

# Em águas turvas: navios negreiros na baía de Paranaguá\*

---

*José Augusto Leandro\*\**

O mostrengo que está no fim do mar  
Na noite de breu ergueu-se a voar  
Fernando Pessoa, *Mensagem*

## Introdução

Apontar a baía de Paranaguá como porta de entrada de africanos traficados ilegalmente para o Brasil no período 1831-1850 não é novidade. Calógeras, Martins, Carneiro, Westphalen, Ferrarini, Bethell e Rodrigues já mencionaram que a localidade foi um dos pontos de ancoragem de navios negreiros<sup>1</sup>, muitos dos quais para ali dirigidos em virtude de que os tradicionais portos brasileiros que recepcionavam africanos – Rio de Janeiro e Salvador – passaram a ser mais controlados pelas autoridades policiais após a lei de 7 de novembro de 1831<sup>2</sup>.

Entretanto, essa mesma historiografia que insere Paranaguá na rota do tráfico internacional de escravos não foi muito além de citar um episódio, registrado nos anais da história paranaense<sup>3</sup> como

---

\* Este texto foi discutido com a professora Beatriz Gallotti Mamigonian, a quem agradeço as sugestões bibliográficas em língua inglesa. Agradeço também à equipe do Museu da Justiça, em Curitiba, pela ajuda na localização dos documentos do seu acervo.

\*\* Doutorando em História - UFSC.

*Incidente Cormorant* – pequena batalha ocorrida no final de junho de 1850 entre parnanguaras entrincheirados na Fortaleza da Ilha do Mel e navios ingleses em busca de “boa presa” (um dos quais de nome *Cormorant*). Citam-se, a partir deste episódio, os navios envolvidos no tráfico de escravos: *Astro*, *Campeadora*, *Sereia* e *Dona Anna* (que também escondia-se sob a denominação *Leônidas* ou *Leonídia*)<sup>4</sup>.

Porém, se é certo que o tráfico de escravos continuou com bastante vigor após 1831 - chegou a introduzir no Brasil mais de 500 mil africanos até os anos iniciais da década de 1850, segundo dados compilados por Leslie Bethell, ou pouco mais de 700 mil, segundo David Eltis<sup>5</sup> -, poucas são as informações sobre as embarcações vinculadas ao infame comércio que singraram pelas turvas águas da baía de Paranaguá<sup>6</sup>. Quantas ali estiveram após novembro de 1831 e até que data encontramos navios negreiros na região? Quais os seus nomes e quantos dos africanos por elas trazidos supostamente desembarcaram em solo parnanguara? Não podemos responder com precisão a essas questões atualmente e é muito provável que jamais saibamos respondê-las. Mas é possível avançar um pouco mais no tocante ao arrolamento dos nomes de navios negreiros presentes na região, pois certamente eles não se reduziram aos quatro comumente citados do incidente *Cormorant*.

Novas pesquisas sobre o tráfico transatlântico de escravos, coordenadas por David Eltis, revelaram nomes de outros navios ligados ao infame comércio que estiveram na baía de Paranaguá<sup>7</sup>: *Rápido* (1840), *Eugenia* (1842), *Princesa Dona Francisca ou Marian Caro* (1842), *Sagaz* (1850) e *Revoama* (1849)<sup>8</sup>. Destas embarcações partidas do porto local, somente o *Sagaz*, em seu retorno da África, conseguiu desembarcar escravos em território brasileiro, um total de 600 em Cabo Frio, em 1850. Os outros navios acabaram aprisionados pelos ingleses e levados para tribunais em Santa Helena e Serra Leoa. Entre os aprisionados somente o *Eugênia* possuía escravos a bordo, um total de 531 comprados em Angola, dos quais 267 eram crianças. O *Eugênia* pretendia desembarcá-los no mesmo porto de partida do Brasil, Paranaguá. Além destes novos navios, também são citados os envolvidos no episódio *Cormorant*, em junho de 1850: *Campeadora*, *Sereia*, *Leônidas* e *Astro*, com o acréscimo

de um novo registro, a embarcação *Rival*, partida para a África três dias antes da batalha, ocorrida em 29 de junho<sup>9</sup>.

Lacunas na documentação usada por Eltis (composta especialmente por relatórios da marinha e do *Foreign Office* britânicos) permitem reconstituir apenas dois anos de desembarque de escravos em Paranaguá (quadro 1). Mesmo assim, os dados dão noção de que ali um grande volume de africanos aportou com sucesso no período do comércio ilegal: oito viagens realizadas nos anos de 1837 e de 1839 trouxeram nada menos do que 4.253 novos escravos ao Brasil.

QUADRO 1 - NAVIOS COM DESEMBARQUE DE AFRICANOS EM PARANAGUÁ, 1837-1839

Ano	Nome do navio e número de registro da viagem	Local de compra	Bandeira do navio	Quantidade de escravos desembarcados
1837	Florinda da África- 1.646	Angola	Portugal	327
1837	Harmonia – 1.613		Portugal	614
1837	Aperceira – 1.649	Angola	Portugal	437
1839	Carolina – 1.899	Quilimane	Portugal	698
1839	Isabel – 1.889	Angola	Portugal	779
1839	Florinda D'África – 1.924	Benguela	Portugal	324
1839	Ligeira – 2.038	Benguela	Portugal	321
1839	Resolução – 1.890	Moçambique	Portugal	753

FONTE: ELTIS, David et al. *The Trans-Atlantic slave trade* [CD-ROM]. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

Neste artigo busca-se ampliar o leque de informações sobre embarcações que confirmam a baía de uma comarca do sul do Brasil como lugar de visitação de navios ligados ao “infame comércio” no período em que este esteve legalmente proibido no país. Para tanto, usam-se fontes ainda não exploradas sobre o tema do tráfico negreiro na praça de Paranaguá, com destaque para um tipo de documentação jurídica, os autos de ratificação de protesto marítimo.

### Navios Negreiros e Protesto Marítimo

Os autos de ratificação de protesto marítimo expressavam formalidade burocrático-jurídica vinculada ao juzizado comercial. Quan-

do uma embarcação sofria um acidente qualquer ou encontrava-se em situação que a levasse a um possível naufrágio, apelava-se para o porto mais próximo para salvar a tripulação, o navio e o carregamento. Estes dois últimos eram objetos passíveis de proteção por companhias de seguros e, dessa forma, os autos de ratificação de protesto marítimo, nos quais os capitães relatavam os problemas ocorridos no mar – o protesto –, constituíam formalidade requerida para a geração de futuros atos jurídicos, como ações de indenização por parte dos armadores, fretadores, carregadores, consignatários, etc. Nesse período, anterior ao primeiro Código Comercial Brasileiro (1850), os juristas espelhavam-se nos procedimentos determinados pela legislação portuguesa. José Ferreira Borges, autor do primeiro Dicionário Jurídico Comercial português, de 1833, no vocábulo *protesto* (“em termos de mar”) anotou:

[...] o capitão deve protestar, isto é, fazer autenticamente a sua exposição no caso de arribadas, motivando-as – no caso de naufrágio, varação, alijamento, e enfim de qualquer evento extraordinário, donde possam derivar direitos e obrigações suas e de terceiro<sup>10</sup>.

Porém, para que o protesto marítimo tivesse validade, determinados procedimentos eram exigidos, como a “prova de fortuna de mar”, que, segundo Ferreira Borges, era

[...] aquele ato que fazem os capitães ou patrões dos navios para verificar o desastre que lhes aconteceu na viagem, e para contestar fatos de mar que possam interessar o navio ou a carga (*Baldasseroni*). A este ato chama-se comumente *Consolado*, porque dantes se fazia constantemente diante dos cônsules. – Entre nós, segundo o art. 15 do *Reg. d’Avarias* de 30 de agosto de 1820, ele deve ser feito no primeiro porto em que o navio entrar depois do evento perante as autoridades do lugar, dentro de 24 horas, e importa a ratificação do que a lei chama protesto, e verdadeiramente deve chamar-se *Termo marítimo*, ou *Termo de mar*. Esta *prova* tem além disso uma segunda parte, e é segundo o mesmo art. 15, que no lugar da descarga deve fazer-se por peritos, e a instância do capitão um inventário ou mapa exato das perdas e prejuízos. Estes dois documentos, a ratificação do Termo ou Protesto, e o inventário constituem a *Prova de Fortuna de mar*<sup>11</sup>.

Desse modo, as avarias sofridas no navio e na carga transportada também deveriam ser descritas em autos de exame e vistoria realizados no porto da arribada forçada. A vistoria, no caso dos protestos marítimos efetuados na baía de Paranaguá, era feita por peritos – normalmente eram designados carpinteiros para vistoriar os danos do navio - acompanhados pelo juiz municipal da localidade, o qual também devia dar parecer sobre o estado da carga transportada.

Tais autos de protesto constituíam, além disso, formalidade necessária para justificar, perante as autoridades das cidades litorâneas, a chegada de uma embarcação em destino inesperado, ou seja, para justificar a arribada forçada, pois um navio, supostamente, não deveria ancorar em lugares não previstos na carta de navegação<sup>12</sup>.

Aqui, parte-se do pressuposto de que este tipo de documento auxilia o trabalho detetivesco do historiador preocupado em deslindar a estratégia dos traficantes<sup>13</sup> de escravos para burlar a fiscalização das autoridades, pois entende-se que algumas arribadas analisadas constituíram disfarce jurídico para justificar a presença de navios negreiros na baía de Paranaguá<sup>14</sup>.

Com efeito, a baía de Paranaguá foi pródiga no recebimento de navios de bandeiras de diferentes nações que traficavam escravos entre 1831 e 1850. Algumas embarcações poderiam até mesmo pertencer aos negociantes de grosso trato parnanguaras, como o bergantim argentino *Diligente*, adquirido por Joaquim Américo Guimarães em 1835<sup>15</sup> e que pode ser o mesmo apontado por Leslie Bethell como aprisionado pelo *H.M.S. Electra* no final do ano de 1838 por seu envolvimento no negócio negreiro<sup>16</sup>. Da mesma forma, a Barca *Santa Cruz*, propriedade do parnanguara Manoel Antonio Pereira na década de 1820, possivelmente seja a mesma que em 1849, depois de desembarcar na região de São Sebastião (litoral de São Paulo) porção de africanos, mudou sua aparência externa, com nova pintura<sup>17</sup>. Pelo Livro de Notas de 1833-1835 sabe-se que Manoel Antonio Pereira, o último capitão-mor de Paranaguá, adquiriu o brigue escuna argentino *Jacinta* e o brigue *Orestes*, este último propriedade de Dom João Vivas, de Montevidéu<sup>18</sup>. Esta última embarcação pode ser a mesma listada por Eltis como ligada ao

tráfico transatlântico de escravos no período da segunda metade da década de 1820, com desembarque de escravos em 1826 e 1827 no Rio de Janeiro<sup>19</sup>. Sabe-se ainda que Manoel Antonio Pereira era também proprietário da galera *Flor do Pilar*, pois José da Cunha Souza, capitão da referida galera, assim declarou em protesto marítimo datado de 23 de junho de 1826, quando da ocorrência de algumas avarias na embarcação em trânsito de Paranaguá para Montevidéu. Na ocasião do protesto foi registrada a presença de uma tripulação bastante expressiva, e que sugere viagens transatlânticas: 1 mestre, 1 contramestre e 13 marinheiros<sup>20</sup>.

Dentre os navios notoriamente ligados ao comércio internacional de escravos que chegaram a ser aprisionados na costa brasileira, ou que tiveram sua tripulação levada a julgamento pela Auditoria da Marinha, somente o *Astro* é mencionado na historiografia como navio que singrava pela baía de Paranaguá. Contudo, outros dois devem ser acrescentados: *Sociedade Feliz* e *Tourville*. A sumaca brasileira *Sociedade Feliz* esteve oficialmente no porto de Paranaguá em 1823, 1824, 1830, 1831 e 1834<sup>21</sup>. Uma lancha de 30 toneladas com o mesmo nome era inclusive matriculada na praça de Paranaguá como pertencente a Antonio Goulart da Silveira<sup>22</sup>. Quando a *Sociedade Feliz* foi apreendida pela prática do tráfico ilegal de africanos em 1852, no Espírito Santo, não foi possível identificar quem era o seu proprietário. Quanto à barca francesa *Tourville*, esta aportou oficialmente na baía em 1844 e aí havia aportado por arribação forçada no ano anterior. No que diz respeito a esta última embarcação, o historiador Jaime Rodrigues aponta três apreensões relacionadas ao tráfico, uma em 1848 e duas em 1850<sup>23</sup>. O que estaria fazendo ela na baía de Paranaguá no início de dezembro de 1843? Seu auto de protesto marítimo, garimpado na pesquisa, constitui um documento altamente suspeito, pois, realizado às pressas, nem mesmo houve qualquer vistoria no navio, e nem mesmo declarou-se que tipo de mercadorias transportava ao singrar os mares do Atlântico Sul. Tem-se apenas a informação de que vinha de Buenos Aires, com mais ou menos quinze tripulantes, e que, supostamente, enfrentou mar bravio justamente próximo à baía de Paranaguá<sup>24</sup>.

Muitos autos de ratificação de protesto marítimo efetuados nas décadas de 1830 e 1840, relativos a embarcações arribadas na

baía de Paranaguá por algum tempo, foram forçados. Era necessário justificar a chegada das embarcações naquelas paragens. Dessa feita, estratégia comum aos traficantes foi protestar contra “o mar”, “o vento”, “a tempestade”, “a força maior”, etc., e, assim, obter respaldo jurídico legal para a chegada do navio em destino inesperado. Na documentação analisada, vários navios arribados em Paranaguá sequer requisitaram uma avaliação das possíveis avarias das mercadorias transportadas. Muitos capitães nem mencionaram o conteúdo das cargas e, ao mesmo tempo, também protestaram contra “carregadores”, “fretadores” e “seguradores”. Além disso, alguns protestos foram ratificados sem que ao menos fossem designados peritos que confirmassem os danos nos navios. Dessa feita, tudo indica a conivência das autoridades judiciárias de Paranaguá na elaboração de documentos fraudulentos, isto é, na ratificação de protestos marítimos de embarcações negreiras que desembarcaram africanos no litoral do Paraná, ou que dali partiram aparelhadas para futura viagem ao continente africano.

A tripulação do navio *Flor da Ethiopia*, por exemplo, realizou um protesto marítimo fraudulento, a despeito de citar a ocorrência da morte, em viagem, de seu capitão. A embarcação era uma escuna portuguesa que saiu do porto da cidade de São Paulo de Assunção, em Luanda, no dia 1º de setembro de 1836, e seguiu em viagem para Moçambique, com escalas em Ambriz e Montevidéu. O protesto marítimo realizado pelo piloto Procópio Gonçalves Cordeiro foi extremamente sucinto e apenas mencionou que em determinado momento da viagem, na latitude 16º,07',00" Sul e 22º,08',00" Oeste do Meridiano de Londres, às 13:45, caiu um temporal. Afir-mou o piloto:

[...] e vendo o navio tão arruinado e ter falecido o capitão por moléstia, depois de passado o temporal, chamei os meus oficiais e guarnição para consultar com eles que resolveram que não podíamos emprender a nossa viagem sem fazer arribada ao próximo porto que encontramos[...]<sup>25</sup>.

Quanto à carga transportada, o documento não fez menção alguma à sua natureza.

Tão suspeito quanto o protesto acima referido foi o da barca portuguesa *Harmonia*, também efetuado em 1836. Segundo relatou o capitão Joaquim José Ribeiro, que comandava uma tripulação de mais de 15 elementos, a embarcação sob o seu comando navegava de Moçambique para Angola, mas as intempéries da viagem fizeram-na atingir um destino inesperado, a costa brasileira.

Tendo-nos partido de Moçambique no dia 11 do mês de Abril do corrente ano para seguirmos viagem para cidade de Angola, e tendo-nos em toda viagem sofrido ventos contrários, calmos e temporais, causando por esta forma prejuízo por se achar o navio com água aberta fazendo 25 polegadas por hora [ilegível] [...] que sofreu no Cabo da Boa Esperança e achando-se [ilegível] [...] e tendo-se hoje feito as observações nos achamos na latitude Sul de 33°, 15', 03" e longitude Este calculadas de 8°, 30', 00" do Meridiano de Greenwich e por acharmos impossibilidade de continuar a viagem acertamos todos de comum acordo para qual porto do [ilegível] [...] para ali reparar-se[...]<sup>26</sup>.

Assim como no protesto da escuna *Flor da Ethiopia*, no protesto da barca *Harmonia* pairou silêncio absoluto acerca da carga transportada. Essas duas embarcações são inclusive citadas por Eltis como relacionadas ao tráfico transatlântico de escravos. *Flor da Ethiopia* é mencionado como navio brasileiro que em 1829 e 1830 trouxe escravos de Cabinda e do Congo para a Bahia<sup>27</sup>. Esta embarcação também é citada por Pierre Verger como uma das que se escondiam sob a bandeira dos Estados Unidos, como apurou uma inspeção solicitada pelo cônsul americano na Bahia, em 1836<sup>28</sup>. Quanto à *Harmonia*, Eltis menciona sua viagem de 1837, cujo primeiro e principal porto de chegada no Brasil foi Paranaguá, com 614 escravos ali desembarcados (quadro 1).

Ainda, outro navio negreiro citado pelos autores, a galera americana *Herald*, esteve em Paranaguá. Consignado em 1848 pelo comerciante mais forte da praça, Manoel Antonio Guimarães, não precisou forjar uma arribação. Entrou oficialmente no porto, sob o comando do capitão Samuel Barker, mas acabou atuado dias depois da sua chegada fazendo contrabando de cobre para a localidade, num dia de festa religiosa, em que boa parte da população divertia-se pelas plagas do Rocío. Mesmo sabendo-se o conteúdo



declarado da embarcação aportada na baía, o histórico das andanças do *Herald* não soa convincente ao pesquisador atento ao funcionamento do comércio da praça de Paranaguá naqueles meados de oitocentos. Ademais, Barker é citado por Eltis como primeiro capitão de uma viagem do *Herald*, que partiu do Rio de Janeiro em maio de 1848, com registro de compra de escravos em Ambriz, dos quais 1.110 desembarcaram em Cabo Frio, no mês de outubro<sup>29</sup>. Em Paranaguá, o auto de apreensão feito a 11 de novembro de 1848 resumiu que foram apreendidas 285 folhas de cobre entradas ilegalmente no país:

[...] porquanto entrando neste porto a galera americana denominada Herald Stonigton no dia 4 do corrente procedente do Cabo da Boa Esperança com 36 dias de *viagem com declaração de andar a pesca*; e sendo para essa repartição admitida para fabrico e reparo a descarregar do seu bordo todos os utensílios, apresentando seu consignatário para ser visitada uma relação dos mesmos, nela não se incluíram as referidas folhas de cobre, e nem foram encontradas na ocasião da visita, naturalmente por estarem escondidas para serem subtraídas aos Direitos Nacionais; tanto assim que foram achadas desembarcando na tarde do dia 11 do corrente em que uma grande parte dos habitantes desta cidade se tinha retirado para fora (grifo nosso)<sup>30</sup>.

Ora, o que estaria fazendo uma galera nas costas da África, consignada pelo mais forte negociante da praça de Paranaguá? Pescando e contrabandeando apenas folhas de cobre para o Brasil?<sup>31</sup> Não, o *Herald*, antes de aportar em Paranaguá, já havia desembarcado novos escravos em Cabo Frio. E é provável que na própria localidade onde residia o consignatário do navio alguns africanos também tenham desembarcado.

Construído em 1822, em Salem, nos Estados Unidos, o *Herald* trouxe, segundo dados de Eltis, pouco mais de dois mil africanos para o Brasil nos anos de 1848 e 1849, com desembarque nas regiões Sudeste e Sul. Vale registrar que em 1842 o *Herald* já freqüentava a baía de Paranaguá: por um auto de justificação do mesmo ano sabe-se que a referida embarcação foi fretada por um forte comerciante da praça, o industrial ervateiro Manoel Francisco Correia Júnior, junto ao proprietário S. E. Burroôs, para levar madeiras da

região de Guaraqueçaba para a praça de Montevideu<sup>32</sup>. O mesmo S. E. Burroôs é citado em outro auto de justificação, do mesmo ano, como capitão e proprietário da barca americana *Isabel*, também fundeada na baía de Paranaguá<sup>33</sup>. Uma embarcação com o mesmo nome, sob bandeira portuguesa, desembarcou 779 novos escravos no porto de Paranaguá em 1839 (ver quadro 1).

O quadro 2, a seguir, elaborado a partir dos autos de ratificação de protesto marítimo, fornece informações de alguns navios que arribaram forçosamente na baía de Paranaguá entre 1835 e 1849. De um total de 30 protestos existentes para o período 1826-1849, classificaram-se 14 como fraudes jurídicas. A eles juntaram-se cinco autos de exame e vistoria, também suspeitos, bem como dois autos de justificação. Esses documentos dizem respeito a embarcações que desembarcaram africanos ilegalmente na baía, ou, quem sabe, os navios aí foram aparelhados para empreender viagem em busca de cativos na África e, no retorno ao país, tenham desembarcado africanos em outras partes do litoral brasileiro. O quadro foi elaborado tendo em vista o fato de os protestos terem sido feitos com pelo menos dois ou mais quesitos que levantam dúvidas sobre a veracidade do documento, a saber: 1) não menção à carga transportada; 2) não menção ao itinerário do navio ou itinerário suspeito; 3) local da arribada (Ilha da Cotinha e Guaraqueçaba, locais onde existiam propriedades de indivíduos ligados ao tráfico ilegal de escravos na comarca; e locais do litoral de São Paulo freqüentados por traficantes, como São Sebastião, Ilha do Abrigo, Ilha do Cardozo); 4) processos julgados pelos juízes municipais Leandro José da Costa, José Mathias Ferreira de Abreu, Filastrio Nunes Pires e Manoel Antonio Pereira, e pelo juiz de direito Agostinho Ermelino de Leão (interessados ou coniventes com o tráfico); 5) navios cujos nomes aparecem ligados ao comércio negreiro, citados por Leslie Bethell, David Eltis, Jaime Rodrigues, Pierre Verger e Robert Conrad.

QUADRO 2 – ARRIBADAS FORÇADAS NA BAÍA DE PARANAGUÁ, COM AUTOS DE PROTESTO MARÍTIMO FRAUDADOS - 1835-1849

Ano	Nome da embarcação	Tipo	Bandeira	Capitão	Crítérios para identificação da Fraude
1835	Diligente <sup>1</sup>	Patacho	Brasileira	Manoel da Silva Teixeira	1, 5
1836	Santo Antonio	Patacho		Bento José de Almeida	1, 2, 5
1836	Flor da Ethiopia	Escuna	Portuguesa	Procópio Gonçalves Cordeiro	1, 2, 3, 4, 5
1836	Harmonia	Barca	Portuguesa	Joaquim José Ribeiro	1, 2, 3, 4, 5
1837	Destro	Iate		José Nicolau Machado	1, 3, 5
1841	Caboclo	Patacho	Brasileira	Manoel Gonçalves	1, 2, 4
1842	Gentie Campista	Barca	Brasileira	José Thomaz Lopes	1, 3, 5
1842	Herald <sup>1</sup>	Galera	Americana	S.E.Burroôs	3, 5
1842	Isabel <sup>1</sup>	Barca	Americana	S.E.Burroôs	3, 4, 5
1843	Maria	Lancha	Brasileira	Antonio Gonçalves Duarte	1, 3, 4, 5
1843	Jacuba	Bergantim	Brasileira	Domingos Thadeo Ferreira	1, 4, 5
1843	Jacuba	Bergantim	Brasileira	Joaquim Caetano da Silva	1, 5
1843	Alerta	Bergantim	Argentina	Guilherme Borroughs	1, 5
1843	Carolina	Galera	Sarda	Vicente Felisbino	3, 4, 5
1843	Leocádia	Polaca	Brasileira	Ângelo Semião Almada	3, 4, 5
1843	Tourville	Barca	Francesa	A. Bonzans	1, 3, 5
1845	Artic <sup>1</sup>	Brigue	Americana	James Paschal	1, 3, 4, 5
1845	Triunfo do Brasil	Brigue	Sarda	Nicolas Marana	1, 3, 5
1845	Quarta-Feira <sup>1</sup>	Escuna	Brasileira	Manoel da Silva Teixeira	1, 4
1849	Vênus <sup>1</sup>	Brigue	Americana	Genne W. Adams	4, 5
1849	Saudades de Santos <sup>1</sup>	Brigue	Brasileira	Antonio Francisco Bellem	1, 2, 4, 5

FONTE: Autos de protesto marítimo – Comarca de Paranaguá – 1835-1849. (1)Autos de exame e vistoria e autos de justificação – Comarca de Paranaguá, 1835, 1842, 1845 e 1849. Museu da Justiça.

O itinerário percorrido pelos navios acima listados - local de saída, escalas e destino final - não foi mencionado em alguns protestos. Outras vezes foi citado o roteiro Montevideu-Rio de Janeiro, Buenos Aires-Rio de Janeiro e vice-versa. Algumas embarcações também mencionaram que vinham “da bacia do Prata a Paranaguá”. No caso do *Herald*, o capitão declarou que saía de Paranaguá com destino a Montevideu. Todos os protestos dizem respeito a embarcações de carga, excetuando o navio *Vênus*, que afirmou transportar passageiros do Rio de Janeiro para Califórnia. Ele foi incluído na listagem em virtude de o capitão que realizou o protesto ser o mesmo de uma embarcação também denominada *Vênus*, partida do norte do Congo com escravos a bordo, em 1849, ano do protesto realizado em Paranaguá<sup>34</sup>. Somente em outros dois autos foi possível saber por onde circulou a embarcação no continente africano e, nesses casos, Angola e Moçambique são citadas.

Se se partir do entendimento de que alguns desses navios negreiros desembarcaram escravos na localidade da ratificação do protesto e a isso se somar os dados de desembarque de africanos citados por Eltis para os anos de 1837 e 1839, a matrícula dos escravos de Paranaguá, realizada em 1844, torna-se uma fonte não muito expressiva quanto ao total de escravos na região: no seu interior são registrados 1.623 escravos ali existentes. Segundo Westphalen, dos 448 apontados como nascidos na África (299 tiveram essa designação genérica), muitos procediam de Angola, Benguela, Cabinda, Caçanje, Congo, Loanda, Mina e Moçambique. Ao manipular essa fonte, a autora percebeu que, estabelecida a correlação entre procedência e faixa etária,

[...] 70% dos escravos matriculados como oriundos da África ocupavam os grupos de idade entre 15 e 34 anos, 28% dos escravos ocupavam os grupos de idade acima de 35 anos, e 2% dos escravos menores de 15 anos haviam nascido ainda em África<sup>35</sup>.

Se o número de escravos em Paranaguá não era tão significativo em comparação com o de outros centros, como Rio e Salvador, o número de pessoas livres de cor no litoral paranaense era enorme em 1854. Nada mais do que 46,3% da população livre era composta por pardos e pretos<sup>36</sup>.

Portanto, o que vimos afirmando sobre o tráfico em nossa região de estudo, apesar de não poder ser mensurado em termos quantitativos, é possível, de alguma forma, de ser expresso nesses dados. Eles demonstram que, no período, a escravidão alimentava-se também do tráfico de africanos, e não apenas de um crescimento vegetativo natural. Em todo caso, tudo leva a crer que a maior parte dos africanos traficados pela baía de Paranaguá não tenha aí permanecido, pois lembremos que somente para os anos de 1837 e 1839 há notícias de mais de 4 mil novos escravos desembarcados no porto da comarca. Desvendar o destino de revenda desses novos escravos chegados no sul do Brasil, entre 1831-1850, é uma tarefa de vital interesse aos historiadores preocupados com as migrações forçadas impostas pelo “comércio de almas”<sup>37</sup>.

O tema do tráfico internacional de escravos após 1831, via portos do sul do país, necessita ser pesquisado com mais profundi-

dade. Tal atividade no Brasil Meridional, ao que tudo indica, não foi de pouca monta e nem praticada por pouco tempo. Há notícias, inclusive, datadas do início da década de 1860, que apontam a ocorrência de possíveis desembarques de africanos em Paranaguá: circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Presidente da Província do Paraná de 12 de fevereiro de 1861 alertava

[...] haver-se realizado um embarque de escravos nos portos de Benguela Velha e do Rio Cuanza, ao sul de Angola, sendo autor desta empresa um Oliveira Botelho, que foi outrora naquela cidade o consignatário dos navios negreiros *Orytia* e *Pedreira*, que navegam para este império e para Havana<sup>38</sup>.

Neste caso não há notícias de que tais embarcações tenham chegado ao porto de Paranaguá. Mas pelo menos outro navio negreiro circulou na baía na década de 1860: documento também reservado do Ministério dos Negócios da Justiça, enviado ao mesmo Presidente da Província do Paraná, afirmava e avisava as autoridades paranaenses que o brigue americano *Volante*, que fazia constantes viagens de Buenos Aires para o Rio de Janeiro, com escala em Paranaguá, estava envolvido com o tráfico de escravos<sup>39</sup>. E, de fato, pelo fichário de viagens elaborado por Westphalen encontramos o *Volante* nas águas turvas da baía em 1860, 1864, 1867, 1868 e 1869<sup>40</sup>.

Entre 1850 e 1867 há 16 autos de ratificação de protesto marítimo arquivados no Museu da Justiça. Destes, pelo menos dois levantam dúvidas quanto à veracidade do documento: o do patacho nacional *Constancia*, com trajeto do Rio de Janeiro para Paranaguá, e o do brigue *Ligeiro*, também de bandeira brasileira, com itinerário Paranaguá-Guaratuba. O primeiro, de 1857, apesar de ter anexado autos de exame e vistoria que concluíram pela umidade em alguns fardos de açúcar, teve como “julgador” do caso o juiz comercial suplente em exercício o comendador Manoel Antonio Guimarães, indivíduo notoriamente envolvido com o comércio negreiro nas décadas de 1840 e início da década de 1850<sup>41</sup>. Este aprovou o protesto rapidamente, mesmo com a afirmação do capitão Francisco da Silva Avelada que explicitamente feria a lei:

[...] quanto a seu livro Diário de sua navegação não se acha em termos de ser apresentado em juízo, porquanto sendo ele interrogado prático da costa e viajando sempre com terra à vista, alguns dias deixa de fazer escrituração em regra, mesmo porque a navegação de cabotagem é de pequeno curso<sup>42</sup>.

Quanto ao brigue *Ligeiro*, seu protesto marítimo do ano de 1867 tem pelo menos dois bons motivos que o tornam suspeito de fraude: a composição da tripulação e a não apresentação do diário de navegação. Para uma viagem com curtíssimo trajeto declarado, Paranaguá-Guaratuba, a embarcação trazia uma tripulação que sugeria viagens mais longas, pois era composta de pelo menos dez tripulantes, entre os quais dois eram escravos, sendo um deles cozinheiro. Segundo o capitão José Antonio Pereira, a maré vazante carregou a embarcação para um banco de areia, ocasionando o seu naufrágio na barra de Guaratuba, e “no qual o diário de navegação se perdeu”. Além disso, o documento apenas mencionou de forma genérica que o navio carregava cargas “desta praça” (Paranaguá) sem, no entanto, especificá-las<sup>43</sup>. Nesses dois casos, relacionar as embarcações ao tráfico transatlântico de africanos parece extemporâneo. Todavia, não se descarta a possibilidade de os navios também se relacionarem ao tráfico interprovincial de escravos.

Ainda na década de 1860 localizamos um auto de protesto marítimo de um patacho denominado *Catão*, embarcação que foi aprisionada pelo tráfico de escravos em setembro de 1850 na cidade de Desterro, Santa Catarina. O *Catão* naufragou na barra de São Luiz de Guaratuba em fevereiro de 1865, quando saía dali para o Rio de Janeiro, porto de seu destino. Era propriedade de Manoel Pereira Liberato, negociante da vila de Guaratuba e conduzido pelo capitão Luiz Antonio de Andrade Costa. Este, quando indagado pelo juiz sobre diário náutico, respondeu que não podia apresentá-lo “[...] porque todos os livros pertencentes ao navio, inclusive o diário, perderam-se na ocasião do naufrágio[...]”<sup>44</sup>. A perda do *Catão* foi praticamente total, e os salvados arrecadaram em praça a irrisória quantia de 485 mil réis. Como a referida embarcação estava sob seguro da companhia Seguridade, do Rio de Janeiro, Manoel Antonio Guimarães, procurador da referida firma, pediu o dinheiro ar-

recadado pela venda dos salvados, pois, segundo ele, pertenciam à Seguridade<sup>45</sup>. Não há prova de que este protesto seja uma fraude, mas o tráfico interprovincial de escravos também é uma possibilidade a ser vislumbrada por detrás do documento. Em todo caso é emblemático que o *Catão*, levado a leilão em junho de 1851<sup>46</sup>, tenha acabado os seus dias na baía de Guaratuba, com tripulação que incluía quatro escravos marinheiros<sup>47</sup>.

### Conclusão

Infelizmente, o aprofundamento do estudo do tráfico ilegal de africanos esbarra invariavelmente na escassez das fontes documentais. É necessário, portanto, estar atento às pistas e aos sinais do tráfico onde ele não se apresenta, onde é escondido.

Os autos de ratificação de protesto marítimo constituem, assim, fontes importantes para a sondagem das possíveis práticas comerciais ilegais operadas na costa brasileira e, dentre essas práticas, o tráfico de escravos. É claro que nem todos os autos desse tipo se prestam a isso, mas certamente a maioria dos que aqui foram apontados podem ser lidos como uma farsa jurídica para encobrimento do exercício do infame comércio.

Desse modo, para o propósito do estudo do tráfico de escravos, as ratificações de protesto marítimo são fontes documentais que demandam análise criteriosa do seu conteúdo manifesto. Necessitam também que o pesquisador lance mão de informações garimpadas em fontes complementares e na literatura sobre o tema, para então chegar ao veredicto da existência ou não de fraude no documento. Em outras comarcas do litoral brasileiro é possível que os capitães dos navios negreiros também tenham lançado mão do expediente do protesto para enganar certas autoridades. Ou, o que é mais provável, o protesto tenha sido um expediente usado comumente não apenas pelos traficantes como pelas próprias autoridades litorâneas brasileiras coniventes ou interessadas no tráfico.

## Notas

1. CALÓGERAS, J. P. **A política exterior do Império**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1933. 3 v.; MARTINS, Romário. **Combate do Cormorant**; da história do Paraná. Curitiba: Liv. Economica, 1898; CARNEIRO, David. **A história do incidente Cormorant**. Curitiba: Edição da Municipalidade de Paranaguá, 1950; WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998; FERRARINI, Sebastião. **A escravidão negra na província do Paraná**. Curitiba: Lítero-Técnica, 1971; BETHELL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; Ed. da Universidade de São Paulo, 1976; RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000.
2. Um bom resumo sobre os instrumentos diplomáticos e legais que visavam à repressão do tráfico de escravos entre 1810 e 1850 encontra-se em: ALMEIDA, Paulo Roberto de. O Brasil e a diplomacia do tráfico (1810-1850). In: **Locus: Revista de História**. Juiz de Fora, v.4, n.2, 1998, p. 7-33. Para um aprofundamento no tema ver a citada obra de Leslie Bethell (1976).
3. Toma-se, aqui, a liberdade de chamar a região em foco de paranaense. No período, o Paraná era, administrativamente, designado como Quinta Comarca de São Paulo. A Província do Paraná foi criada em 1853.
4. Dentre os autores citados na primeira nota, dois escreveram especificamente sobre o episódio *Cormorant*. O opúsculo de 15 páginas publicado em 1898 por Romário Martins não foi localizado. Quanto a David Carneiro, sua obra teve como objetivo limpar a mácula que pairava sobre os negociantes de Paranaguá envolvidos com o tráfico negreiro. Baseado em uma leitura enviesada da tese da gradualidade da abolição, tese inspirada a partir dos escritos de Joaquim Nabuco, o autor chegou ao paroxismo de situar os defensores do tráfico na localidade como responsáveis pela gênese de atitudes governamentais que levariam posteriormente à abolição. Seu livro pode ser interpretado como uma grande empreitada cuja intenção principal foi o desvio da discussão do tráfico negreiro na região para o debate sobre a soberania nacional. Muitas páginas são dedicadas às características psicológicas que contrapunham, naquele momento, o Brasil e a Inglaterra. Seu ponto culminante é o capítulo final, no qual Carneiro traça um comparativo biográfico do capitão do *Cormorant*, Schomberg, e do major responsável pela Fortaleza da Barra da Ilha do Mel, Ferreira Barboza. Ao orgulho do primeiro corresponderia a humildade do segundo. Nas páginas de “A História do Incidente Cormorant”, nenhum comerciante paranguara é citado nominalmente como possível comprador ou revendedor de escravos na região. Quanto à tese da gradualidade da abolição, Jaime Rodrigues aponta que era uma das propostas políticas do século XIX, e que passou à explicação histórica a partir da obra de Nabuco. “Uma vez colocada como interpretação histórica e não mais como projeto político, a gradualidade da abolição firmou-se nos estudos historiográficos ao longo de todo o século XX” (RODRIGUES, 2000, p. 23-24).
5. ELTIS, David. **Economic growth and the end of the transatlantic slave trade**. Oxford: Oxford University Press, 1987.
6. A conformação física da baía de Paranaguá, com várias pequenas e algumas grandes ilhas, e o fato de que inúmeros rios navegáveis ali desaguavam, foram fatores determinantes para o sucesso da empreitada do comércio ilícito na região.



7. Trata-se do arrolamento de todas as viagens atlânticas do tráfico, com informações variadas sobre cada navio envolvido no infame comércio (nome, trajeto, proprietário, tonelagem, número de escravos a bordo, local de desembarque na América, etc.), projeto em curso, mas que já listou mais de 27 mil viagens. ELTIS, David; BEHRENDT Stephen, RICHARDSON David, and KLEIN Herbert. **The Trans-Atlantic slave trade** [CD-ROM]. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
8. No CD-ROM mencionado, cada viagem tem um número de registro. Os números de registro dos navios citados são, respectivamente, 3.162, 3.179, 3.196, 4.070, 4.632, 4.647. Três deles partiram de Quilimane, um de Angola, um de Cabinda, e para um deles não foi identificada a região de saída no continente africano.
9. Respectivamente, registros de viagem números 4.067, 4.068, 4.069, 4.075 e 4.070.
10. BORGES, José Ferreira. **Dicionário Jurídico-Commercial**. [ S.l. : s.n. ], [18—], p. 398.
11. *Idem*, p. 401.
12. A partir do Código Comercial Brasileiro, de 1850, o protesto marítimo passou a ser regulado pelo artigo 505.
13. Sobre as estratégias dos traficantes para burlar a fiscalização, como passaporte adulterado, duplo passaporte, navio escondido sob bandeira de outra nação, etc., ver o capítulo XI de: VERGER, Pierre. **Flux et reflux de la traite des nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVII au XIX siècle**. Paris: Mouton & Co., 1968. Ver também: CONRAD, Robert Edgard. **Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 118-138.
14. Aqui nos inspiramos em Ginzburg: “Se a realidade é opaca, existem zonas privilegiadas – sinais, indícios – que permitem decifrá-la”, afirma o autor em seu texto: “Sinais: raízes de um paradigma indiciário”. GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história**. São Paulo: Cia das Letras, 1989, p. 177.
15. LIVRO DE NOTAS. 1833-1835. Documentos Avulsos. Museu da Justiça.
16. Bethell, 1976, p. 149.
17. Rodrigues, 2000, p. 135. Uma embarcação de nome *Santa Cruz* também é registrada por Eltis em seu CD-ROM.
18. LIVRO DE NOTAS. 1833-1835. Documentos Avulsos. Museu da Justiça.
19. De acordo com os registros de Eltis, na viagem de 1826 (registro nº 3.359) a embarcação foi registrada como de bandeira portuguesa. Na viagem de 1827 (registro nº 608) a bandeira foi declarada brasileira. Em ambas as viagens, as aquisições de escravos foram feitas em Angola ou norte ou sul do Congo. Em 1826 desembarcaram 454 africanos no Rio de Janeiro e em 1827 um total de 507, também no Rio de Janeiro.
20. 1826. Juízo Geral de Fora da Cidade de Paranaguá. Autos de requerimento para ratificação de termos de protesto marítimo em que é José da Cunha Souza capitão da galera Flor do Pilar requerente.
21. Conforme “Fichário de Viagem” elaborado por Cecília Westphalen. WESTPHALEN, 1998, p. 531-595.
22. Talvez Antonio Goulart da Silveira tenha sido um negociante de outra praça que procurou abrigo para as atividades ilegais de sua embarcação em Paranaguá, tendo-a registrado como de baixa tonelagem. Em mais de 500 documentos jurídicos manipulados não foi encontrada referência alguma sobre ele.
23. Rodrigues, 2000, p. 150.
24. 1843. Juízo Municipal da Cidade de Paranaguá. Autos de ratificação de hum relatório ou protesto em que he A. Bonzans Capitão da Barca Franceza Tourville. Museu da Justiça.

25. 1836. Juízo Municipal da Villa de Paranaguá. Autos de requerimento para ratificação de Termo de Protesto e Arribada em que he Procopio Gonçalves Cordeiro, piloto da escuna portugueza Flor da Ethiopia. Museu da Justiça.
26. 1836. Juízo Municipal da Cidade de Paranaguá. Autos de requerimento para ratificação de Termo de Protesto e Arribada em que he Joaquim José Ribeiro Capitão da barca portugueza Harmonia. Museu da Justiça.
27. Registros de viagem, respectivamente números 1.119 e 1.161.
28. Verger, 1968, p. 422.
29. Número de registro da viagem no CD-ROM: 3.996.
30. 1850. Juízo Municipal da Cidade de Paranaguá. Autuação de hum officio para liquidação de multa. Museu da Justiça. Grifo nosso.
31. O cobre era uma das principais matérias-primas exportadas através dos portos angolanos. Sobre isso ver: MILLER, Joseph. **Way of death: merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830.** Madison: Wisconsin University Press, 1988, p.106-7; 627-8.
32. 1842. Juízo Municipal da Cidade de Paranaguá. Autos de justificação em que são o Com. Manoel Francisco Correia Júnior supplicante e S. E. Burroões supplicado. Museu da Justiça. Esta justificativa trata de querela quanto a contagem de tempo na abertura de estadia da embarcação no porto de Paranaguá. Burroões pedia a abertura imediata de estadia desde sua chegada em Paranaguá e não a partir do início do carregamento no fundeadouro do Teixeira como alegava o suplicante.
33. 1842. Juízo Municipal da Cidade de Paranaguá. Autos de justificação em que são S. E. Burroões capitão e proprietario da Barca Americana Isabel justificante e Antonio Luiz justificado. Museu da Justiça. A justificação se deu em virtude de que a referida barca trazia correspondência que foi violada.
34. De acordo com Eltis, registro de viagem nº 3.839.
35. BALHANA, Altiva Pilatti; MACHADO, Brasil Pinheiro; WESTPHALEN, Cecília Maria. **História do Paraná.** Curitiba: Grafipar, 1969, p. 123.
36. WESTPHALEN, Cecília Maria. Afinal, existiu ou não, regime escravo no Paraná? In: **Revista da SBPH.** Curitiba, nº 13, p. 32.
37. Minha intuição é de que havia fortes vínculos entre o tráfico de escravos e a economia ervateira em curso no litoral a partir da década de 1820. O primeiro grande *boom* de engenhos de erva-mate, fenômeno verificado principalmente em Morretes a partir da década de 1830, teria se beneficiado duplamente do tráfico: 1) pela inversão dos lucros da venda dos africanos na montagem do complexo industrial ervateiro; 2) pela utilização de mão-de-obra escrava no interior dos engenhos. Somente uma pesquisa embasada em boa documentação, como inventários *post-mortem* da comarca de Morretes, por exemplo, poderá questionar o que a historiografia sempre repetiu acerca da origem do surto industrial ervateiro no Paraná. Recentemente um pesquisador resumiu a tese aceita por todos os autores que tocaram no tema da economia paranaense no oitocentos: "o que proporcionou o rápido crescimento dos engenhos de erva-mate na década de 1820 e 30 do século XIX foi a estrutura econômica e a acumulação de capitais previamente existentes. Os negócios envolvendo a farinha de mandioca, os engenhos de aguardente e arroz que possibilitavam exportações por Paranaguá, permitem a utilização, o financiamento e o deslocamento de capitais para a construção da economia exportadora e processadora de erva-mate beneficiada nos engenhos. Muitos dos proprietários de engenhos de erva-mate também possuíam propriedades rurais lidando com a mandioca, engenhos de aguardente e arroz". O autor da passagem acima, Ricardo de Oliveira, assim como outros, deixa de registrar, no entanto, que o principal exportador de erva-mate no século XIX, e que também era proprietário de engenhos

em Morretes, Manoel Antonio Guimarães, foi o principal gerenciador do tráfico de escravos no Paraná no período do comércio ilegal. OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O silêncio dos vencedores:** genealogia, classe dominante e estado no Paraná. Curitiba: Moinho do Verbo, 2001, p. 85.

38. Documento Avulso. Cópia reservada do Ministério dos Negócios da Justiça para o Presidente da Província do Paraná em 12.02.1861. Museu da Justiça.

39. Documento Avulso. Cópia reservada do Ministério dos Negócios da Justiça para o Presidente da Província do Paraná em 01.03.1861. Museu da Justiça.

40. WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor.** Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998, p. 531-595.

41. Em 1848, por exemplo, o inspetor da alfândega de Paranaguá, Antonio Pedro d'Alencastro, enviou inúmeros ofícios às autoridades da província de São Paulo, incluindo-se aí o próprio presidente da província, Pires da Mota, alertando sobre as práticas nada legais de Manoel Antonio Guimarães na praça local. Somente entre novembro de 1848 e janeiro de 1849 quatro embarcações para o tráfico transatlântico foram por ele consignadas, conforme ofício de Antonio Pedro d'Alencastro enviado ao Inspetor da Tesouraria Geral da Província de São Paulo: "Em aditamento ao meu ofício de 14 de Agosto do ano findo, tenho novamente de informar a Vossa Senhoria que a desmoralização sobre o tráfico de africanos tem aumentado nesta cidade de uma maneira espantosa; e assim devia ser mas, que escândalo!!! Por nela ter sido nomeado Delegado de Polícia Manoel Antonio Guimarães, o primeiro e único desmoralizador Negociador de Africanos aqui existente, de modo que de Novembro passado a esta parte tem entrado neste porto a consignação do referido Delegado Guimarães as embarcações seguintes: Galera Americana *Herald*, hoje arvorada em Brasileira com o nome *Joaquina Guimarães*; Barca Americana *Luiza*; Brigue Brasileiro *Sereia*; e o Brigue Brasileiro *Desengano...*". **Ofícios.** Antonio Pedro d'Alencastro para o Inspetor da Tesouraria Geral da Província de São Paulo. Paranaguá, 1849. Arquivo do Estado de São Paulo. Pelos dados de Eltis sabe-se que o *Sereia* desembarcou escravos em duas oportunidades em 1849: um total de 850 na Ilha Grande e um total de 850 em Campos. Quanto ao *Desengano*, os