

O Complexo Souza Breves e o tráfico ilegal de africanos no litoral sul do Rio de Janeiro:

Thiago Campos Pessoa *

A conformação de uma das maiores fortunas do Brasil Imperial, exemplificada pelos imensos domínios territoriais e humanos espalhados pela província do Rio de Janeiro, não se explicaria apenas pelas inúmeras toneladas de café exportadas pelas fazendas da família Breves. Apesar de no início da década de 1860, somente a família Breves produzir sozinha mais de 1,5 % de todo o café exportado pelo Império do Brasil (TAUNAY, 1939), as maiores fortunas do período não foram construídas a partir das plantações brasileiras. Como mostraram Fragoso e Rios, o capital usurário representava a mola mestra na construção das grandes fortunas imperiais, revertidas, quase sempre em escravos e terras². No caso dos Breves, uma atividade, em especial, alicerçou, durante a primeira metade do século XIX, a fortuna dos Comendadores: o tráfico ilegal de africanos.

O comércio negreiro, quando ainda permitido pelas leis brasileiras e internacionais, já era atividade de alto risco. As perdas de capitais investidos poderiam ser totais. Entretanto, apesar dos riscos, a alta lucratividade do negócio motivava o empreendimento em escala atlântica. Com a ilegalidade do comércio de africanos, estabelecida pela lei de 7 de novembro de 1831, e ratificada quase 20 anos depois por uma nova lei em 1850, os riscos que já eram elevados aumentaram. Na década de 1850, apesar de todo o empenho das autoridades brasileiras em por um ponto final no comércio de almas entre a África e o Império do Brasil, o tráfico continuava, motivado, especialmente, pelo enriquecimento atrelado ao sucesso do empreendimento negreiro. Durante a ilegalidade, a repressão posta em prática pelas autoridades, e a necessidade de agenciar capitais e redes de relações atlânticas, afastavam os pequenos comerciantes do lucrativo trato, garantindo o mercado aberto apenas para aqueles que possuísem

* Universidade Federal Fluminense. Doutorando pelo PPGH-UFF. Pesquisa financiada pela CAPES / CNPq.

² Segundo Fragoso e Rios “(...) esse ciclo se iniciava com os lucros gerados no café, investidos em empréstimos e retornavam sob a forma de mais escravos e terras, ou seja, mais café”. In: MATTOS e SCHNOOR, 1995. Sobre a mesma temática ver também FLORENTINO e FRAGOSO, 2001.

capitais suficientes para investir no comércio clandestino (FERREIRA, 1996). No Império do Brasil os irmãos Breves representaram com exemplaridade a face dos novos agentes envolvidos no tráfico de africanos durante a ilegalidade. Como veremos, a família Breves esteve atrelada aos negócios negreiros desde o seu recrudescimento.

Pesquisas sobre o tráfico são categóricas ao afirmar que foi durante a segunda metade da década de 1830 que o comércio com a África voltou a tomar força no Império do Brasil (CONRAD, 1985)³. É justamente nessa época que os Souza Breves passaram a atuar no tráfico de africanos. Interessante notar que não estavam no comércio negreiro antes da ilegalidade, pelo menos não os encontramos nas listagens de traficantes atuantes na praça do Rio de Janeiro até o início da década de 1830⁴. Poderiam até atuar nos negócios do tráfico, mas com certeza ainda não gerenciavam o comércio de cativos. Os irmãos Breves pareciam inaugurar e bem representar o rol dos novos personagens e das novas estruturas montadas para receber os escravos vindos da África durante a ilegalidade do comércio negreiro.

Estudos demonstram como, a partir da repressão inglesa, o comércio negreiro mudara nas duas margens do Atlântico (FERREIRA, 1996; CHIELLI, 2006). Na África o deslocamento dos embarques de escravos do litoral de Luanda, para o norte de Angola, ou para a Costa Oriental, se tornara freqüente, principalmente após a abolição do tráfico nas colônias portuguesas em 1836. No Império do Brasil os desembarques também foram reordenados para fugir da repressão. As praias litorâneas, mais afastadas do controle do Estado, passaram a acoitar os africanos traficados. Nelas, novas estruturas foram edificadas para receberem os africanos que continuavam chegando, em números crescentes na década de 1840. Novamente os Comendadores Breves exemplificam, e dão sentido a reordenação do tráfico. Eram nas suas propriedades do litoral sul fluminense que parte dessa estrutura funcionava, pelo menos até os primeiros anos da década de 1850.

³ Conrad afirma que o retorno do gabinete conservador, comandado por Bernardo Pereira de Vasconcellos, foi um dos elementos que facilitaram o recrudescimento do tráfico. As idéias de Conrad parecem bastante coerentes, na medida em que o próprio Vasconcelos propusera na legislatura de 1837 a extinção da lei de 1831. Sobre os debates políticos em torno da extinção do tráfico, ver: RODRIGUES, 2000.

⁴ Para a listagem dos traficantes atuantes na praça carioca entre 1811-1830, ver: FLORENTINO, 1997. “Apêndice 26”. Entretanto, é possível que os irmãos Breves atuassem no fornecimento de cachaça para o comércio negreiro nas suas fazendas do litoral, antes de investirem diretamente no empreendimento traficante, após a segunda metade da década de 1830.

Não acreditamos que todo esse sistema surgiria sem o emprego de grandes capitais, gerenciados em uma ampla rede comercial. Da mesma maneira, não era apenas um novo dispositivo jurídico que transformaria o tráfico em uma atividade ilegal, aos olhos dos fazendeiros e da própria sociedade brasileira. Sabemos que as leis são construídas nos embates políticos e sociais de uma época, quase sempre exemplificando interesses e perspectivas diferenciadas. Nesse sentido, a ilegalidade do tráfico não estava dada na década de 1830, os interesses e as perspectivas estavam dispostos nas discussões no Parlamento brasileiro e na sociedade de época.

Estruturaremos nossa análise evidenciando mais detidamente o envolvimento dos Souza Breves com o tráfico de africanos. Acompanharemos os casos de desembarques de “*negros novos*” nas margens das suas fazendas litorâneas, no mar de Mangaratiba e de Angra dos Reis. Acreditamos que, entre a década de 1830 e o início dos anos de 1850, elas passaram a suprir a desarticulação do mercado do Valongo, e das demais estruturas de recepção dos negreiros que ancoravam na margem brasileira do Atlântico.

Os Breves e o tráfico:

“Mas aqui era o ponto de embarque e desembarque do Comendador Sousa Breves quando saía e chegava (...) Aqui é um ponto que existia também, além de ser de desembarque, era de engorda também, sabe? Tinha um lugar aí, que eu não posso dizer, onde os escravos quando chegavam, pelos tempo que eles viviam no mar, eles não comiam bem, então perdiam o valor, ficavam magros, emagreciam, ficavam abatidos. Então ficavam sem valor. Então eles escondiam por aqui, não sei aonde é aí, né? Passavam ali uns vinte dias. Quando eles chegavam a (...), carne de novo, aí subia para Santa Rita. A história que eu sei, (...) que (...), proibiram a venda dos escravos para cá, né? Mas, não sei como é que fizeram, que ainda roubaram lá oportunidade e arrumaram uns escravos para trazer pra cá, para vender novamente, né? Raptaram escravo lá, encheram o navio e trouxeram pra cá. Mas veio até aqui, numa ilha com um nome... Como é? Ilha Cunhanbebe. Uma ilha que tem pra trás (...) O barco entrava lá, passava pertinho (...) para entrar e trazia o pessoal para cá, né? E ali quando observaram, que vinha uma escolta atrás deles, pra prender eles, né? (...) Diz que o navio tem um buraco, tinha um buraco que batia (...) a água, aquele pino saía, né? Saía e abria um buraco e a água invadia. Então foi assim, alguns caíam na água, outro jogava lancha n’água, então salvou bastante e morreu bastante e o barco afundou na ponta da ilha.”⁵ (Manoel Moraes, morador de Santa Rita do Bracuí)

⁵ Entrevista com Sr. Manoel Moraes, 27/10/2006. LABHOI. Acervo Petrobrás Cultural Memória e

Manoel Moraes há mais de 80 anos vive nas antigas terras da fazenda de Santa Rita do Bracuí, em Angra dos Reis. Seus avós maternos e paternos foram escravos do Comendador José de Souza Breves. “*Preto Forro*”, avô paterno, e Antonio Joaquim da Silva, pai de sua mãe, viveram os últimos anos da escravidão na fazenda. Ambos receberam suas alforrias ainda na década de 1870, e foram citados como legatários da antiga fazenda no testamento do Comendador escrito em 1877 e aberto no ano de 1879. Muito provavelmente foram seus avôs que perpetuaram as histórias do tráfico e da escravidão ao longo dos anos, transmitidas de geração a geração, em um processo de rememoração em que o histórico da fazenda se confunde com as próprias trajetórias familiares dos seus moradores. No caso do Sr. Manoel Moraes, as histórias da escravidão e do tráfico narram também lembranças de família muito vívidas e com referenciais muito fortes na experiência da escravidão nas últimas décadas do século XIX.

Certamente, Antonio Joaquim da Silva, escravo de Breves, encarregado do engenho de cana de açúcar, viveu ou ouviu falar dos inúmeros desembarques de africanos que ocorreram no *Bracuhy* a partir da década de 1840. O engenho no qual trabalhava, produzia essencialmente aguardente, mercadoria chave no comércio de escravos na costa atlântica da África. Ao analisarmos a fazenda de Santa Rita no final da década de 1870, encontraremos uma área em decadência, praticamente abandonada à própria sorte de seus habitantes. No entanto, antes de nos determos sobre a relação entre a antiga fazenda do *Bracuhy* e o comércio de africanos, cabe esclarecer alguns pontos importantes sobre o tráfico ilegal de africanos. Como se reorganizara após a ilegalidade? Qual o papel dos Souza Breves no tráfico? E as suas fazendas do litoral, quais funções representavam na reordenação do comércio negreiro após a lei de 1831?

No litoral africano, os padrões de abastecimento do tráfico atlântico de escravos se alteraram significativamente já a partir da segunda década do século XIX. A repressão inglesa na África fez com que os traficantes do litoral mudassem suas estratégias de comércio. O embarque no continente africano deslocou-se de Luanda, e dos demais portos centrais da região Centro-Sul, para locais mais afastados do litoral,

Música Negra. 01.0020 e 01.0064. Veja: www.historia.uff.br/jongos. Sobre o caso rememorado por Manoel Moraes, ver anexo “Sobre o Brigue Camargo”.

como o norte de Angola e as ilhas da África Oriental. Os embarques dos portos de Moçambique, Inhambane e Quelimane cresceram significativamente nesse momento, seguindo a tendência de reestruturação do tráfico atlântico de africanos na década de 1830 (FERREIRA, 1996 e CICHELLI, 2006).

No Império do Brasil, a partir da lei de 1831, o tráfico também se modificou, principalmente em termos estruturais. Com o comércio negreiro considerado uma atividade ilegal, conseqüentemente o mercado do Valongo, responsável por receber e redistribuir os escravos pelas fazendas fluminenses foi fechado, pairando durante poucos anos um vazio sobre onde e como seriam recebidos os escravos que continuariam a vir da África após 1831 (KARASCH, 2000). No entanto, rapidamente novos agentes entrariam no ilícito comércio. E com eles novas estratégias para burlar a lei e redefinir os mecanismos de um comércio juridicamente condenado. Ao que tudo indica, rapidamente foram articulados novos portos de desembarque. No caso do Rio de Janeiro, as praias afastadas ao norte e ao sul da Corte foram os locais escolhidos para receber os africanos. Novos agentes também entraram nesse lucrativo comércio, já em meados dos anos de 1830, com destaque para os fazendeiros fluminenses.

Provavelmente os Breves despontaram nesse comércio ainda na década de 1830, sendo um dos primeiros agentes a se lançarem na atividade negreira, considerada a época ilegal pelas leis brasileiras, e por acordos internacionais. Nos litorais das diversas praias afastadas do interior do Império, os desembarques recomeçavam e passavam a contar com a ingerência dos antigos senhores de escravos e fazendeiros de café, sedentos pela mão de obra africana e pelos altos lucros desse tipo de comércio.

Em 1830, no comprovante de concessão e registro da Ordem da Rosa atribuído a Joaquim Breves, encontramos, além do nome completo do fazendeiro, uma referência bastante importante: *comerciante de escravos*⁶. A Ordem lhe foi atribuída em um momento conjuntural no qual o envolvimento com o tráfico não mancharia a trajetória de Joaquim, nem de outros sujeitos atrelados ao comércio negreiro, alguns deles, inclusive, se tornariam políticos proeminentes durante o Segundo Reinado. Entretanto, não podemos afirmar que Breves gerenciasse a finalização do comércio atlântico de africanos no início de 1830. Poderia ser apenas mais um dos agentes envolvidos nos

⁶ BN. Localização original: Manuscritos C-1058,077 n.002. Outras localizações: Documentos Biográficos c 1052,44. **Projeto escravos no Brasil.**

últimos desembarques, antes da lei de 7 de novembro de 1831, como também era possível que estivesse reorientando os negócios negreiros inter-provinciais no Império do Brasil. O que podemos afirmar, com relativa precisão, é que os negócios negreiros, legais ou não, marcaram logo de início a trajetória dos Souza Breves, assim como representaram uma importância singular na conformação das suas fortunas⁷.

Em 1837, os investimentos da família Breves passavam a se cruzar diretamente com os negócios do tráfico. Conjuntamente com o crescimento das plantações de café no Vale do Paraíba fluminense, os Comendadores começavam a investir no lucrativo comércio de africanos. Nesse mesmo ano, o presidente da Câmara de Mangaratiba, em Ofício ao Governo do Império nos informa:

*“ Em 10 de Janeiro [de 1837] (...), por aqui apreendido pelo Juiz de Paz deste distrito o patacho que se diz ser portuguez e que se denomina União Feliz ter-se empregado desde 1835 no ilícito, imoral, e desumano trafico da escravatura, e que acabava de verificar um desembarque de africanos no lugar onde fora apreendido e porque tivesse **ingerência** nessa embarcação Joaquim José de Souza Breves ... ”*⁸

Segundo a Câmara de Mangaratiba, o então Comendador não era apenas um exímio comprador de indivíduos reduzidos ilegalmente à escravidão. Mais do que isso, possuía ingerência sobre a embarcação negreira que cruzava o Atlântico nas rotas da ilegalidade. Certamente o empreendimento traficante contava com um apoio logístico para o embarque na África, e o desembarque no Brasil. Os negócios da família Breves movimentavam uma ampla rede comercial nas duas margens do Atlântico, envolvendo além dos Comendadores, outros indivíduos de destaque na sociedade oitocentista. Entretanto, a gerência desse empreendimento, no lado brasileiro da costa, estava nas mãos de Joaquim Breves. E não foi pequeno o seu investimento nessa empreitada. Prova disso é que Joaquim levou até as últimas consequências a viabilidade dos seus negócios, enfrentando, inclusive, o Estado Imperial. Certamente o presidente da Câmara de Mangaratiba não estava entre os pares de Breves, tanto que continuou sua denúncia sobre a audácia do futuro Comendador em continuar no ilícito trato a qualquer custo:

⁷ Segundo Luis Henrique Tavares, Breves estaria ao lado de grandes traficantes, como Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá “*grandes negreiros no Rio de Janeiro dessa época*”. (TAVARES, 1988: 29).

⁸ FMP. **Ofícios da Câmara ao Governo do Império**, 1832-1846. Ofício n. 6

(...) e conhecendo este [Joaquim Breves] não poder corromper o juiz de paz então em exercício [] de viva força a senhorar-se do mesmo Patacho e do [] que por cautela estaria depositado no Forte da Guia, e fazê-lo de novo navegar afim de transportar talvez outro carregamento de infelizes, e para esse fim mandou engajar em serra acima gente mercenária da mais ínfima classe, a maior parte seus dependentes os quais armados de diversos modos descerão efetivamente e em sua casa e na de seus protegidos se acoitarão subindo o seu[] a 100 ou mais como se manifesta no documento junto marcado em [] e porque este indivíduo reconhecesse a dificuldade da empresa vista da vigilância a parte na autoridade a quem diretamente pertencia aconselhar e precaver este atentado, disperadiu-se por então da empresa, e mandou retirar esse indivíduo esperando ocasião mais oportuna para por em execução o seu intento, quando com certeza de bom êxito pudesse efetuar o que premeditará. (...) Por [] rivalidade e mesmo por vingança Joaquim José de Souza Breves, Exmo. Sr. ameaça a huma povoação inteira, espalhou o terror entre os habitantes do município e o que mais [] disse se vangloria, e impune e audaz, passe entre nós. Ilmo. Homem que se [] a mandar vir de Serra Acima, huma quantidade de gente armada para cometer um atentado de tal natureza, é capaz de praticar outros mais [] e a vista de hum tal procedimento autorizado está para cometer quantas desvarias conceber em sua escaldada imaginação⁹.

Não imaginaria o presidente da Câmara que a imaginação de Joaquim fosse tão longe. Tampouco suporíamos que a audácia do referido fazendeiro seria tão grande. Para sê-la, a ponto de organizar uma incursão ao Forte da Guia para retomar o Patacho, era possível que além de possuir ingerência sobre o tumbeiro, poderia ser o próprio Breves o dono da embarcação. Era comum durante a ilegalidade, as embarcações usarem bandeiras falsas para fugiram dos cruzadores britânicos (CONRAD, 1985). Breves poderia manter um navio com documentação portuguesa como forma de burlar a repressão. Ou simplesmente, apenas agenciava o contrabando, sendo responsável pelo desembarque na costa brasileira. Nessa hipótese, todo o malogro do empreendimento cairia sobre suas costas e seu bolso. Talvez isso ajude a entender a atitude impulsiva e

⁹ Idem.

audaciosa do futuro Comendador ao organizar uma empreitada, com mais de cem homens armados, com a finalidade de resgatar o Patacho negreiro. É bastante improvável que Breves estivesse sozinho nessa iniciativa, certamente o prejuízo da travessia negreira implicaria em perdas econômicas e uma possível desarticulação de uma cadeia de relações sociais e econômicas estruturada no Atlântico.

Quase quinze anos após a denúncia da Câmara de Mangaratiba, Joaquim de Paula Guedes Alcoforado, traficante redimido, era contratado pela legação inglesa no Rio de Janeiro com a finalidade de elaborar um detalhado relatório sobre os meandros do comércio ilegal de africanos entre 1831 e 1853. O “*Relatório Alcoforado*”, como ficou conhecido, ratifica os nossos indícios de que os Breves foram pioneiros na retomada do tráfico em meados da década de 1830. Além disso, Alcoforado, que também estava a serviço da Polícia da Corte do Rio de Janeiro, desvenda novos nomes, confirmando a hipótese de um comércio de família em escala atlântica:

*“Infelizmente o primeiro ambicioso brasileiro que tratou desse tão infame como repugnante tráfico foi Joaquim Breves, seu sogro e irmão, lançando mão do aventureiro e degenerado português João Henrique Ulrich (hoje de grande notabilidade), a quem mandavam à África com grandes negociações”*¹⁰

Joaquim Breves, seu irmão, e o sogro dos referidos Comendadores, José Gonçalves de Moraes, *Barão de Pirahy*, empreenderam um negócio em família que funcionava nas duas margens do Atlântico, gerando altíssima lucratividade. Além deles, João dos Santos Breves, irmão dos referidos Comendadores, também participava das atividades traficantes. João, ao que parece, administrava armazéns e entrepostos comerciais de propriedade da sua família em Mangaratiba¹¹. Poucos sabemos sobre o

¹⁰ Joaquim de Paula Guedes Alcoforado “*História sobre o infame negócio de africanos da África Oriental e Ocidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853*”. Transcrito por FERREIRA, Roquinaldo. **Estudos Afro-Asiáticos**, nº 28, outubro de 1995. pp.219-229.

¹¹ Em fevereiro de 1851 quando o delegado de polícia do Rio de Janeiro, Bernardo de Azambuja, apreendeu 199 africanos novos na Marambaia, além de Joaquim encontrava-se na restinga João dos Santos Breves. Segundo os depoimentos colhidos por Azambuja, João era negociante em Mangaratiba. AN. **Juízo de Auditoria de Marinha** – 1856. Nº 478; M: 2259; Gl. A

Armando de Moraes Breves, em suas memórias familiares recorda que: “*A ruga mais séria deu-se na ocasião em que alguns barcos ingleses entraram em Angra dos Reis, perseguindo dois navios negreiros (...) os tumbeiros chamavam-se Leopoldina e Januária. O contrabando vinha despachado para João dos Santos Breves, irmão do tio Joáca [Joaquim Breves]*” (BREVES, S/D: 96)

irmão de José e Joaquim Breves, no entanto, podemos inferir que João exercia importante função nos negócios familiares com a costa africana, atuando na organização dos desembarques em Mangaratiba. Na África contavam com o agente João Henrique Ulrich para intermediar as negociações no litoral. Desconhecemos a trajetória de João Ulrich, acreditamos ser um negociante, como informa Alcoforado, que enriqueceu com o tráfico e fez fortuna em Portugal¹².

Mas se contavam com os barracões para armazenar os cativos até o embarque nos tumbeiros, com africanos para abastecer os navios e viabilizar o empreendimento do tráfico, e com Ulrich para fechar os últimos detalhes comerciais da viagem, como era a estrutura do desembarque? Quem os esperava? Onde deveriam desembarcar e aguardar instruções antes de irem para as fazendas? Novamente Alcoforado nos auxilia na construção das respostas:

*“Em fins de 1835, o tráfico era grande. Em muitos pontos de nossa costa se estabeleceram ***barracões e fazendas *apropriadas para se darem este desembarques de africanos;** as autoridades de terra que tinham ingerência neste negócio eram os ***Juizes de Paz *que no *termo* aonde eram feitas estas especulações tinham como *paga 10,8%* por cento de cada negro desembarcado (...).** Um Joaquim Thomaz de Farias, patrão-mor da Barra de Campos e um marinheiro por nome André Gonçalves da Graça (hoje ambos Comendadores) trataram de fazer um ponto de desembarque um pouco mais ao Norte da Barra de Campos lugar denominado Manguinhos; José Bernardino de Sá e um tal de Veiga estabeleceram próximo a São Sebastião, lugar denominado Itabatinga; (...) ***José Breves em Mangaratiba mais adiante na Ilha da Marambaia*** (...)”¹³. (grifos meus)*

¹² Sabemos que João Henrique Ulrich também recebeu o título de Comendador. Era casado com Maria Luisa de Sá Ulrich. Ver: <http://www.arqnet.pt/dicionario/ulrichjh.html>. Acessado em 18/05/2009 às 20:05.

¹³ Joaquim de Paula Guedes Alcoforado. “História sobre o infame negócio de africanos da África Oriental e Ocidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853”. Agradecemos ao professor Carlos Gabriel Guimarães do Departamento de História da UFF por ceder gentilmente a transcrição do referido documento. O trecho cedido por Carlos Gabriel não consta no texto transcrito por Roquinaldo Ferreira.

As fazendas da Marambaia, e de Santa Rita do Bracuhy, estavam entre aquelas propriedades organizadas para receber os africanos recém-chegados da travessia atlântica no período do tráfico ilegal. Após 1830, barracões e fazendas do litoral recriavam as estruturas outrora destruídas pela lei de 7 de novembro de 1831. Canoas, barracões para quarentena e locais de “engorda”, conformavam as estruturas de recepção. Indivíduos especializados em se comunicarem com as diferentes nações africanas, os chamados *Línguas*, em sua maioria escravos ou ex-escravos, vinham nos tumbeiros ou esperavam em terra a carga humana, junto com os demais sujeitos do empreendimento negreiro. Além deles, outros homens transportavam por terras os “negros novos” para quarentena ou os redistribuíam pelas fazendas da região. São esses sujeitos, ainda desconhecidos pela historiografia, que faziam funcionar o tráfico de africanos na clandestinidade, dinamizando o funcionamento das fazendas receptoras de escravos no litoral brasileiro¹⁴.

O complexo de fazendas da restinga da Marambaia, de propriedade do Comendador Joaquim Breves, no litoral de Mangaratiba, abrigava algumas daquelas fazendas destinadas à recepção de africanos¹⁵. Desde o final dos anos de 1830 a restinga funciona como porto seguro para a recepção de escravos. Em 1837 a embarcação Bergantim Leão desembarcou 572 africanos, procedente do Quelimane¹⁶. Quase 15 anos depois, em apenas três meses, entre Dezembro de 1850 e Fevereiro de 1851, foram apreendidos 940 africanos ilegalmente trazidos para o Brasil e desembarcados nas águas da Marambaia (MORAES, 2009).

Em uma dessas apreensões, realizadas entre os dias 1 e 2 de Fevereiro de 1851, em incursão à Marambaia, o delegado de Polícia da Corte, Bernardo de Azambuja, após notificar o Comendador, que se encontrava na fazenda, apreendeu espalhados pela restinga 199 africanos, que eram escondidos por um escravo ladino pertencente a

¹⁴ Para uma análise de alguns desses sujeitos, ver: 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.

¹⁵ Sobre a Marambaia, ver: MOTTA, Márcia. “*Ilha da Marambaia: História e Memória de um lugar*”. In: MOTTA, Márcia e GUIMARÃES, Elione (Orgs.) **Campos em Disputas: História Agrária e Companhia**. São Paulo: Annablume, 2007. Para uma análise etnográfica, ver: ARRUTTI, José Maurício (coordenador). **Laudo antropológico da comunidade remanescente de quilombo da ilha da Marambaia**. Koinonia / Projeto EGBÉ – Territórios Negros, 2003.

¹⁶ Segundo Cichelli, em África embarcaram 855 escravos, e destes 283 morreram, ou foram lançados vivos ao mar durante a viagem (CICHELLI, 2006)

Joaquim Breves. Certamente esse cativo era um dos sujeitos que faziam a estrutura da Marambaia funcionar como um exímio porto de desembarque de “negros novos”. Nessa mesma época, 450 africanos foram encontrados em um navio encalhado nas margens da Fazenda da Armação, também na Marambaia em fevereiro de 1851. Três meses antes, o tumbeiro Jovem Maria tinha sido flagrado nas águas da restinga com 291 africanos a bordo. Entre os documentos trazidos pelo navio, as autoridades encontraram instruções para que os africanos se dirigissem à fazenda Bom Retiro, na província da Bahia. Coincidentemente, uma das fazendas de Joaquim Breves tinha o mesmo nome na década de 1860.

Não foram poucos os casos de contrabando de africanos que envolveram direta, ou indiretamente, os irmãos Souza Breves. Com exceção do desembarque realizado em 1837 na Marambaia, todos os demais incluíram os Comendadores nos autos de investigação. Destacamos abaixo apenas aqueles que se confirmaram, deixando de fora as suspeitas e demais acusações de tráfico ilegal.

Tabela 2: Desembarque de africanos nas propriedades dos Souza Breves*1

Ano	Embarcação	Bandeira	Embarque	Desembarque	Proprietário	Embarcados	Desembarcados
1837	Patacho União Feliz*2	Portugal / Brasil		Mangaratiba			
1837	Bergantim Leão*2	Portugal / Brasil	Quelimane	Marambaia		855	572
1839	B. D. João de Castro	Portugal / Brasil	Moçambique	Marambaia	Antonio Brás dos Reis	490	444
1839	B. D. João de Castro	Portugal / Brasil	Moçambique	Marambaia		497	450
1839	Brigue Resolução	Portugal / Brasil	Quelimane	Marambaia		465	421
1850	Iate Jovem Maria	Brasil		Marambaia	Vitor Manoel Paneto	354	291
1850	Edelmando		Ibo	Marambaia	Francisco da C. Ramos	683	559
1851				Marambaia			199
1851	Patacho Atividade			Marambaia			455
1851	Brigue Destro	Brasil		Rio de Janeiro	Joaquim Breves	657	457
1852	Brigue Camargo	U.S.A	Quelimane	Bracuhy		550	540
Total						4551	4388

*1 Consideramos também os casos de desembarques que envolveram os Comendadores, mas não se deram exatamente nas suas fazendas, como nos desembarques do patacho União Feliz, em 1937, e Brigue Destro em 1851.

*2 Sobre os tumbeiros União Feliz e Leão, outras viagens foram encontradas entre 1818 e 1850, ver: **The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Voyages**. Voyages n.: 87, 630, 1438, 3361, 7204, 1733, 2299, 3629 e 4050.

Fontes: The Trans-Atlantic Slave Trade Database Voyages. <http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>. Acessado durante o mês de setembro de 2009. FMP - Ofício n.6.; AN. Juízo de Auditoria de Marinha – 1856. Nº 478; M: 2259; Gl. A.

Entre 1837 e 1852, tivemos a confirmação de onze desembarques envolvendo os Breves ou suas propriedades, a grande maioria nas proximidades da Marambaia. Como vimos, os Comendadores foram um dos primeiros indivíduos a retomarem o comércio de africanos, e os últimos a abandoná-lo. Nesse período de 15 anos, desembarcaram nas proximidades de suas fazendas cerca de 4388 africanos. Considerando que só uma ínfima minoria dos casos eram averiguados e investigados pela Polícia da Corte, e na década de 1850 pela Auditoria Geral da Marinha, podemos supor que esses números fossem muito maiores. Não é exagero afirmar que os irmãos Breves ajudaram a trazer para o Brasil milhares de africanos durante a clandestinidade do comércio negreiro, e que boa parte desses sujeitos foram reduzidos ilegalmente ao cativeiro nos plantéis espalhados pelas fazendas do Vale do Paraíba.

Chama a nossa atenção que a maioria das viagens comessem no Rio de Janeiro. Do *Bergatim Leão* que atuava no tráfico em 1837 ao *Brigue Camargo*, último desembarque confirmado nas propriedades dos Breves, o caminho era semelhante: Rio de Janeiro – África – Rio de Janeiro. Na maioria das vezes a finalização se dava na Marambaia. Nos dois casos citados, ambos os navios partiram do Rio de Janeiro rumo a Quelimane. Retornaram com mais de 500 cativos cada um. Além deles, os brigues D. *João de Castro e Edelmando* fizeram trajetórias muito semelhantes, o primeiro saindo por duas vezes do Rio de Janeiro para Moçambique, e o segundo para Ibo, na África Ocidental¹⁷. Em outras palavras, boa parte dos traficantes do período ilegal do comércio negreiro movimentavam suas redes trans-oceânicas a partir do litoral do Rio de Janeiro.

Também nos impressiona que das seis procedências registradas, cinco delas relacionavam-se ao litoral de Moçambique. A importância da África Oriental no período do tráfico ilegal é reconhecida por vários historiadores, no entanto, ela parece ter sido muito maior do que se tem imaginado. Entre os doze navios registrados, no mínimo a metade deles saía dos portos de Moçambique e Quelimane. Estranhamente uma das embarcações catalogadas, teve em Ibo, próximo a atual Nigéria, sua principal praça de aquisição de cativos¹⁸. Os 683 africanos embarcados em Ibo chegaram ao litoral sul

¹⁷ É importante destacarmos que o tráfico ao norte da linha do equador era ilegal desde 1815, segundo acordo traçado entre a Coroa Portuguesa e a Inglaterra.

¹⁸ **The Trans-Atlantic Slave Trade Database Voyages.** <http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>. Voyage 4640

fluminense em 1850. Em relação aos demais, não temos informações precisas sobre a procedência. Entretanto, pelos escravos apreendidos no *Iate Jovem Maria*, no *Patacho Atividade*, e na embarcação que trouxe 199 africanos para a Marambaia em 1850, acreditamos que estes embarques tenham se dado na costa central-atlântica africana, provavelmente nos portos ao norte de Luanda¹⁹.

Entre as bandeiras dos navios a maior parte eram portuguesas ou brasileiras. Sobre as tripulações temos poucas informações, com exceção do *Iate Jovem Maria* e do *Brigue Camargo*. Nessas embarcações a composição da tripulação variava entre espanhóis, norte-americanos e ingleses. No *Iate* encontramos essencialmente espanhóis, enquanto no *Camargo* viajavam americanos, ingleses e espanhóis. Interessante notarmos a ausência de portugueses ou brasileiros. Nesse momento, o comércio negreiro se internacionalizara, tornando-se um negócio de poucos, não só para aqueles que o financiavam, mas também para os indivíduos que o executavam.

Oito, entre os onze desembarques ocorreram na Marambaia. A restinga do Comendador concentrava a finalização do empreendimento traficante. Entre os demais, duas embarcações atracaram nesse mesmo litoral, uma no ano de 1837, em Mangaratiba, e a outra em Angra dos Reis, na fazenda de Santa Rita, quinze anos depois. Nos dois casos encontramos o envolvimento direto dos Comendadores Joaquim e José Breves.

Em mais um dos desembarques ocorridos fora da Marambaia, nos deparamos com a presença ilustre de Joaquim Breves. Em 1851 era ele o proprietário do *Brigue Destro*, que desembarcou 457 africanos no Rio de Janeiro. Nesse caso, com seu próprio tumbeiro, Breves não utilizou suas fazendas litorâneas para finalização do empreendimento. Optou por atracar o *brigue* em outra parte do litoral fluminense, fugindo da visada restinga de sua propriedade.

Outros senhores também figuraram como proprietários de tumbeiros atracados na Marambaia de Breves. Entre eles, Antônio Brás dos Réis, Vitor Manoel Paneto e Francisco da Costa Ramos. Aquele dono do *Brigue D. João de Castro*, capturado duas vezes pelos britânicos em 1839. No primeiro caso, o tumbeiro desembarcou 450 cativos no litoral da Marambaia, já na segunda viagem 444 africanos foram levados da restinga

¹⁹ Sobre essas apreensões ver: MORAES, 2009.

do Comendador para as fazendas do Vale do Paraíba²⁰. Vitor Panedo e Francisco Ramos eram proprietários do Jovem Maria e do Edelmando, apreendidos na mesma restinga em 1850.

Provavelmente, Joaquim Breves agenciava na Marambaia a última fase do empreendimento traficante, especialmente a partir dos últimos anos da década de 1840. Mais da metade dos desembarques registrados ocorreram no pós 1850. Os demais se deram nos anos de 1837 e 1839. Não há nenhuma evidência de navios capturados na década de 1840²¹. Não acreditamos que a Marambaia, o Bracuhy, e outras regiões do litoral sul fluminense tenham deixado de receber africanos ilegalmente durante aqueles anos. Mais provável é que o Império tenha sido bastante permissivo em relação ao tráfico nas fazendas afastadas da Corte. O domínio político conservador, após a maioria de D. Pedro II, assegurava não só o monopólio do tráfico para os seus pares, como também adiava para o início da década seguinte a perseguição aos tumbeiros e aos desembarques realizados ao longo da costa brasileira.

Além disso, boa parte dos escravos traficados morreram a caminho do cativo no Brasil. Os avanços tecnológicos dos negreiros nem sempre garantiam uma redução significativa da taxa de mortalidade. Por exemplo, o tumbeiro Bergantim Leão, perdeu cerca de 33,1 % dos seus cativos em 1837. Quatorze anos depois, o Brigue Destro, de propriedade de Joaquim Breves, amargou um prejuízo significativo, com a morte de 30,4 % dos escravos a bordo. Embora essas taxas sejam bastante altas, elas não correspondem à totalidade dos desembarques. Nos casos analisados, as taxas oscilam bastante. Exemplo disso é que em 1839, nas duas viagens do Brigue D. João de Castro, a taxa de mortalidade girava em torno de 10%, praticamente a mesma do Brigue americano Camargo, que registrou mortalidade em torno 9,1% em 1852. Essas variáveis não eram fixas, e se relacionavam tanto com o itinerário das viagens e seus portos de origem, quanto com a finalização do empreendimento. A própria lógica de maximização dos lucros de alguns traficantes, que abarrotavam os tumbeiros com centenas de africanos, aumentava significativamente esses índices. Emblemático, nesse sentido, é o

²⁰ A coincidência no nome do navio, assim como do seu capitão (Vicente de Freitas Serpa), que comandou ambas as viagens, nos deu certeza de estarmos diante do mesmo brigue. Ver: **The Trans-Atlantic Slave Trade Database**. Voyages 1948 e 900153

²¹ Entre os desembarques registrados no banco de dados do projeto *Voyages*, apenas o Bergantim Leão não foi apreendido.

caso do Bergantim Leão que embarcou 855 africanos em 1837 e, ao mesmo tempo, amargou a maior taxa de mortalidade entre as embarcações registradas.

Referências bibliográficas:

ABREU, Martha. “*O caso do Bracuhy*” In: MATTOS, Hebe. e SCHNOOR, Eduardo. (Orgs.) **Resgate: Uma Janela para o Oitocentos**. Rio de Janeiro: Top Books, 1995. pp.167-195.

ARRUTTI, José Maurício (coordenador). **Laudos antropológicos da comunidade remanescente de quilombo da ilha da Marambaia**. Koinonia / Projeto EGBÉ – Territórios Negros, 2003.

BREVES, Reynato. **A Saga dos Breves. Sua Família, Genealogia, História e Tradições**. Rio de Janeiro: Ed. Valença S.A, s/d.

CICHELLI, Ana Flávia. **Tráfico Ilegal de Escravos: Os Caminhos que Levam a Cabinda**. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2006.

CONRAD, Robert. **Tumbeiros. O Tráfico de Escravos para o Brasil**. São Paulo: ed. Brasiliense, 1985.

FERREIRA, Roquinaldo. **Dos Sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal de Escravos e Comércio Lícito em Angola, 1830-1860**. Dissertação de Mestrado em História. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996.

FLORENTINO, Manolo. **Em Costas negras. Uma História do Tráfico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____. **Tráfico, Cativo e Liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FLORENTINO, Manolo e FRAGOSO, João. **Arcaísmo como projeto em uma economia colonial tardia – mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840**. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2001 4ª. Ed

KARASCH, Mary. **A Vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MATTOS, Hebe e SCHNOOR, Eduardo. (Orgs.) **Resgate: Uma Janela para o Oitocentos**. Rio de Janeiro: Top Books, 1995.

MOTTA, Márcia. “*Ilha da Marambaia: História e Memória de um lugar*”. In: _____ e GUIMARÃES, Elione (orgs.) **Campos em Disputas: História Agrária e Companhia**. São Paulo: Annablume, 2007

MORAES, Daniela Paiva Y. de. **A Capital marítima do Comendador: a atuação da Auditoria Geral da Marinha no julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na ilha da Marambaia (1851)**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Unirio, 2009.

RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio. Propostas e Experiências no Final do Tráfico de Africanos para o Brasil (1800-1850)**. São Paulo: Ed. UNICAMP / CECULT, 2000.

_____. **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.

TAUNAY, Afonso de E. **História do Café no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. do Departamento Nacional do Café, 1939.

TAUNAY, Afonso. **Pequena história do café no Brasil**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1945.

TAVARES, Luis Henrique Dias. **Comércio Proibido de Escravos**. São Paulo: Editora Ática, 1988

THOMPSON, Eduard. **Senhores e Caçadores**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

_____. **Costumes em Comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.