrita por Felipe Nery na Costa da África que deveria ser encaminhada a João Caetano Ribeira. Marinho negou conhecer o dito Ribeira e esta carta também não foi encontrada no processo.

O português Luiz da Silva também foi interrogado. Contou ser natural de Lisboa, 41 anos, casado e oficial de carpinteiro. Em seu depoimento ele nos informa que o iate *Jovem Maria* saiu do Rio Congo, que ficava a cerca de 60 quilômetros do porto de Cabinda na África Ocidental (GRADEN, 2007: 14), com destino a América do Norte e repetia a história das mortes durante a viagem.

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

Além desses também foram interrogados: *José da Silva* – 25 anos, marinho, casado, português natural de Braga, contou que saiu de Lisboa no brigue *Tarjio* e estava na Costa da África há dois anos; *Miguel Antonio de Mattos* – 24 anos, marinho, espanhol natural da Galícia, chegou à Costa da África pelo brigue americano *Ruiva* e lá permaneceu por cinco meses; *Antonio Joaquim* – 25 anos, solteiro, português natural de Lisboa; *José Francisco* – 57 anos, solteiro, brasileiro natural da Bahia, estava na Costa da África há três anos e decidiu vir para “terra de branco para tratar de sua saúde”; *Manoel Antonio* – 31 anos, solteiro, carpinteiro, português natural do Cabo Verde; *Roberto Blondes* – 56 anos, preto forro, português natural de Cabinda, quis vir para o Brasil e pediu passagem ao capitão do iate; *Francisco Lopes* – 35 anos, solteiro, marinho, africano forro natural de *Wai* na Costa da África; *José Luiz* – 18 anos, solteiro, marinho, português natural do Porto, saiu de Lisboa na escuna *Constituição*, da qual desertou e estava na Costa da África há 18 meses; *Antonio Joaquim* – 17 anos, solteiro, marinho, português natural do Porto; *Jacome Solano* – 15 anos, solteiro, marinho, espanhol natural da Galícia, foi preso pelos ingleses quando estava numa embarcação de nome *Therexa* na Costa da África e depois que o deixaram em terra, permaneceu por lá 13 meses até embarcar no *Jovem Maria*.

Não há crime perfeito: a condenação dos tripulantes

Finalmente chegou a vez dos africanos serem interrogados e dois deles, em especial, dispensaram a ajuda dos intérpretes: era o de número 289 batizado Pompeu e o de número 290 batizado Alfredo, ambos sabiam falar português e foram interrogados pelo Auditor de Marinha, separadamente.

Alfredo, um jovem *Cabinda* de 18 anos, respondeu ao Auditor Lisboa que apren-

deu o idioma na Costa da África com um espanhol chamado “Dom Firmino”. Ele e seus companheiros foram vendidos a esse espanhol depois de terem sido “agarrados” por um preto. Foi o próprio “Dom Firmino” quem os entregou ao capitão do dito barco onde foram apreendidos. Quando o auditor perguntou onde estavam os oficiais e marinheiros do iate que os trouxe o jovem respondeu que eles haviam sido presos junto com os demais africanos e que nenhum deles era inglês. Declarou que estavam a bordo do *Jovem Maria*, no momento da interdição, o capitão, o piloto, o comandante, um filho do capitão e que entre os marinheiros, “quatro eram pretos”. Lisboa perguntou se ele seria capaz de reconhecer esses homens e ele respondeu que “reconhecia perfeitamente”. Os suspeitos foram chamados e colocados diante de Alfredo que apontou um por um, dizendo quem era quem, o que nos convida a repensar na disposição desses africanos dentro do negreiro.

Pompeu, também *Cabinda* de 18 anos, declarou que durante a viagem nenhuma “pessoa branca” havia morrido, somente africanos. O auditor mandou que viesse a tripulação suspeita e assim como seu companheiro Alfredo, o jovem Pompeu mais uma vez reconheceu todos eles: Nicolau Echevarrea – capitão; Joaquim Gomes Marinho - filho do capitão; Bartolomeu Colombo Lopez – piloto; Luiz Silva – contramestre; Roberto Blondes – cozinheiro; Jacome Solano – servo de cozinha e marinheiro, e todos os outros marinheiros.

Depois do interrogatório, os africanos voltaram para a Casa de Correção onde continuaram aguardando o veredicto do Auditor sobre suas liberdades, enquanto os suspeitos foram finalmente reconhecidos como autores do crime de importação e condenados por pirataria em 11 de fevereiro de 1851. O total da multa paga pelos oficiais e marinheiros do *Jovem Maria* foi de aproximadamente “595 mil contos de réis” depositados em cofres públicos, esse dinheiro deveria ser gasto com as despesas de reexportação dos africanos, mas pelo processo não temos como saber se ele foi usado para este fim.

Antes de completarem dez anos de prisão, em 1861, todos os condenados contaram com o perdão imperial e foram agraciados com a liberdade, permitidos inclusive, de retornarem aos seus países.

Considerações finais

Usando como fio condutor o processo do iate *Jovem Maria*, uma embarcação relativamente pequena para os padrões da época, (RODRIGUES, 2005: 168), conseguimos enxergar o negreiro para além da velha concepção de “tumbas flutuantes” e tentamos reconstruir parte do percurso desses homens do mar. Entretanto, entender a tripulação de um navio como uma verdadeira corporação pode nos trazer problemas. De fato, quando a tripulação era colocada diante de um confronto com a natureza e exposta a toda a sorte de sacrifícios, o instinto de sobrevivência fazia com que o navio se transformasse numa coletividade. Por outro lado, não podemos esquecer dos conflitos entre os homens embarcados que envolviam poder, autoridade, trabalho e disciplina (BARREIRO, 2006: 4).

Sobre a diversidade de nacionalidades entre a tripulação do *Jovem Maria*, percebemos que era uma estratégia bastante comum adotada pelos traficantes para manter seus negócios no Brasil. A intenção era dificultar a ação judicial, assegurando o empenho dos diplomatas no livramento dos réus (RODRIGUES, 2005: 190). Esse “caldeirão de

internacionalismo”, na expressão de Linebaugh, era ainda mais notório nas tripulações piratas. A interação cultural também possibilitava a construção de redes de comércio que se assentavam tanto em laços comerciais quanto familiares (FERREIRA, 2005: 34). Um exemplo disso pode ser encontrado dentro do iate em questão, onde temos a presença de um capitão espanhol traficando clandestinamente africanos com a ajuda de seu filho baiano.

No Arquivo Nacional esse processo da Auditoria Geral da Marinha está relacionado como “iate apreendido na Ilha Grande”, mas após ouvir com mais atenção o depoimento do piloto Lopez, responsável pelo destino do navio, e o do capitão Echevarrea, detentor de poderes ilimitados dentro do *Jovem Maria*, o fato de ambos terem a Marambaia como referência e não a Ilha Grande fez com que eu incorporasse esse processo na minha pesquisa sobre a atuação da Auditoria Geral da Marinha na Ilha, na época, propriedade do comendador Joaquim José de Souza Breves.

O interesse pela existência de tais processos deve-se ao fato de que através deles seja feito um estudo comparativo entre as diversas formas de repressão que ocorreram na atuação da Auditoria Geral da Marinha na Ilha da Marambaia, além da possibilidade de contribuição dessas fontes para uma história social das instituições que atuaram nesse processo de extinção do tráfico.

A análise dos processos criminais nos permite através dos relatos das várias testemunhas inquiridas, dos libelos de acusação, defesa, das réplicas e de outras peças que o compõem, identificar a fala de cada um de seus agentes: senhores, africanos, juizes, militares, médicos, reverendos, advogados, policiais, comerciantes, pescadores, traficantes, a respeito de fatos e acontecimentos do cotidiano desses envolvidos na experiência da repressão do tráfico.

BIBLIOGRAFIA

Fontes

AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). *Auditoria Geral da Marinha: microfilme 114-2001 (1850)* - Processo de apresamento e arrecadação dos objetos pertencentes ao bergantim nacional *Sagaç* que foi incendiado pela tripulação em Cabo Frio.

AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). *Auditoria Geral da Marinha: microfilme 114-2001 (1850)* - Processo apreensão do iate *Rollha* e de uma garoupeira com 212 africanos pelo vapor de guerra *Urânia* no porto de Macaé.

AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). *Auditoria Geral da Marinha: microfilme 116-2001 (1851)* - Processo de presa feita pelo vapor de guerra *Urânia* de um iate com 291 africanos nos mares da Ilha Grande.

AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). *Auditoria Geral da Marinha: microfilme 117-2001 (1851)* - Processo de presa feita na Ilha da Marambaia de 199 africanos que constava terem sido recentemente ali desembarcados.

AN – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro). *Auditoria Geral da Marinha: microfilme 120-2001 (1851)* – Translado de sentença do processo contra um patacho com carregamento de africanos, encalhado no dia 05 de fevereiro de 1851 nas costas da Ilha da Marambaia.

Câmara dos Deputados. Lei de 07 de novembro de 1831: Declara livre todos os escravos vindos de fora do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos. Disponível em: www.camara.gov.br. Acesso em: 09 jan. 2009. (Coleção das Leis do Império do Brasil (1808-1889))

Câmara dos Deputados. Lei de 04 de setembro de 1850: Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. Disponível em: www.camara.gov.br. Acesso em: 09 jan. 2009. (Coleção das Leis do Império do Brasil (1808-1889))

Câmara dos Deputados. Decreto nº 708 de 14 de outubro de 1850: Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. Disponível em: www.camara.gov.br. Acesso em: 09 jan. 2009. (Coleção das Leis do Império do Brasil (1808-1889))

Bibliográficas

BARREIRO, J.C. *Marinheiros, portos e sociabilidades: o Brasil e a ascensão do Atlântico Sul*. Congresso Internacional de Brasa, 2006.

COUCEIRO, Luiz Alberto. Acusações Atlânticas: O caso dos escravos num navio fantasma – Rio de Janeiro, 1861. *Revista de História/ Departamento de História. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. n.152 (2005)*. São Paulo: Humanitas/ FFLCH/ USP, 2005. pp. 57-77.

FERREIRA, R. *Biografia, Mobilidade e Cultura Atlântica: A micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII e XIX*. *Tempo*. [online]. 2006, v.10, n.20, pp.23-49.

GRADEN, D.T. *O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos, para o Brasil (1840-1858)*. *Afro-Ásia*. Salvador: CEO, 2007. v.39. pp. 09-35.

LINEBAUGH, Peter. *Todas as montanhas Atlânticas estremeceram*. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH, Marco Zero, n.6, setembro de 1983, pp.7-46.

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

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