

Uma saída pelo mar: rotas marítimas de fuga escrava em Santa Catarina no século XIX*

Martha Rebelatto¹

Escola Municipal Cônego Higino de Freitas

Resumo

Este trabalho trata do tema das rotas marítimas de fuga escrava. A Ilha de Santa Catarina oferecia aos cativos a possibilidade de fugir em barcos que estavam de passagem pelo litoral e geralmente necessitavam de tripulação. A pesca da baleia no litoral catarinense por embarcações de diversos países, principalmente norte-americanos, criou a possibilidade de os cativos fugirem para outro país, onde ingressariam como marinheiros, nesses navios de pesca. Em um primeiro momento, analisa-se a documentação da polícia referente aos casos de fuga em navios e anúncios de jornal que tratam do tema. Em um segundo momento, investigam-se especificamente os casos de fuga em barcos baleeiros norte-americanos. Para isso, seguem-se os rastros de um caso que ocorreu em 1868, quando sete escravos fugiram com o brigue baleeiro norte-americano denominado Highland Mary of Sag Harbor, que estava ancorado em frente à Ilha das Aranhas.

Palavras-chave: Escravidão; Fugas de escravos; Ilha de Santa Catarina; Século XIX.

Abstract

This work deals about the slaves' maritime escape routes. The Island of Santa Catarina offered to the captives the possibility to run away in vessels that were passing by the coast and that generally needed crew. The whale fishing in the Catarinense coast by vessels from diverse countries, mainly North American,

* An exit through the sea: slaves' maritime escape routes in Santa Catarina, Brasil, at the 19th century
¹ Endereço para correspondências: Avenida Getúlio Vargas, 6621/201, Santa Bárbara, João Monlevade, MG, 35930-004 (E-mail: martha.rebelatto@gmail.com). Este artigo é parte de minha dissertação de mestrado defendida em março de 2006 (Departamento de História, UFSC), sob orientação da Prof. Dr. Beatriz Gallotti Manignoniam. Parte deste artigo foi apresentada no II Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional (Porto Alegre, 2005).

created the opportunity for the captives to run away to other countries by entering the crew of these fishing ships. At a first moment, the police documentation on the cases of ship escapes, as well as the periodical announcements that dealt about the subject will be analyzed. At a second moment the specific cases of escapes in North American whalers will be analyzed. For this, we will follow the tracks of a case that occurred in 1868, when seven slaves ran away on the North American whaler called Highland Mary of Sag Harbor, that was anchored in front of the Island of Aranhas.

Keywords: Slavery; Runaway slaves; Island of Santa Catarina; 19th century.

Introdução

As fugas de escravos foram recorrentes durante o século XIX em Desterro, capital da Província de Santa Catarina. Neste texto, chamamos a atenção para uma rota de fuga pouco estudada pela historiografia da escravidão, tanto a nacional como a catarinense: o mar. São abordadas as fugas nas quais os escravos utilizavam oportunamente barcos que trafegavam pelo litoral como veículo para escapar do cativo.

A preocupação das autoridades locais com as embarcações que estavam de passagem pelo litoral catarinense pode ser vista nas correspondências trocadas entre os representantes do poder público, a partir da década de 1830. Dentre os principais aborrecimentos listados estavam brigas que envolviam marinheiros e a conivência com a fuga de escravos que eram aceitos nesses barcos, na maioria das vezes, como se fossem livres.

Segundo Linebaugh (1983), em um estudo que aponta para a circulação de informações e de experiências através do Atlântico, os navios não eram apenas meio de comunicação entre os continentes, mais do que isso, eram espaço onde os trabalhadores de diferentes locais se comunicavam. O navio representou durante vários séculos um meio de comunicação entre Europa, África, Américas e Ásia, sendo também responsável pela circulação de experiências entre os trabalhadores desses locais. Seguindo o argumento de Linebaugh, consideramos que a fuga escrava pelo mar também fez parte desse contexto que envolvia trabalhadores de diversas partes do Brasil e do mundo.

O contato entre trabalhadores livres e escravos de diferentes lugares e a troca de informações e experiências entre eles fez parte da conjuntura de transformações ocorridas, principalmente a partir de meados do século XIX, no mundo do trabalho e que levaram ao fim da escravidão no Brasil e em outros países.

O motivo para que marinheiros estrangeiros e nacionais auxiliassem escravos do litoral catarinense e também de outras partes do país a fugir ou pelo menos permitissem sua fuga deve ser analisado no contexto das mudanças nas relações escravistas ocorridas no decorrer do século XIX. A falta de mão-de-obra nos navios pode ter sido um dos motivos. Porém, a partir da abolição da escravidão nas colônias britânicas, em 1838, nas colônias francesas, em 1848, e da Guerra da Secessão nos Estados Unidos (1861-1865), podem-se acrescentar também os ideais de liberdade transportados pelos marinheiros através do mar.

A partir disso, o objetivo deste artigo é seguir algumas pistas que dêem luz às articulações feitas entre os escravos, entre cativos e marinheiros ou com a comunidade local para viabilizar a fuga. Para tanto, analisamos, em um primeiro momento, a documentação da polícia referente aos casos de fuga em navios, bem como anúncios de jornal que tratam do tema. Essa documentação policial abrange desde ocorrências de fuga em canoas e em barcos nacionais até a utilização de barcos estrangeiros. Em um segundo momento, analisamos especificamente a fuga em barcos baleeiros norte-americanos. Para isso, seguimos os rastros de um caso que ocorreu no ano de 1868, quando sete escravos fugiram com o brigue norte-americano denominado Higkland Mary of Sag Harbor, que estava ancorado defronte à Ilha das Aranhas, na costa atlântica, a noroeste da Ilha de Santa Catarina.

A utilização de barcos nas fugas escravas

Os escravos que desejavam fugir podiam seguir diferentes caminhos. Dentre as opções dos cativos estavam, por exemplo, juntar-se a outros escravos em um quilombo, procurar amigos ou companheiros que os auxiliassem, trocar sua força de trabalho por refúgio, ir para outra cidade, embarcar em navios. Antes de decidir seu percurso, o escravo provavelmente ponderava entre as vantagens e desvantagens de cada opção, conforme sua rede de contatos, amizades, aptidões etc. Assim, certos caminhos foram mais vantajosos,

em determinados momentos, para alguns cativos do que para outros, e mesmo a fuga nem sempre se mostrou a melhor opção para os cativos ansiosos por mudanças. Nesse sentido, a fuga em barcos foi uma saída viável para os escravos fujões, disponível para os que viviam próximos ao litoral. Em momentos de incerteza ou de contrariedade, esses cativos podiam procurar auxílio e ser acolhidos ou acoitados em navios com certa facilidade, como veremos adiante.

A Ilha de Santa Catarina oferecia essa possibilidade de fuga aos cativos por sua situação geográfica e pela existência de porto movimentado, passagem entre as praças comerciais do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Buenos Aires, além de rotas de navios da costa leste americana para o Pacífico. O escravo que optava por esse tipo de fuga provavelmente pretendia que ela fosse definitiva, pois partia com o barco. Quando a fuga era realizada com êxito, o cativo tinha a chance de ir para longe de seu senhor e da sociedade que o conhecia, sendo então dificilmente reconhecido e capturado. Nessa situação, mesmo com futuro incerto nas embarcações, a possibilidade de mudança para o escravo era concreta.

Nascimento (2000), em um estudo sobre as fugas de escravos para a Marinha Nacional, ressalta que os casos de cativos aceitos nesses navios foram comuns. Isso era possibilitado pelo fato de a Marinha constantemente recrutar homens para ingressar em seu corpo efetivo, pois poucos se interessavam por tal serviço, principalmente dado o histórico de castigos físicos exercidos contra os marinheiros. Aparentemente, diversos escravos utilizaram essa carência de voluntários e se apresentaram como livres, pois, como ressalta Nascimento (Ibid., id.), se, para a maioria da população, o alistamento militar era visto como castigo, para os escravos, poderia ser oportunidade de mudar de vida. Para o cativo, o alistamento na marinha tinha vários atrativos, já que, além de escapar do cativo, ainda receberia soldo mensal, o que, com certeza, era um incentivo extra para tal fuga.

Para a Ilha de Santa Catarina, encontramos apenas um caso semelhante aos estudados por Nascimento, que ocorreu na freguesia do Rio Vermelho, no ano de 1867. Talvez o fato de o Rio de Janeiro ser a capital do País naquele momento, logo, tinha estrutura militar mais organizada, tenha feito com que o recrutamento fosse mais freqüente naquela localidade, pois permitia também aos escravos maior possibilidade de fuga através desse caminho.

A ocorrência encontrada em Santa Catarina trata da possível fuga do crioulo Domiciano, pertencente à Joaquina Rosa. Em correspondência, o presidente da Província de Santa Catarina solicitou ao juiz de paz do Rio Vermelho a conferência do registro da carta de alforria de Domiciano no cartório daquela localidade, pois este havia sido recrutado, mas estava sendo reclamado por Joaquina Rosa, que alegava ser ele ainda seu escravo (APESC, 1867, p.122). Nesse mesmo documento, o presidente da província alerta o juiz de paz dessa localidade para fornecer sempre os registros de alforria em outros casos semelhantes que pudessem ocorrer. Não foi encontrada a resposta do juiz de paz do Rio Vermelho, assim, podemos apenas suspeitar de que a fuga para a Marinha foi cogitada pelos escravos catarinenses, em momentos oportunos, mas em menor escala do que ocorreu no Rio de Janeiro.

Nascimento (Ibid., id.) acrescenta ainda que o agravante desse tipo de fuga era colocar em xeque o controle senhorial, afinal, a Marinha poderia recebê-los e enviá-los a qualquer lugar do Brasil. Para o senhor, esse tipo de fuga tinha uma sobrecarga, pois os gastos com a captura de um fugitivo que ingressasse na Marinha eram maiores. Além das despesas comuns, como anúncios em jornais, oferta de recompensa pela captura e o prejuízo pela ausência do escravo no trabalho durante o período da fuga, geralmente, os senhores tinham de contratar também um advogado para provar que o escravo alistado era realmente seu, caso não possuíssem em mãos a documentação comprobatória. Isso encarecia o processo, que somente podia ser feito por pessoas mais abastadas, e os senhores mais pobres poderiam não ter condições de levar o processo adiante. Ficava o escravo então como se realmente fosse livre ou liberto.

Com relação à dificuldade de captura, podemos imaginar que qualquer tipo de fuga marítima, não apenas para a Marinha, exigia empenho maior por parte do senhor e das autoridades envolvidas, porque o dono do escravo teria de contatar a polícia e pressioná-la por atitudes rápidas, pois, nesse caso, qualquer demora poderia ser decisiva, já que, quanto mais longe o barco estivesse, menor seria a chance de captura. Além disso, as ofertas de recompensa pela captura de fugitivos, comuns nos jornais de época, pouco adiantariam nesses casos, já que era quase impossível apanhar um escravo no mar.

Essa opção que se apresentava aos escravos, a de ir para longe de seu cativo com os barcos, atormentou não somente os senhores do litoral catarinense, mas também de outras localidades próximas ao mar.

Essa preocupação fica clara na narrativa do presidente da província ao juiz de direito, no ano de 1837. Segundo a correspondência encontrada, dois escravos da Ilha Grande, no Rio de Janeiro, haviam escapado em um brigue que estava a caminho de Santa Catarina. Para impedir a continuidade da fuga, foi solicitado apoio das autoridades catarinenses na captura do barco e na recuperação dos cativos fugitivos.

Tendo sido subtraído ao domínio de José Antonio do Rozário, da Freguesia de Santa Anna da Ilha Grande, uma noite de 9 para 10 de maio próximo passado dois pardos carpinteiros denominados João e Manoel, pelo Brigue Barca baleeiro = Milwoods = Capitão = Russel = vindo da América do Norte, [...] cumpre que sejam presos os criminosos, e apreendidos os mencionados escravos, quando ai apareçam, e para o que aplicará V. M^{ce} todos os meios ao seu alcance (APESC, 1837, p.11).

O desejo de que os responsáveis pelo embarque dos escravos fossem punidos com a prisão deixa transparecer o desconforto proporcionado por uma fuga marítima. Isso se justificava, pois esse tipo de fuga apresentava-se como opção para os cativos que desejavam escapar de seu senhor e tinha o agravante da dificuldade de apreensão, já que eles partiam com os barcos, às vezes, para locais bem distantes. Os cativos João e Manoel, por exemplo, estavam sendo levados do Rio de Janeiro para Santa Catarina e, quem sabe, na seqüência, para outro destino, caso as autoridades catarinenses não conseguissem capturar a barca Milwoods na qual viajavam.

Outro episódio semelhante envolveu um bergantim nacional chamado Nova Aurora, no ano de 1845 (APESC, 1845). Esse barco também foi acusado de transportar ilegalmente escravos fugitivos do Rio Grande do Sul para Santa Catarina. Segundo o documento, dois escravos pertencentes a João Resme, do Rio Grande do Sul, chamados Polidoro e Gregório vieram para a Província de Santa Catarina a bordo do navio acima citado. De acordo com o relato, a princípio, o mestre do navio, Antonio Simão dos Reis, não sabia que eles eram escravos. No decorrer da viagem, contudo, ele tomou conhecimento de que os dois eram desertores e, ao chegar próximo ao porto de Desterro, de que eram cativos.

Mesmo assim, não os denunciou às autoridades competentes. Pelo fato de ter sido conivente com os escravos, o mestre do bergantim foi indiciado e condenado a pagar uma multa de trinta mil réis por cada um dos cativos que conduziu a bordo. Além disso, o senhor dos escravos fugidos também moveu um processo contra Antonio Simão, requisitando os jornais, valor monetário relativo a um período de trabalho do escravo, equivalentes a dois mil réis por dia que cada cativo esteve no navio. Isso mostra que as autoridades estavam atentas a esse tipo de prática e tentavam diminuir ou desencorajar sua ocorrência, mediante as punições aplicadas aos responsáveis pelos barcos apreendidos com escravos.

O piloto de uma sumaca nacional chamada Pérola, João Baptista, também sofreu conseqüências por ter recebido um escravo a bordo de seu navio. Um pardo menor de idade foi encontrado nessa sumaca, no litoral da Ilha de Santa Catarina, no início de fevereiro de 1842, o que resultou na prisão do piloto acusado de ter receptado o escravo. O cativo pertencia a João Francisco de Souza Coutinho, que, em seu depoimento, demonstrou ter intenção de proceder criminalmente contra o mencionado piloto. (APESC, 1842).

Outro caso, com fontes um pouco mais detalhadas, pode auxiliar na compreensão de como esses escravos sabiam da possibilidade de embarcar em determinado navio. Trata-se do interrogatório do escravo Júlio, pertencente a Manoel Fernandes Ferreira, morador no Rio de Janeiro, preso em Desterro, após ter fugido no dia 23 de agosto de 1862, a bordo do Vapor Oyapock.

Perguntado qual seu nome, idade, naturalidade, estado, profissão e residência. Respondeu se chamar Júlio, ter vinte anos de idade, natural do Rio de Janeiro, solteiro, carpinteiro, residente na Corte do Rio de Janeiro na Rua da Prainha número cinquenta e sete. Perguntado se é livre, liberto ou escravo, e nesse caso de quem? Respondeu que era escravo de Manoel Fernandes Ferreira, residente na rua e casa indicada. Perguntado como sendo escravo veio para esta província sem passaporte? Respondeu que se achando na Corte e dando-se com o cabo da Companhia de Zuavos, João Antonio de Miranda, perguntou aquele cabo se poderia fugir de seu senhor sendo praça na mesma companhia, o cabo respondeu que sim visto que muitos outros lá se acham na mesma condição,

acordando com ele o respondente embarcaria no Vapor Oyapock, quando embarcasse na referida companhia de Zuavos o que efetivamente fez em dia do mês passado. Perguntado se no ato do embarque apresentou-se ou foi apresentado a algum oficial? Respondeu que foi pelo cabo, de que se trata, apresentado a um Tenente e a um Alferes da citada companhia, dizendo nesta ocasião o cabo àqueles oficiais que era ele respondente o homem que lhes havia falado que nada responderão e o deixaram ficar, e lhe mandaram dar uma blusa e um (?) Perguntado se na ocasião os referidos oficiais indagaram sobre sua condição e se fez juramento à bandeira ou faz serviço de soldado? Para estas perguntas respondeu que ninguém mais lhe perguntou se era escravo, que não fez nenhum juramento e que faz os serviços que lhe mandam trabalhando de ajudante de cozinheiro e de faxinas. Sabemos ainda que o dito escravo foi capturado porque um tal de senhor Cunha, amigo de seu senhor, o reconheceu (APESC, 1862, p. 91 a 93).

Esse depoimento é revelador, pois mostra que os escravos conheciam as pessoas a quem deveriam se dirigir para ingressar nos navios. Mostra também que esse tipo de fuga era comum, já que o cabo contou para Júlio que havia muitos outros escravos fugidos na referida companhia. Júlio enfatiza ainda que os oficiais responsáveis pelas embarcações não faziam questão de maiores informações sobre os novos tripulantes, talvez para evitar problemas, caso fossem apreendidos, pois, assim, poderiam alegar desconhecimento de tal situação irregular, como fez o capitão do Nova Aurora, mencionado anteriormente. Dessa forma, inferimos que a falta de tripulação em alguns navios pode ter influenciado seus capitães, mestres ou oficiais a aceitar escravos fugidos.

Se muitos escravos buscavam formas para escapar do cativoiro outros, ao contrário, recusaram tal oportunidade, quando ela se fez presente. Trata-se do caso do brigue escuna Novo Melo, que foi apreendido pelo barco britânico Locust no litoral de Santa Catarina, no ano de 1851, acusado de pirataria no contexto da repressão ao tráfico atlântico de escravos (MAMIGONIAN, 2005).

A apreensão do Novo Melo deu-se próxima da Fortaleza da Barra do Sul, quando o comandante do vapor *Locust* revistou o navio – que vinha do Rio de Janeiro trazendo carregamento destinado a comerciantes de Desterro, passageiros, dentre os quais seis escravos, e um alemão da colônia de Blumenau – e, alegando ilegalidade, apreendeu-o. A tripulação e os passageiros foram transferidos para o vapor e o Novo Melo, com toda sua carga, encaminhado para Santa Helena. Isso gerou muita revolta entre os comerciantes de Desterro, a quem as mercadorias estavam destinadas, mas também apreensão nas autoridades e nos senhores de escravos, por outro motivo: a promessa de liberdade feita aos escravos pelo capitão do cruzeiro da Marinha Real Inglesa. Como mostra Mamigonian (2005), em inúmeros outros casos, as apreensões de navios engajados no tráfico de escravos encaminhavam os escravos que estavam a bordo para as colônias britânicas, mediante uma política de recrutamento de trabalhadores. Com isso, abria-se mais uma oportunidade de fuga para os escravos, por meio desses navios britânicos. Surpreendente, no caso do Novo Melo, é que os escravos recusaram a oferta de liberdade no Caribe e preferiram voltar a seus antigos senhores, ao invés de ir embora com os britânicos.

Nos interrogatórios feitos a esses cativos, surgiram alguns indícios dos motivos que os levaram a recusar tal oferta de liberdade. Segundo Luiz, africano, marinheiro do brigue escuna Novo Melo e escravo de Antônio Machado de Faria, o comandante lhes prometeu que iriam para colônias britânicas como forros, mas o prático afirmava que era para ser vendidos. Outros depoimentos dos escravos da tripulação do Novo Melo também mencionavam a oferta do comandante para ser forros e a recusa coletiva, que fez com que fossem então conduzidos à terra. Talvez o medo de serem enganados e vendidos para outros senhores ou simplesmente a incerteza do futuro em terras distantes tenha influenciado a decisão tomada por esses cativos de voltar para seus senhores. A organização da escravidão era muito complexa e, em algumas situações, os escravos preferiam permanecer em um cativeiro conhecido e aceito como justo a tentar a sorte em local desconhecido, onde não conheciam as regras do trabalho e o modo de vida, ou seja, os termos da “liberdade” oferecida.

Isso mostra que a fuga nem sempre era a melhor ou a única opção de resistência para os escravos, como acreditam alguns autores. Ela era utilizada em momentos determinados de desespero, perante uma situação insuportável,

ou quando os cativos acreditavam que conseguiriam sustentá-la o tempo que achavam necessário para alcançar seus objetivos ou para sempre, quando buscavam a liberdade. Como disse Gomes (1996), a fuga era ação única e vivenciada diferentemente por cada escravo, levando-se em consideração desde o meio em que vivia, sua naturalidade e sexo, até sua socialização no universo da escravidão. Acreditamos que não só a fuga, mas a escravidão de forma geral foi vivenciada diferentemente pelos cativos, de acordo com suas experiências e com as condições do meio em que viviam. Embora a escravidão tivesse uniformidade e certas regras consideradas válidas, havia maleabilidade nas práticas de um senhor para outro, de um escravo para outro, o que determinava as particularidades de cada cativo. Entender essas peculiaridades ajuda a compreender por que alguns escravos em situações similares optaram por tomar posicionamentos divergentes. É também na observação das particularidades do cativo e do meio em que cada fugitivo estava inserido que surgiram alguns casos específicos de certas localidades. Alguns escravos utilizavam as oportunidades que tinham para se livrar do cativo. Nas regiões litorâneas, a passagem de um barco podia ser uma rota de fuga.

Fugas de escravos em navios baleeiros norte-americanos

Nessa parte analisamos especificamente as fugas escravas em barcos de pesca norte-americanos. Esses barcos passaram a freqüentar mais assiduamente o litoral catarinense a partir do fim do monopólio da coroa portuguesa sobre a pesca da baleia, em maio de 1798 e, mais intensamente, após 1801, quando foi permitida a pesca da baleia no litoral brasileiro a todos os países. A concorrência das expedições de norte-americanos e britânicos tornou difícil a manutenção das armações nacionais, pois eles possuíam navios baleeiros com tecnologia para preparar o óleo da baleia em alto mar, perturbando o movimento migratório das baleias rumo às águas brasileiras (ELLIS, 1969).

Com essa tecnologia de pesca e preparação da baleia em alto mar, os navios americanos necessitavam vir à terra apenas para abastecer-se de mantimentos. Um dos locais de parada enquanto pescavam o animal em mares do sul foi a Ilha de Santa Catarina. A diminuição do número de baleias para a pesca não foi a maior reclamação feita pela população local e pelas autoridades, e sim os transtornos e prejuízos que esses baleeiros estavam causando, por aceitar a bordo e levar embora escravos fugidos da Ilha de Santa Catarina (PIAZZA, 1999).

Para dar visibilidade a essa prática de fuga por meio dos barcos de pesca americanos, analisamos o caso do brigue baleeiro Higkland Mary of Sag Harbor que, no ano de 1868, deu fuga a sete escravos da Ilha de Santa Catarina. Esse caso foi analisado primeiramente por Walter Piazza, em seu livro *A escravidão negra numa província periférica*, no qual menciona o acontecimento, sem, contudo, explorá-lo em seus detalhes (PIAZZA, 1999). A passagem do referido baleeiro e suas práticas abusivas resultaram em autos de investigação para averiguar a culpa do capitão do respectivo barco por permitir que escravos fugitivos fizessem parte de sua tripulação. Esse não foi o único crime cometido pelo capitão, o que agravou ainda mais sua situação com a polícia e com as autoridades locais, como veremos adiante. Quem contribuiu com a polícia nesse momento foi um português chamado João Cardoso, que era marinheiro e havia desertado do brigue americano em questão. Ele, além de relatar o crime de aliciamento de escravos, denunciou os excessos de castigo sofridos pela tripulação do navio por ordem do capitão, motivo que o teria feito desertar.

Antes de analisar efetivamente o caso, faz-se importante destacar que a documentação referente a ele está incompleta. Há apenas os encaminhamentos feitos pelas autoridades citadas, consta apenas como resultado do processo um anúncio de jornal que reclama por maiores providências em outros casos que possam ocorrer. Contudo, mesmo incompleto, o caso mostrou-se riquíssimo de detalhes a respeito das práticas efetuadas nesses navios e do ingresso de escravos fugitivos neles.

No dia 12 de maio de 1868, o chefe de polícia enviou ao presidente da província um comunicado sobre escravos que estariam fugindo em um navio baleeiro norte-americano, denominado Higkland Mary of Sag Harbor, ancorado perto do Forte de Santa Cruz, situado ao noroeste da Ilha de Santa Catarina. Juntamente com esse comunicado, mandou um pedido de providências que lhe havia sido enviado pelos subdelegados de Santo Antonio e Canasvieiras e a lista com o nome dos sete fugitivos que embarcaram no brigue baleeiro. Logo em seguida, enviou também o depoimento tomado de João Cardoso Jacques, marinheiro desertor do mesmo barco.

O aliciamento de escravos chegou ao conhecimento das autoridades, ao que tudo indica, devido ao abandono do navio pela maioria da tripulação, que alegava ser maltratada pelos oficiais de bordo. João Cardoso, em seu depoimento, contou que havia embarcado no respectivo navio aproximadamente

oito meses antes, na Ilha Terceira, nos Açores, e havia chegado ao Forte de Santa Cruz há cerca de um mês. Dois dias após chegar nesse último porto, desertou do navio. João afirmou ainda que, depois de sua saída do navio, soube que outros companheiros também desertaram, tendo permanecido apenas três homens a bordo. Um deles era um crioulo denominado Fructuoso que, segundo o marinheiro português, era cativo na Província de Santa Catarina. O dito escravo teria fugido dois ou três anos antes, em uma barca americana da qual passara para o brigue baleeiro em questão nos Estados Unidos.

Façamos uma pausa na descrição para analisar os dados que temos até aqui. Ao que tudo indica, Fructuoso havia, já há algum tempo, conseguido fugir de seu cativo em uma barca americana e, além disso, trocado de navio nos Estados Unidos. Isso mostra que era difícil recapturar cativos que conseguiram escapar em um navio, já que eles partiam para longe, onde provavelmente não seriam reconhecidos. Também, indica que poderia haver certa mobilidade após a fuga para outros navios. Contudo, não sabemos até que ponto essa mobilidade era possível, pois só temos esse caso como referência.

Para desvendar o que poderia ter feito Fructuoso permanecer no dito baleeiro, devemos voltar ao depoimento de João Cardoso. O marinheiro português contou também ao chefe de polícia que teria ouvido dizer que Fructuoso tinha estado em terra, nas freguesias de Canasvieiras e Santo Antonio, “seduzindo” escravos para completar a tripulação do navio e que tinha conseguido levar alguns a bordo. Declarou ainda que, quando chegava alguém para vistoriar o brigue, o capitão mandava o referido crioulo ocultar-se em sua própria câmara, para que ninguém o visse.

O fato de Fructuoso ser utilizado para cativar escravos para bordo pode explicar várias lacunas desse caso. A atenção especial do capitão para com esse crioulo, escondendo-o de pessoas que poderiam reconhecê-lo e conduzi-lo a seu antigo senhor ou à prisão, mostra que o capitão conhecia sua situação de escravo. Fructuoso tinha uma vantagem, por ter sido – ou ser ainda, já que era fugitivo – escravo na província: sabia movimentar-se no local, provavelmente, conhecia mais escravos e tinha alguns contatos, assim, poderia facilitar para que outros cativos embarcassem no brigue americano. Isso levanta a possibilidade de que talvez Fructuoso não tenha sido tão castigado e maltratado quanto os demais marinheiros. Ora, não seria conveniente para o capitão perder um aliado como esse. Desenhou-se um quadro de co-dependência entre Fructuoso e o capitão do baleeiro, ou seja,

o crioulo auxiliava a complementar a tripulação, favorecendo outros escravos a ingressar a bordo do navio e, em troca, o capitão dava a proteção necessária para o cativo não correr o risco de ser recapturado.

No documento enviado no dia 12 de maio pelo chefe de polícia ao presidente da província aparecem algumas informações que não estão presentes no depoimento do marinheiro português, e não fica claro como o chefe de polícia teve acesso a elas. Uma delas é o nome do senhor de Frutuoso: tratava-se de João José da Cunha, residente em Santo Antônio. Podemos especular que Frutuoso tenha sido reconhecido por alguém, quando esteve em terra para contatar outros cativos. Segundo Gebara (1986), era comum, mesmo em Campinas, uma das maiores cidades da Província de São Paulo em meados da década de 1870, que os escravos fossem facilmente identificados e controlados pela população. Isso sugere que, em Desterro, onde a população escrava e liberta era menor, identificar um escravo fugitivo não era tão complicado. Isso também pode ser comprovado por meio dos anúncios de fuga, em que os senhores, muitas vezes, descreviam o cativo e acrescentavam o fato de que ele era bastante conhecido na região ou teria sido reconhecido por alguém em determinado local.

Além disso, o fato de esse escravo ter sido anunciado, quando fugiu da província catarinense, pode ter facilitado sua identificação. Três anos antes do episódio com o Higkland Mary of Sag Harbor, em uma reivindicação de senhores de escravos, moradores da freguesia de Santo Antônio às autoridades locais, o nome de Frutuoso aparece como sendo um escravo fugitivo. Segue abaixo o trecho retirado do jornal:

[...] No dia 20 deste mês, apontou em Santo Antonio uma lancha de um navio Norte Americano; e retirando-se á noite, desapareceram com ele dois escravos. Um crioulo de nome Frutuoso, escravo de João José da Cunha e Silva, e um pardo Joaquim, escravo de João Theodozio Machado; ambos os escravos habituados ao serviço do mar, sendo que o primeiro, há muito dizia que havia de fugir com os americanos. [...] O tratamento que recebiam esses escravos, que mais pareciam livres, é indício que só o desejo de viajar e correr mundo os levou a abandonar os senhores.

Sendo o caso grave, pedimos providencias a quem competir parecendo prudente que desde já se exerça fiscalização mais ativa sobre esses navios [...] (O DESPERTADOR, 1865).

A reclamação dos senhores de escravos de Santo Antônio registra o momento em que Fructuoso fugiu com um barco norte-americano. O relato de que o escravo “há muito dizia que havia de fugir com os americanos” confirma a teoria de que essa rota de fuga já era recorrente no litoral da província e conhecida pelos escravos. Como solução para o problema, foi recomendada a fiscalização dos barcos, para apreender os escravos e devolvê-los a seus senhores.

Também foi relatado, no documento enviado pelo chefe de polícia no dia 12 de maio, que alguns dos cativos que embarcaram no Higkland Mary of Sag Harbor já andariam refugiados nas imediações de Santa Cruz algum tempo antes. Isso possibilita pensar que esses cativos estavam esperando a oportunidade de fugir em um barco. Se eles sabiam que o dito baleeiro estava de passagem por aquelas bandas não temos como saber. No entanto, esse não era o único navio que poderiam utilizar para escapar pelo mar, como demonstramos. Outras embarcações também possibilitaram o embarque de escravos ou fizeram vista grossa para essa condição, permitindo a entrada deles como livres. Devemos considerar também que, nos Estados Unidos, com o fim da Guerra da Secessão, a escravidão havia sido abolida. Isso pode ter influenciado a maior propensão desses barcos a receber escravos como livres. Além disso, a notícia da libertação nos Estados Unidos pode ter incentivado os escravos a fugir com os baleeiros, na esperança de ser livres em outro país. O próprio caso de Fructuoso, que conseguiu sair com sucesso do Brasil através da rota de fuga dos baleeiros, pode ter incentivado outros escravos com essa mesma ambição.

No ano de 1866, por exemplo, um ofício do chefe de polícia endereçado aos subdelegados de São Miguel, no continente, de Santo Antonio e Canasvieiras, na ilha, pedia maior atenção aos barcos baleeiros norte-americanos. Recomendava o chefe de polícia:

[...] cumpre que da parte de V^a Ex^a e das autoridades desse Termo haja a mais vigilante solicitude de no intuito de evitar que se reproduza o abuso

de prestarem os navios baleeiros americanos evasão a escravos aliciados em terra com o engodo da liberdade, visitem rigorosamente qualquer desses navios suspeitos, e logo processando e perseguindo na forma da Lei, dos Mestres daqueles que forem achados em contravenção, e aos indivíduos que tiverem acoitado e aliciado escravos para tripulação dessas embarcações [...] (APESC, 1866, p. sem numeração – S/N).

Antes disso, ano de 1863, houve outro caso de fuga em que o senhor revela que os cativos queriam embarcar em navios americanos:

Representando-me o cidadão João da Silva Ramalho Pereira, que tendo lhe fugido dois escravos de sua propriedade, [...] receia que se queirão eles embarcar em os navios norte americanos, que se achão ancorados na fortaleza de Santa Cruz, rogo á V. Ex.^a para que se digne recomendar ao Comandante da dita fortaleza, que na ocasião da visita á esses navios, quando estiver para sair, apreenda esses escravos, se por ventura ai forem encontrados (APESC, 1863, p.S/N).

Isso mostra que a prática de favorecer a fuga de escravos não era novidade, quando veio à tona o caso do brigue Higkland Mary of Sag Harbor. Aparentemente, relações entre membros de navios e escravos foram recorrentes no litoral da província catarinense durante o século XIX. Isso indica que os cativos aguardavam nas proximidades da Fortaleza de Santa Cruz, pois sabiam que teriam como embarcar em algum navio em pouco tempo e, por isso, escolheram esconder-se em um lugar onde saberiam quando esse momento chegasse.

A inspeção desses navios, solicitada pelo chefe de polícia em 1863, não parece ter sido eficaz, já que, no ano de 1865, quando foi reclamada a fuga de Fructuoso e de seu companheiro, os donos de escravos clamaram pela vistoria nos barcos. Segundo Hübener (1981), a fiscalização era feita quase somente nos dois ancoradouros em frente ao centro da cidade,

e os ancoradouros da Praia de Fora e da Fortaleza de Santa Cruz eram utilizados livremente, inclusive por contrabandistas. Provavelmente, essa falta de fiscalização era responsável pelas fugas de escravos por esse local.

Temos ainda o nome dos escravos que embarcaram no brigue americano. Como esses nomes foram conseguidos, não se sabe ao certo. Talvez tenha sido por intermédio de um informante, algum marinheiro que ainda estava no barco quando os cativos embarcaram. Na lista dos escravos embarcados no brigue norte-americano constam: Estevão (escravo da viúva do Capitão do Mar e Guerra Joaquim Sabino da Silva, Dona Luisa Maria Sabino), Paulo (escravo de Francisco Joaquim da Silva Monteiro), Joaquim (escravo de Luis de Souza Oliveira), Geraldo (escravo de Luis de Souza Oliveira), Domingos (escravo de Manoel Joaquim de Oliveira), Gregório (escravo de Manoel Felipe de Campos) e Manoel (escravo da viúva Laurinda dos Santos) (APESC, 1868).

Cruzando essa lista com o banco de dados² relativo aos anúncios de escravos fugitivos retirados de jornais de Desterro (1849-1888), observamos que apenas Luisa Maria Sabino, proprietária de Estevão, anunciou no jornal a fuga de seu escravo. Possivelmente, os outros senhores tenham feito um comunicado direto a polícia, buscando ação rápida dela para evitar a concretização da fuga. Os anúncios de Luisa Sabino repetem-se em cinco números do Jornal *O mercantil* (O MERCANTIL, 1868). Nele aparecem alguns dados do escravo, como idade entre 24 e 28 anos, além do aviso de que “apareceu no Sambaqui, Canasvieiras e no Pontal, com intenção talvez de embarcar como livre em um dos navios norte-americanos que costumam ancorar no porto de Santa Cruz”. Mediante isso, sabemos que a senhora de Estevão já suspeitava de que ele embarcou em um navio, seja pelo simples fato de ele ter sido visto naquelas imediações ou por conhecer alguns anseios de seu cativo.

A lista de nomes dos escravos possibilita observar que não havia mulher entre os fugitivos. Isso é lógico, já que mulheres costumeiramente não faziam parte da tripulação de navios, o que faria com que uma escrava fosse rapidamente identificada a bordo, e isso criaria complicações para o capitão. Isso também é verdadeiro em se tratando de crianças, além do que sua utilidade dentro do navio era pequena.

² Resultado da pesquisa feita em Jornais durante o mestrado em História na UFSC.

Voltando um pouco às repercussões causadas pela descoberta dos escravos a bordo do brigue Higkland Mary of Sag Harbor, destacamos mais uma questão importante: o fato foi tratado como violação da propriedade brasileira. Esse argumento foi levantado pelo chefe de polícia, que definia a permissão para o embarque de escravos por cidadãos norte-americanos como ataque não só ao domínio senhorial, mas também à propriedade brasileira, já que os cativos seriam levados para fora do país (APESC, 1868). Mesmo que o cerceamento e a vigilância não tenham sido eficazes em muitos momentos, o desrespeito em relação ao direito dos catarinenses de ter seus escravos foi aludido também por senhores, em seus anúncios de fuga e reclamações em jornais.

Os comandantes do Higkland Mary of Sag Harbor haviam cometido outros crimes, além de aliciar cativos à fuga, o que piorou sua situação perante as autoridades. Segundo o depoimento de João Cardoso, eles eram culpados pela morte de um marinheiro inglês, e não possuíam passaporte, pois durante a guerra civil americana o barco que conduziam havia sido empregado no contrabando de algodão (APESC, 1868). Mesmo assim, o capitão do barco baleeiro conseguiu escapar ileso. Isso é o que conta o jornal *O despertador*, de 15 de maio de 1868:

Somos informados que o Exm. Presidente da Província, depois de entender-se com o cônsul dos Estados-Unidos, mandou sair a canhoneira Henrique Dias em busca de um brigue barca daquela nação, que se achando fundida no ancoradouro de Santa Cruz, saiu pouco tempo antes de chegar esta canhoneira, por bem fundadas suspeitas de receber a bordo crescido numero de escravos de diferentes localidades desta ilha, entre ele um da viúva do finado Coronel Sabino. Não é a primeira vez que tal ato se dá, e sempre tem sido acusadas de tão criminoso abuso as embarcações de pesca da supradita nação. [...] Não podemos crer que o governo imperial tema tanto á essa grande potência, que nem se anime a dizer ao seu governo que os Proprietários de escravos de Santa Catarina são prejudicados em seus interesses pelos seus súbditos [...].

Provavelmente, os comandantes da embarcação receberam informações de que estava sendo preparado um barco de busca e apreensão, sendo assim, o capitão do *Higkland Mary of Sag Harbor* zarpou antes de ser abordado, levando consigo os sete escravos fugitivos. Esse fato era enfatizado pelo jornal *O despertador*, que acusava as autoridades de temer os Estados Unidos e, por isso, não tomar medidas mais severas para apreender e punir os culpados por dar fuga a escravos em seus barcos.

Muitos detalhes a respeito das formas encontradas tanto pelos escravos para embarcar em navios como pelos marinheiros para aliciar aqueles à fuga permanecem obscuras. A análise feita desse tema, todavia, possibilita algumas inferências a respeito das fugas escravas marítimas. O mar mostrou ser mais uma possibilidade de rota de fuga utilizada pelos escravos do litoral catarinense. Fica claro que os escravos tinham conhecimento de que poderiam utilizar barcos para fugir, e ameaçavam seus senhores com isso, já que alguns anúncios fazem menção à intenção do escravo de fugir em barcos, geralmente, americanos.

Em relação à escolha dos escravos por ingressar em um baleeiro norte-americano, na Marinha Nacional ou em outro navio, não encontramos caso em que o cativo explique sua opção por uma ou outra embarcação. Todavia, as diferenças em relação ao tratamento e à postura dos escravos nesse tipo de navio variavam, e os escravos tinham ciência disso. O escravo que conseguisse se alistar na Marinha Nacional seria tratado como um soldado e receberia todos os méritos, regalias e punições que tal profissão impunha a todos os marinheiros. Já aos que embarcavam em barcos de comércio ou de transporte de cargas, provavelmente, permaneceriam a bordo por apenas algumas viagens, porque esses barcos voltavam com frequência aos mesmos locais e o escravo poderia ser reconhecido. Os que embarcassem em navios de pesca de baleia americanos acabariam, provavelmente, em outro país, ou ficariam como marinheiros desses barcos. Isso tudo faz crer que os escravos optavam por embarcar em um ou outro tipo de navio, conforme suas expectativas, mas apenas quando tinham tempo para esperar o navio almejado chegar ao litoral catarinense. Em alguns momentos de ameaça, a escolha por um tipo de embarcação pode ter ficado em segundo plano, sendo a fuga a prioridade. Os escravos conheciam os diferentes rumos que os barcos tomavam e optavam, quando possível, por uma ou outra embarcação, conforme seus desejos e ambições.

Uma fuga tinha vários riscos, e os escravos estavam conscientes disso, como também tinham conhecimento de que em algumas fugas era maior o risco de recaptura do que em outras e que suas vidas tomariam rumos distintos com uma ou outra escolha. A escolha por fugir em barcos – e não se esconder com amigos, em quilombos etc. – demonstra que os cativos imaginavam que tal fuga seria melhor para eles. Os escravos sabiam das oportunidades que possuíam para mudar de vida e escolhiam uma ou outra, conforme suas experiências, ambições e as condições de seu cativoiro.

Com o intuito de abandonar definitivamente um cativoiro indesejado ou simplesmente de mudar de vida, muitos escravos arriscaram-se, embarcando em navios de partida para outras localidades, longe de seus senhores, onde dificilmente seriam reconhecidos. Os escravos que conseguissem alistar-se na Marinha de Guerra como voluntários teriam ainda um soldo mensal, porém, mesmo os cativos que não obtivessem tais benefícios estariam diante de uma oportunidade ímpar de mudar de vida. Essa possibilidade chegou ao conhecimento de muitos escravos, que buscaram nesses navios seu passaporte para uma transformação em suas vidas e até para a liberdade.

Referências bibliográficas

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA–APESC. *Ofícios de chefe de polícia para o presidente da província*, 12 de maio de 1868.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – APESC. *Registro das correspondências do presidente da província para os juizes*, 3 de dezembro de 1867.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA–APESC. *Ofícios de chefe de polícia para o presidente da província*, 22 de junho de 1866.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – APESC. *Ofícios de Chefe de Polícia para o Presidente da Província*, 1º de julho de 1863.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA–APESC. *Ofícios de chefe de polícia para presidente da província*, 1º de setembro de 1862.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA– APESC. *Ofícios do presidente da província para o chefe de polícia e juiz de direito*, 11 de Janeiro de 1845.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – APESC. *Registro da correspondência do presidente da província aos juizes*, 5 de fevereiro de 1842.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA – APESC. *Registro das correspondências do presidente da província para os juizes*, 21 de junho de 1837.

ELLIS, M. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Melhoramentos, 1969.

GEBARA, A. Escravos: fugas e fugas. *Revista brasileira de história*, São Paulo, v. 6, n. 12, mar./ago. 1986.

GOMES, F. S. Jogando a rede, revendo as malhas: fugas e fugitivos no Brasil escravista. *Tempo*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1. p. 67-93, 1996.

HÜBENER, L. M. *O comércio da cidade do Desterro no século XIX*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

LINEBAUGH, P. Todas as montanhas atlânticas estremeçeram. *Revista Brasileira de História*, n.6, p. 7-46, 1983.

MAMIGONIAN, B. G. O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850. II ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL. *Anais do...*, Porto Alegre, 2005.

NASCIMENTO, A. P. Do cativo ao mar: escravos na marinha de guerra. *Estudos afro-asiáticos*, Rio de Janeiro, n. 38, p. 85-112, dez. 2000.

O DESPERTADOR. *Desterro*, nº 555, 1868. Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina.

O DESPERTADOR. *Desterro*, nº 256, 1865. Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina.

O MERCANTIL. *Desterro*, nº 728, 729, 730, 551, 552, 1868. Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina.

PIAZZA, W. F. *A escravidão negra numa província periférica*. Florianópolis: Garapuvu, 1999.