



VOL. 6 | N. 11 | JAN/JUN DE 2020 | ISSN 2359-4489

DIÁLOGOS TRANSATLÂNTICOS: RELAÇÕES E DINÂMICAS ENTRE PORTUGAL, ÁFRICA E AMÉRICA (SÉCULOS XVII - XIX)

Simão Salvador:

Um herói africano na campanha abolicionista brasileira

Bruno Miranda Zétola¹

Resumo: Em 1853, o navio a vapor Pernambucana naufragou na costa de Santa Catarina com dezenas de tripulantes e passageiros a bordo. No calor da tragédia, um africano livre que trabalhava como carvoeiro na embarcação é responsável por um eloquente ato de heroísmo. Simão Salvador, como passaria a ser conhecido, resgata a nado 13 vítimas do naufrágio, percorrendo incessantemente o trajeto entre a embarcação e a costa no meio da tempestade. Em pouco tempo, a saga do africano ganharia as páginas dos principais jornais do país, seria reconhecida por associações civis e pelo próprio Imperador, que o receberia em audiência formal no Palácio São Cristóvão. Este artigo examina a repercussão dos atos heróicos de um trabalhador negro livre no Brasil do século XIX e seus usos a favor e contra a campanha abolicionista da época.

Palavras-chave: Simão Salvador, abolicionismo, naufrágio.

Simão Salvador:

An African hero in the Brazilian antislavery campaign

Abstract: In 1853, the Pernambucana steamship sank off the coast of Santa Catarina with dozens of crew and passengers aboard. In the heat of the tragedy, a free African who worked as a charcoal burner on the vessel was responsible for an eloquent act of heroism. Simão Salvador, as he would be known, rescues 13 victims of the shipwreck by swimming, ceaselessly covering the path between the vessel and the coast in the middle of an epic storm. In a short time, the saga of the African would gain the pages of the main newspapers in the country, would be distinguished by civil associations and by the Emperor himself, who would receive him in a formal audience at the São Cristóvão Palace. This article examines the repercussions of the heroic acts of a free black worker in Brazil in the 19th century and how it was used in favor and against the abolitionist campaign of the time.

Keywords: Simão Salvador, abolitionism, shipwreck.

¹ Doutor em História pela Universidade Federal do Paraná. E-mail: brunozetola@gmail.com

Simão Salvador: um herói anônimo na historiografia brasileira

Reflexo das críticas de François Simiand aos ídolos da tribo dos historiadores, a análise da trajetória de indivíduos foi, por muito tempo, banida do cânone historiográfico.² Bem digerida, a reação da História viria por meio do estruturalismo, seja pela Escola dos Annales, seja pela historiografia marxista, ambas relegando ao indivíduo, em um primeiro momento, papel de menor relevância para o entendimento dos processos históricos. Tardariam décadas para que os historiadores novamente lançassem seu olhar à trajetória de indivíduos, agora como elementos reveladores de processos mais amplos. Inspirados sobretudo pelo movimento historiográfico da Micro-história, deflagrado na Itália a partir da década de 1970, o exame de trajetórias pessoais e de episódios particulares ganharia renovado vigor historiográfico no final do século XX.

Nessa nova perspectiva, a análise particularizada não visa a exaltar grandes feitos ou personagens, mas um melhor entendimento de processos históricos que uma perspectiva mais ampla talvez não possa oferecer. O objeto do estudo não precisa ser, por conseguinte, o espaço micro-circunstanciado. Pode ser uma prática social específica, a trajetória de determinados atores sociais, um núcleo de representações, uma ocorrência ou qualquer outro aspecto que o historiador considere revelador em relação aos problemas sociais ou culturais que está disposto a examinar. Nesse diapasão, o estudo de uma trajetória biográfica torna-se relevante porque transcende às obras de um indivíduo, permitindo revelar aspectos que poderá perceber por meio do exame micro-localizado de uma biografia.

É nesse contexto que pode ser relevante lançar luz à saga de Simão Salvador, indivíduo dos mais interessantes e menos estudados pela historiografia brasileira do século XIX. Os desdobramentos de sua heróica participação na tragédia do naufrágio do navio Pernambucana na costa de Santa Catarina, em 1853, constitui episódio privilegiado para entender-se uma série de processos históricos, no Brasil e no Atlântico Sul. Uma análise atenta dos fatos desvela, por exemplo, as amarras do sistema escravocrata; a dinâmica de (des)construção de ideologias e representações em que estavam envoltos os intelectuais brasileiros engajados na campanha abolicionista; as liturgias e contradições da monarquia tropical brasileira; as redes transatlânticas de mobilidade de pessoas, ideias e mercadorias; a

² SIMIAND, François. *Méthode historique et Science social*. Revue de synthèse historique (1903); Annales ESC 15, no. 1. Paris (1960).

tensão entre Rio de Janeiro e as províncias do Sul, no contexto dos conflitos pela hegemonia de poder na bacia do Prata; e o início da segunda revolução industrial. Todos esses processos, fundamentais para compreender-se o século XIX, na História do Brasil, perpassam a épica aventura de Simão a bordo do Pernambucana.

Cabo Verde e o mundo atlântico em meados do Século XIX

Em meados do século XIX, dois importantes desdobramentos da Revolução Industrial implicaram significativas transformações nos fluxos comerciais do mundo Atlântico: a consolidação do transporte marítimo a vapor e o movimento abolicionista. É nesse contexto que a estratégica posição do arquipélago de Cabo Verde ganha renovado relevo, não mais como um dos elos da cadeia do tráfico luso-atlântico³, mas como importante entreposto para reabastecer embarcações de todo o mundo que singravam o Atlântico promovendo a troca de pessoas, mercadorias e ideias entre Américas, África e Europa. No esteio da secular dependência de Portugal frente ao Reino Unido, os ingleses logriam instalar um Almirantado, na cidade do Mindelo (ilha de São Vicente), para apoiar a projeção de seus interesses comerciais na região. Desse modo, seu Porto Grande assumiria o papel de um verdadeiro hub para fornecimento de carvão e demais suprimentos aos modernos e velozes barcos a vapor que interligavam os principais portos atlânticos.

Entre os suprimentos necessários para atender o enorme fluxo de embarcações que costurava as margens do Atlântico incluía-se, evidentemente, o componente humano, recrutado localmente para suprir baixas e reforçar tripulações entre uma e outra escala. A presença de marinheiros cabo-verdianos em embarcações americanas tornou-se destacado elemento de suas marinhas mercantes no século XIX. Herman Melville, o célebre autor de *Moby Dick* e de tantas outras histórias náuticas do período, chega mesmo a redigir um ensaio antropológico sobre os marinheiros cabo-verdianos, conhecidos como *The Gees* pelos comandantes norte-americanos.⁴ Apesar de carregado com as tintas de um incipiente

³Alencastro apresenta Cabo Verde como uma das componentes do “primeiro sistema atlântico”, que daria suporte para à empreitada escravocrata em larga escala no Atlântico português. ALENCASTRO, L.F. de, *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.p. 68.

⁴ Trata-se de uma corruptela de *The Portuguese*, equivalente ao contemporâneo tugas.

darwinismo social, o registro de Melville não deixa de evidenciar a estreita relação entre os naturais das ilhas de Cabo Verde com as fainas marinheiras.⁵

Por esse motivo, não se trata de um caso excepcional encontrar um jovem carvoeiro, cabo-verdiano embarcado num navio brasileiro em meados do século XIX. Simão Manuel Alves Juliano - ou, como logo passaria a ser conhecido, Simão Salvador - nascera em Penha de França, ilha de Santo Antão, em 1824. Não se sabe ao certo como terá chegado ao Brasil, embora seja muito provável que que tenha atendido ao impulso de tantos cabo-verdianos que encontraram no penoso trabalho embarcado uma das poucas oportunidades para negros livres na África portuguesa.⁶ Em todo caso, fato é que não deixaria escapar a oportunidade que se lhe oferecera de alistar-se como carvoeiro a bordo do paquete a vapor Pernambucana, que conectava alguns dos principais portos da costa brasileira. Simão Juliano alistava-se, igualmente, para a maior aventura de sua vida, terminando por protagonizar um dos mais interessantes capítulos na história da iconografia brasileira, que seria extensivamente utilizado pela campanha abolicionista do período.

O fato e o indivíduo: o naufrágio do Pernambucana e o “nascimento” de um herói

No dia 15 de outubro de 1853, a imprensa do Rio de Janeiro noticiava que dois navios provenientes dos portos do Rio Grande do Sul, o navio-correio britânico Prince e o paquete Pernambucana, estavam atrasados em seu deslocamento à capital do Império, atribuindo o fato ao provável mal-tempo de que se tinha notícia⁷. No dia seguinte, em um presságio do triste fim que se desenhava ao Pernambucana, o Diário do Rio de Janeiro relata a chegada do paquete inglês Prince na capital, comentando que o navio “arribara a Santa Catharina, porque apanhou fortes temporaes. Este vapor está em tal estado de ruína que seu

⁵Um bom exemplo é quando Melville afirma que the Gee has a peculiar savor, but a different one—a sort of wild, marine, gamey savor, as in the sea-bird called haglet.” Nessa mesma direção, o autor registra, mais adiante, que “in his best estate the Gee is rather small (he admits it) but, with some exceptions, hardy; capable of enduring extreme hard work, hard fare, or hard usage, as the case may be.” MELVILLE, H. *Ultimate Collection: 50+ Adventure Classics, Sea Tales, Philosophical Novels & Short Stories (Including Complete Poems & Essays)*. p. 362

⁶ Embora o tráfico de escravos já estivesse abolido em Portugal desde 1761, a escravidão nas colônias portuguesas só seria abolida em 1869.

⁷ Jornal do Commercio. 15 de outubro de 1853. p. 3.

commandante pensou não poder chegar ao Rio de Janeiro”.⁸ Aliviados pela chegada do Prince, os leitores do jornal angustiavam-se pela sorte que estaria reservada ao Pernambucana.

Pertencente à Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, o Pernambucana era uma embarcação de médio porte, com algumas limitações de potência mas bastante experimentada nos mares brasileiros. Em 1848, foi fretado pelo Império para transportar tropas da Bahia e do Rio de Janeiro para Pernambuco, convulsionado pela “Revolução Praieira”⁹. Conectava, frequentemente, os portos do sul do país ao de Montevideo, de onde trazia informações da maior relevância para o governo brasileiro, em decorrência dos conflitos locais deflagrados pelo ditador argentino Juan Manuel Rosas. Em sua última viagem, o Pernambucana transportava 124 indivíduos, entre os quais senhores de engenhos, damas da corte, um vice-cônsul britânico, militares, além de alguns escravos, transportados de um lado a outro do Império. Havia também um negro livre, Simão Juliano, cabo-verdiano embarcado como um singelo carvoeiro no Pernambucana, à espera de seu fado.

O navio levanta âncoras do porto de Rio Grande no dia 7 de outubro de 1853, com destino ao Rio de Janeiro. Dois dias depois, ao atingir a costa sul de Santa Catarina, o paquete defrontou-se com poderosa procela, que lhe causou avarias irreversíveis. Com o Pernambucana irremediavelmente perdido, o comandante arrisca um último lance de sorte para tentar salvar seus passageiros - encalhar o navio em um banco de areia próximo à costa, para que pudesse aguardar resgate em condições mais favoráveis. A tragédia assim foi narrada por um dos principais periódicos do país:

Os ventos fortes e mar agitado que reinarão em toda a extensão de nossa costa na primeira quinzena do mez passado convertêrão-se em tempestade temível no dia 9 de outubro, do lado da costa ao sul do Rio de Janeiro: e essa tempestade tomando de travez o vapor Pernambucana, da companhia brasileira de paquetes a vapor, em sua viagem do Rio Grande do Sul ao nosso porto, tornou inevitável o naufrágio. Sob pena de submergir, o Pernambucana não podia tentar affrontar o mar, entretanto era isso necessário, porque a sota-vento estava a costa que ameaçava abrir, como abriu, um tûmulo aqueles que a sorte designasse. (...)

Passageiros, commandantes, officiaes e tripulação em número de mais de 100 pessoas, tudo marchava para esse lugar que em breve deveria apresentar o espetáculo de um combate singular - a luta entre o braço humano e o elemento, - a luta entre a vida e a morte.

Às 11 horas da manha do dia 9 de outubro, a 3 léguas do Cabo de Santa Martha, uma forte pancada annunciou o momento terrível da agonia para uns, da angustia para outros. O vapor com a quilha na arêa, ludibrio das vagas, oscillava sobre ella.

⁸ Diário do Rio de Janeiro. 16 de outubro de 1853. p.3

⁹ Sobre o tema, vide MARSON, Izabel Andrade. *A Revolução Praieira: resistência liberal à hegemonia conservadora em Pernambuco e no Império (1842-1850)*. São Paulo: Ed. Perseu Abramo, 2009.

Ora apresentava a face do convés para o mar, ora para a terra, que ficava apenas a distancia de 10 a 12 braças, graças à natureza da costa que ali a fazia peirão.¹⁰

No entanto, a manobra não surte o efeito desejado. Muitos passageiros morrem no choque da embarcação com o banco de areia, sendo tragados pelo mar ou esmagados por destroços. Outros tantos teriam sido perdidos com a explosão da caldeira. Desta feita, o vapor estava fadado a ir à pique, restando aos sobreviventes a única opção de nadar até a costa para sobreviverem à terrível tormenta. É nesse trágico momento que Simão Salvador abandona o navio para entrar na História, conforme contam os relatos da época:

Emquanto o abysmo assim devorava uma victima, outras scenas não menos deploráveis occorrião n'outras partes do navio e na praia, onde se achavão já alguns passageiros, graças à infinita misericórdia de Deos e aos esforços incessantes de um intrépido e benévolo marinheiro de nome Simão, natural do Cabo Verde.

Simão, depois de muito trabalhar, cansado, procurava na praia refazer-se do alento, quando junto de si uma pungente voz lhe fere os ouvidos: - Valei-me! - E logo uma senhora se lhe lança aos pés pedindo em um eloquente estreitar de braços e em multiplicadas lagrimas e soluços, o que a voz quasi extintca não permittia pronunciar: Salvai meus filhos! Com effeito, de bordo do vapor, sempre aos tombos e levado por grossas ondas, dous meninos com os braços erguidos acenavão para sua mãe pedindo soccorro. Simão não respondeu: calmo e resolute, marchou para o mar, enfiou pela onda que veio arrebentar quasi junto ao lugar da supplica, e appareceu junto do costado do navio. Poucos momentos depois essa mãe não chorava mais, porque seus filhos estão juntos della, vivos! Salvos!

Simão ainda foi salvar um cego! Simão salvou 13 pessoas!¹¹

A tarefa de Simão estava cumprida. Treze vidas já havia salvo quando o Pernambucana foi definitivamente tragado pelas frias águas da costa catarinense, levando consigo, para um definitivo repouso no fundo do mar, 42 vítimas. Por estes, nada mais havia que pudesse fazer.

A maior parte dos naufragos foi acolhida pela população da cidade de Laguna que, compadecida da tragédia, abriu uma subscrição em benefício das vítimas e lhe proveu de roupas e víveres. De Laguna, seguiriam até Imbituba, onde o vapor da Armada Guapiassú os esperava para conduzi-los ao Rio de Janeiro. Ao partir de Laguna, os naufragos redigiram uma carta de agradecimento à hospitalidade local, que seria apenas a primeira de muitas demonstrações de compaixão pela tragédia que lhes afligira.¹²

¹⁰ Jornal do Commercio. 18 de novembro de 1853. p. 1.

¹¹ Ibid.

¹² A carta é registrada por COELHO, Manuel Joaquim de Almeida. *Memória histórica da província de Santa Catarina. SC: [s.n.]. 1856.p. 151.*

A notícia do naufrágio do Pernambuco alastrou-se rapidamente, provocando uma verdadeira comoção nacional. Realizaram-se réquiens nas cidades das vítimas e buscas por destroços na orla do naufrágio. As notícias sobre a tragédia ganharam as páginas de jornais do Brasil e do mundo, destacando-se sempre a façanha do negro Simão.¹³ O herói que treze almas havia salvo de uma morte certa logo passou a ser conhecido como Simão Salvador, o intrépido marinheiro de Cabo Verde.

Suas proezas não tardariam a ecoar na Corte no Rio de Janeiro, onde D. Pedro II dignou-se chamá-lo à sua imperial presença para uma demonstração pública de apreço. Simão Juliano chegou ao Rio de Janeiro em meio a efusivas manifestações de admiração e simpatia da população brasileira. Os jornais da época eram puro júbilo pela estada do cabo-verdiano na capital:

S. M. o Imperador Dignou-se mandar chamar à sua augusta presença o intrépido marinheiro Simão, e sendo-lhe este apresentado hontem, S. M. fez-lhe algumas perguntas ácerca de seus filhos, acabando por dar-lhe de seu bolsinho 400\$00, além de igual quantia com que concorreu para a subscrição da Praça. S. M. o Imperador deu mais uma prova de sua alta magnanimidade e extrema generosidade. O corajoso Simão será por certo reconhecido à subida honra que lhe foi feita pelo soberano. (...) A academia das Bellas Artes vai fazer o busto de Simão, a fim de ser collocado na Praça do Commercio. Simão merece tudo o que por elle se ha feito nestes últimos dias: tanta coragem e abnegação é digna de reconhecimento público.¹⁴

Na ocasião, o Imperador outorgou-lhe igualmente uma medalha de ouro, cujo anverso conta com a Imperial Efigie e o reverso com o dístico – “Ama ao próximo como a ti mesmo”. A Associação Comercial do Rio de Janeiro, por seu turno, com o otimismo do desenvolvimento do novo mercado de capitais, decorrência do refluxo do trato negreiro, abriu uma bem-sucedida subscrição pública que conseguiu arrecadar oito contos de reis, uma impressionante quantia que lhe permitiria adquirir uma propriedade urbana pelos valores da época.¹⁵

A notícia dos atos de benevolência dos brasileiros rapidamente espalharam-se pelo mundo. Seguiram-se então uma série de honrarias, conferidas pelo príncipe regente de Portugal, Sociedade Humanitária do Porto, Lloyd de Londres e pelo Governador de Cabo

¹³ No início de 1854, relatos do naufrágio já eram noticiados em jornais europeus e norte-americanos, passando a figurar até mesmo em compêndio de grandes desastres marítimos, gênero muito popular à época. EYRIÈS, Jean-Baptiste Benoît. *Histoire des naufrages*. Paris: Morizot, 1859.

¹⁴ *Diário do Rio de Janeiro*, nov. 1853. P. 3.

¹⁵ De acordo com *O Globo* de 30 de novembro de 1853, o Imperador teria contribuído com 600 contos e a Imperatriz com 200 para a subscrição. p.1.

Verde. Simão ganhara assim uma posição de proeminência jamais vista por um negro no mundo Luso-Atlântico: era um estimado conviva do Imperador do Brasil, um leal súdito da Monarquia Portuguesa, um digno colono de Cabo Verde e, acima de tudo, um cidadão detentor das virtudes da civilização ocidental, essa pátria que “não está em nenhum mapa; pois os verdadeiros lugares nunca o estão”.¹⁶ Tamanha foi a repercussão do feito que conveio ao Barão do Rio Branco, quase meio século depois, inclui-lo entre seus registros “Efemérides Brasileiras”:

1853 - Naufrágio do vapor Pernambucano. O comandante encalhara o vapor em frente ao arroio da Cruz, entre a ponta de Santa Maria Grande e a barra do Araranguá. Pereceram 42 pessoas. O marinheiro Simão, prêto, fêz a nado, debaixo de terrível temporal, 26 passagens entre o navio e a praia, salvando 13 vidas. O Governo concedeu-lhe uma medalha de honra. Na Illustration Française encontra-se o retrato desse herói.¹⁷

Herói, negro e livre: um (in)conveniente golpe do destino

Mas é sempre preciso afastar as bandeiras das cerimônias, interromper as conferências, perturbar as celebrações, quando se quer saber qual, em profundidade, a influência de um homem, para reconhecer naqueles que, após a sua morte, foram lançados à primeira fileira dos criadores história.¹⁸ Para além do heroísmo de seus atos, Simão Juliano também entrou para a História do Brasil por outro motivo, igualmente nobre, mas em que ele seria então mais um objeto do que um sujeito dos fatos - a campanha pelo abolicionismo. Ocorre que, num país escravista, como era o Brasil da época, causava desconforto a certos setores da sociedade o fato de o herói do dia ser negro livre.

É verdade que, desde a aprovação da Lei Eusébio de Queiróz, em 1850, em decorrência da intensificação da pressão inglesa e de mobilizações internas, o quadro da repressão ao tráfico de escravos pelo governo imperial havia mudado significativamente. A imagem pública dos traficantes foi deteriorando-se ao longo do século - de comerciantes com elevado conceito social passariam a ser considerados “piratas indignos”.¹⁹ Evidentemente que esse processo foi gradual e que o tráfico não cessou de imediato, persistindo ainda episódios de desembarque ilegais, sobretudo em portos do sul do país. Recorde-se, a esse

¹⁶ MELVILLE, op. cit.

¹⁷ RIO BRANCO, Barão. *Efemérides brasileiras*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946. p. 476.

¹⁸ GALLO, Max. *Garibaldi: a força do destino*. São Paulo: Scritta, 1996. p. 377.

¹⁹ Sobre o tema vide, RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2000.

respeito, que o naufrágio do Pernambuco ocorreu na costa de Santa Catarina, uma das bases para o tráfico transatlântico de escravos, especialmente após o aumento da repressão aos contrabandistas.²⁰ Mas nota-se um efetivo aumento no número de apreensões de embarcações e um aprimoramento nos mecanismos de repressão ao contrabando de africanos.²¹ O próprio Guapiassú, navio da Armada responsável pelo transporte dos sobreviventes do naufrágio de Santa Catarina ao Rio de Janeiro, cumpria, entre suas missões, a de interceptar embarcações que estivessem promovendo o tráfico negreiro, abolido oficialmente no país três anos antes.²²

Com efeito, após a aprovação da lei Eusébio de Queiróz, o governo brasileiro buscava transmitir uma nova imagem de comprometimento pelo fim do tráfico de escravos.²³ Desgastada pela política escravagista montada pelos saquaremas, que buscou reverter o lampejo abolicionista do início da década de 1830, cuja epítome terá sido a malfadada lei de abolição do tráfico de 1831 - injustamente conhecida como “lei para inglês ver” - , a imagem da classe política brasileira perante a opinião pública internacional encontrava na Lei Eusébio de Queiróz uma oportunidade de redenção. Desse modo, a busca de rompimento com a ideia de uma nação pouco civilizada, decorrente da não resolução do problema do tráfico, aparece como uma clara preocupação do governo brasileiro em âmbito internacional. Um exemplo sintomático consta das instruções enviadas pelo chanceler da época, Visconde do Rio Branco, a Saturnino de Souza e Oliveira, primeiro cônsul do Brasil em Luanda:

O nosso comércio, que em outros tempos tivemos com a África, tem passado por três fases muito salientes.

A 1ª; que começa nos tempos coloniais, termina em 1830, com a cessação da escravatura em virtude do Tratado de novembro de 1826.

²⁰ A esse respeito, vide MAMIGONIAN, Beatriz. O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850. In: *II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, 2005, Porto Alegre. Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Porto Alegre, 2005.

²¹ Id. Ibid. “Nesta nova fase de repressão do tráfico atlântico pelas autoridades brasileiras, os navios eram julgados pela Auditoria da Marinha, e os apelos diretamente pelo Conselho de Estado, o que retirava as decisões da alçada dos juízes de paz ou municipais, suscetíveis a pressões dos interesses dos traficantes.”

²² A Lei Eusébio de Queiroz, promulgada em 1850, proibira o tráfico de escravos para o Brasil. Sobre o transporte dos sobreviventes, vide Arquivo Público do Estado de Santa Catarina (Florianópolis). 18. 158. Registros Presidência da Província. Registro Militar e da Marinha. 25-26. Relato de João José Coutinho ao Tenente Raymundo de Brito, 25 de outubro de 1853.

²³ Sobre a aprovação da Lei Eusébio de Queiróz e a participação ativa do Estado brasileiro e, em particular, dos saquaremas no contrabando ilegal, vide PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 1826-1865. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. O autor examina a maneira açodada com que o gabinete conservador aprovou a Lei Eusébio de Queiróz, que tinha por base um projeto de 1837 discutido pelo gabinete liberal em 1848. Trata-se, dessa maneira, de uma resposta à Bill Aberdeen (1845), aposta inglesa frente ao desafio do governo imperial com relação a política aduaneira autônoma.

A segunda nasce com o tráfico ilícito e acaba com as medidas adotadas contra ele. A terceira é aquela em que estamos e data de 1850. (...)

Reitero por esta ocasião muito instantemente as recomendações que o Governo Imperial dirigiu aos seus antecessores e ao atual chanceler do consulado sobre a acurada vigilância que cumpre ter nos traficantes, a fim de frustrar todas as tentativas de introdução de africanos no Império.

Vossa Mercê conhece os esforços que o Governo Imperial tem feito para reprimir esse nefando comércio, e sabe que conseguiu destruí-lo completamente. Cumpre não afrouxar nesse propósito, e patentear ao mundo que procederemos com sinceridade e lealdade.²⁴

Nota-se, por meio dessa instrução, o desiderato do gabinete da Conciliação em demonstrar aos demais países a vontade política e empenho do Império em extinguir por completo o tráfico de escravos. Urgia, para benefício da imagem e do comércio do país, emitir sinais fortes de adesão às virtudes da civilização ocidental, ainda que embarcações de nações consideradas bastiões dessa civilização, como França, Reino Unido e Estados Unidos, continuassem a traficar escravos para o Caribe e mesmo ao Brasil.²⁵

É nesse contexto que a saga de Simão Salvador circularia entre as elites locais, acirrando as contradições entre os defensores do modelo sócio-econômico saquarema e os apologistas do movimento abolicionista.²⁶ A veiculação de boatos de que Simão teria se movido a resgatar as vítimas em troca de dinheiro,²⁷ embora desacreditada pela imprensa da época, ecoa claramente uma estratégia de neutralização do uso de sua imagem pela campanha abolicionista.²⁸

Apesar do fortalecimento do movimento abolicionista após 1850, ainda havia muitos proprietários e autoridades interessados na manutenção da ordem escravocrata que buscavam resistir a essa tendência, apontando para possíveis riscos decorrentes de uma ampla classe de africanos livres no Império.²⁹ O deputado Rodrigues dos Santos, em sessão na Câmara dos Deputados em 26 de julho de 1851, apresenta claramente a perspectiva desse grupo ao criticar

²⁴ AHI 238/2/3.

²⁵ ANTONIO FERREIRA, F. Diplomacia do Império Brasileiro na África entre 1850-1860: . *Faces de Clio*, v. 3, n. 5, p. 1-22, 4 jun. 2019. São particularmente interessantes os registros do consulado brasileiro em Luanda sobre o tema identificados pelo autor. (AHI 238/2/2 e 238/2/2)

²⁶ Sobre a política saquarema, vide MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo saquarema*. A formação do Estado Imperial. São Paulo: Hucitec, 1990.

²⁷ O Rio Grandense. 20 de novembro de 1853.

²⁸ Sobre o papel da imprensa para a consolidação da política de contrabando negreiro no Brasil, vide YOUSSEF, Alain El. **Imprensa e escravidão**: política e tráfico negreiro no Império do Brasil (1822-1850). São Paulo: Intermeios; Fapesp, 2016.

²⁹ Uma interessante abordagem sobre a influência e os limites da campanha abolicionista no Brasil é a proposta por ALONSO, Angela. *Flores, votos e balas: o movimento abolicionista brasileiro (1868-1888)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

as incursões inglesas para coibir o tráfico de escravos no país que, em seu entendimento, poderiam estimular a ampliação dessa classe e, conseqüentemente “estabelecer a anarquia no país”:

pode-se crer que no país esta parte da população a que aludo, não se divide somente em duas classes, pode-se estabelecer como fato legal que além de escravos e libertos, há ainda uma classe de africanos que não são nem escravos nem libertos, mas que são livres; e desde que esta ideia se insinuar e for protegida por fatos semelhantes eu nem sei avaliar, nem posso definir quais serão os perigos por que pode o país passar.³⁰

É nessa mesma perspectiva que se nota haver, de maneira mais ou menos dissimulada, inquietação pelo fato de que Simão era um africano livre que escolhera dirigir-se ao Brasil para trabalhar como assalariado. Exemplo eloquente a respeito decorre da proposta de Câmara de Comércio do Rio de Janeiro receber Simão Salvador em seus recintos, com vistas a estimular a subscrição pública que havia aberto em seu nome. O presidente de turno, Diogo Mac-Grouther, opunha-se à proposta de admitir o africano no salão de recepções da instituição, alegando que,

No decurso do anno passado queixarão-se geralmente os assignantes da Praça de que se lançasse mão da sua sala para solicitar subscrições a favor da alforria de escravos, e sobretudo para que nella serem expostos aquelles, sobre quem se desejava recahisse a compaixão publica. A comissão da praça naquella epoca entendeu, que essas queixas erão fundadas e prohibiu que na sala dos assignantes se fizessem taes exposições. Pareceu-me que o caso de hontem (o de Simão) entrava na mesma categoria e por isso como director do mez julguei do meu dever seguir a regra estabelecida.³¹

O editor do Correio Mercantil não tardaria em apresentar as discrepâncias de tal discurso:

O Sr. Mac-Grouther foi muito infeliz na analogia que enxergou entre o homem livre que acabava de praticar um feito brilhante, e os escravos que recorrem à compaixão publica para a sua alforria, aos quaes a commissão da Praça entendeu que devia negar ingresso no salão. A applicação desta resolução ao intrepido Simão, o salvavidas, que nada pediu por seu brilhante feito, e cuja admissão no salão fôra solicitada por aquelles que espontaneamente se propuzerão a galardoar o iminente serviço que acabava de fazer à humanidade, é muito triste, se não ridícula.”³²

³⁰ ACD, 26/07/1851, 319.

³¹ Correio Mercantil. 6 de novembro de 1853, p. 3.

³² Correio Mercantil 7 de novembro de 1853. P. 2.

Com efeito, as narrativas dos logros de Simão não escaparam, por conseguinte, das contradições dessa sociedade escravocrata em início de decadência.³³ É importante registrar que, no período, os africanos livres trabalhavam em arranjos que eram muito próximos daqueles do cativo, sob a insegurança jurídica de sua condição. Conforme demonstrou Beatriz Mamigonian, o termo “africano livre” era não apenas um eufemismo, mas um componente ideológico eloquente do discurso escravista brasileiro.³⁴ Sob a promessa do retorno à África ou da sua incorporação à sociedade brasileira, os africanos livres dedicavam-se ao serviço compulsório em órgãos do Estado, sem receber remuneração alguma; “ao ganho”, pagando um jornal semanal para os concessionários; ou, ainda, alugados a terceiros, como amas de leite, por exemplo.³⁵

Por meio das instruções ao Comandante do Guapiassú, sabe-se que um escravo de uma das vítimas do naufrágio seria transportado ao Rio de Janeiro para ser entregue à disposição do Ministro da Justiça.³⁶ É muito provável que seu destino fosse o de tornar-se um trabalhador do Estado, em condições análogas à escravidão. Apesar de os trabalhadores no Brasil oitocentista experimentarem peculiaridades jurídicas que marcavam suas rotinas, expectativas e trajetórias, poucas diferenças substanciais podem ser apontadas quando o assunto é a precariedade da situação desses trabalhadores.³⁷

Nesse contexto, não foram poucos os jornais que buscaram dissociar, com indisfarçável incômodo, o fato de Simão ser negro, mas não escravo. Verifica-se, no

³³ Conforme apontou WILLIAMS, Daryle. “The Intrepid Mariner Simao. Visual histories of blackness in the Luso-Atlantic at the end of the slave trade”. In: LUGO-ORTIZ, Agnes & ROSENTHAL, Angela. *Slave Portraiture in the Atlantic World*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. “By 1853 the southeastern coast of Brazil and the high seas beyond were, simultaneously, liberated of the scourge of the slave trade – theretofore the lifeblood of Fluminense slave society – yet deeply disturbed by the end of the trafficking in African lives and labor. The Pernambucana was a reminder of this anxious, transitional state, as the narrative of the tragedy had to make sense of a freeborn African hero who had recently traveled to Brazil by his own volition but who arrived in Rio de Janeiro aboard a Brazilian imperial naval vessel assigned to interdict clandestine trafficking with Africa. At the intersection of the steamship in ascendancy and slave trade in decline were anxieties about what to do with the Africans who had once traveled in the holds of slaving vessels and continued to remain on the seas, stoking the fires of steamships and unloading their cargoes to make Rio into a prosperous port-city of the Luso-African-Atlantic. Simão, the black coalman-hero of the ill-fated Pernambucana, confronted these anxieties head on.”

³⁴ MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

³⁵ Sobre o tema das amas de leite vide o verbete elaborado por TELLES, Lorena Féres da Silva. *Amas de leite*. In: SCHWARCZ, Lilia; GOMES, Flávio. (Org.). *Dicionário da Escravidão e da Liberdade*. 1ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, v. 1, p. 99-105.

³⁶ Arquivo Histórico de Santa Catarina. Registros da Presidência da Província. Registro Militar e da Marinha. 25-26. De João José Coutinho a Tenente Theotônio Raymundo de Brito” (18.158), de 25/10/1853.

³⁷ Sobre o tema, vide CORD, Marcelo. SOUZA, Robério. *Trabalhadores livres e escravos*. In: SCHWARCZ, L. GOMES, F. *Dicionário da Escravidão e Liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018..

supracitado registro dos fatos, que em nenhum momento o “Jornal do Commercio” assinala Simão como negro. O jornal “O Rio-Grandense”, por seu turno, registrava Simão como negro e nascido livre, clarificação necessária posto que não se tratava de algo natural para seus leitores.³⁸ Já o “Jornal do Commercio” fazia a errônea assunção de que se tratava de um liberto³⁹. Ademais, tampouco seu sobrenome era registrado, seguindo-se praxe na denominação de escravos. Ao invés de Juliano, preferia-se utilizar o nome Simão seguido de algum aposto, como herói, intrépido, salva-vidas ou carvoeiro.

A própria recepção de Simão pelo imperador no Palácio São Cristovão marcava os limites do negro livre no período. A cerimônia de acolhimento e condecoração de um negro livre por D. Pedro II apresentava-se como eloquente oportunidade de transmitir o progresso do Império brasileiro no equacionamento do problema escravagista no Brasil. No entanto, a gratidão do Imperador ao herói do dia não chegava ao ponto de conceder-lhe um lugar na mesa de estado pois, como registrava acidamente o Correio Mercantil, “na mesa de estado só sentão-se aquelles a quem sua Magestade Imperial quer dar essa honra”.⁴⁰

Francisco de Paula Brito (1809-61), um mulato nascido livre que se destacou como editor, jornalista, escritor, tradutor e produtor de teatro, talvez tenha sido quem melhor tenha apreendido o desconforto que a negritude do herói cabo-verdiano causou em determinados segmentos da elite local.⁴¹ Na edição de 18 de novembro de seu jornal “Marmota Fluminense”, o editor publica um longo poema sobre a gesta do carvoeiro, com claro viés abolicionista e de um anti-darwinismo-social. O epílogo, transmite com as tintas e gosto da época, a moral da história de Simão segundo Paula Brito:

SIMÃO, que era marinheiro,
E de preto tinha a cor,
Natural de Cabo Verde,
Homem de força e valor;
(...)
Cada qual busca salvar-se,
E salvar o que era seu;

³⁸ O Rio Grandense. 28-29 de outubro de 1853.

³⁹ Diário Mercantil. 25 de outubro de 1853.

⁴⁰ Correio Mercantil 18 de novembro de 1853, p.1.

⁴¹ Sobre Paula Brito e a imprensa abolicionista, vide DOMINGUES, Petrônio. **A imprensa negra**. In: SCHWARCZ, L. GOMES, F. *Dicionário da Escravidão e Liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

Ninguém pelos mais arrisca
A vida que Deus lhe deu!

SIMÃO que, sendo já livre,
Podia o mesmo fazer,
Porque tinha, como os outros,
Uma vida que perder;

Para o vapor vai da praia
Nadando, gente buscar,
E dele à praia conduz
Náufragos... sempre a nadar!...
(...)

Nosso Monarcha é o primeiro
Em dar o exemplo sublime,
De que Elle fazer não sabe
Da côr dos homens um crime.

Se o que salva uma só vida
Tem prêmio, e título de glória,
O que treze vidas salva,
Que nome terá na história?

Ninguém a SIMÃO despreze
Ninguem lhe negue o louvor
SIMÃO fez actos divinos;

- A Virtude não tem côr.⁴²

Reforça-se no poema alguns traços importantes do ato para a campanha abolicionista: a existência de um trabalhador negro e livre, a busca de engajamento da instituição monárquica na campanha abolicionista, a igualdade de sua condição à luz da ética cristã. “A virtude não tem cor”, ao final do poema, é a epítome do discurso de Paula Brito, marcando evidente contraponto às teorias de darwinismo social, que ecoava em alguns meios intelectuais da época.

⁴² Marmota Fluminense. 18 de novembro de 1853. p. 1.

Usos da imagem do herói negro: abolicionismo e civilização

Para além das acerbas críticas ao regime escravocrata veiculadas em seu jornal, Paula Brito também contribuiu para glorificar a imagem do negro Simão ao mandar reproduzir e circular entre seus leitores uma imagem do cabo-verdiano, por meio de litografia a cargo de Louis Therrier. Simão é retratado de maneira clássica, em pose de 3/4, fitando o horizonte e com elegantes vestimentas típicas da elite fluminense, provavelmente feitas sob medida para a sessão fotográfica. Após ser publicada no jornal, a imagem passaria a ser distribuída aos assinantes do jornal e mesmo comercializada por Paula Brito, contribuindo assim para a disseminação da imagem do herói negro. Curioso notar que o anúncio de vendas do retrato do “Preto Simão” era veiculado entre classificados de aluguel, compra e venda de escravos. Desse modo, Paula Brito reconciliava Simão à sua cor negra, que os jornais da época insistiam em obliterar. A constrangedora e contraditória situação de haver um herói negro num país de herança escravagista restava inteligível a qualquer um.

Pouco tempo depois, uma gravura a bico de pena, claramente inspirada na imagem de Therrier, também passaria a circular na imprensa da época. Contudo, o retrato mais interessante a respeito de Simão Juliano é uma pintura a óleo de José Correia de Lima.⁴³ Trata-se do primeiro retrato heroico de um africano pintado no Brasil. Embora produzido no final de 1853, poucos meses depois da ocorrência dos episódios que lançaram Simão ao panteão das lendas vivas, o quadro só veio a ser exposto após a morte do pintor, em 1857, e do próprio Simão, no ano anterior.

O retrato pintado por Correia de Lima difere bastante da iconografia do negro produzida no Brasil até aquele momento: o mercado de escravos; a temática do trabalho na perspectiva do “costumbrismo”, numa tipologia de trabalhos tanto no campo como na cidade; além de certas representações em que os negros aparecem cultivando hábitos próprios, geralmente dançando, em que se nota marcadamente o traço sensual e rude, uma vez que os viajantes, os homens brancos e “civilizados” muitas vezes interpretaram as “manifestações culturais dos negros como primitivas, excêntricas e esquisitas”.⁴⁴

⁴³ Para o tema, vide Williams (op. cit.) e MARINO, N. P. “O negro na arte do século XIX: o caráter de excepcionalidade no Retrato do Intrépido Marinheiro Simão de José Correia de Lima”. In: *Revista Eletrônica Cadernos de História*, ano 8, n.º 2. Ouro Preto, dezembro de 2013.

⁴⁴ KOSSOY, Boris. *O olhar europeu: o negro na iconografia brasileira do século XIX*. São Paulo: Edusp, 1994. p. 149

O retrato de Simão não parece dialogar com nenhuma das imagens produzidas por viajantes europeus do período. Deve-se destacar que a obra de Correia de Lima foi produzida no âmbito acadêmico. O pintor foi aluno da Academia Imperial de Belas Artes (AIBA), discípulo de Jean-Baptiste Debret, e tornou-se professor substituto de Pintura Histórica na Academia, em 1837. Expôs várias de suas obras, geralmente retratos da família imperial, nas Exposições Gerais da Academia, gozando de certo prestígio na Corte. A Academia é caracterizada por uma estreita relação com o poder oficial e constitui espaço de discussão intelectual da arte, arrogando-se ser lugar de formação moral e intelectual do artista. A arte, nesse contexto, deveria ser fundada no princípio de beleza ideal e absoluta, contendo uma preocupação fundamental com a perfeição. Uma arte com decoro, harmonia e moralizante, transmitindo valores morais edificantes por meio da estética. Nessa perspectiva, a tela do Marinheiro Simão deveria veicular a virtude e os valores morais decorrentes de um ato de heroísmo.⁴⁵

Recorde-se, ainda, que Simão não é um escravo e, portanto, a tela foge à representação do negro como um tipo ideal, em que os negros não dispõem de sua própria identidade; são pretos do comércio e o que os distingue uns dos outros são os produtos que põem à venda. Nenhum deles jamais tem nome. Diferentemente das outras imagens, o retrato de Correia de Lima permite conhecer seu nome e atribuir-lhe uma identificação.

Note-se, ademais, que um retrato é comumente associado à nobreza ou a segmentos sociais privilegiados nos diferentes contextos históricos e carregado de sentido simbólico, tanto na postura do retratado, como em seus gestos e acessórios. É comum haver retratos de reis ao lado de seu trono com cortinas pesadas e colunas luxuosas, e um fiel cão de caça ao lado, associado à atividade masculina de caça; assim como é comum vermos as damas e seus pequenos cães domésticos, símbolo de fidelidade.⁴⁶

O quadro de Correia de Lima não foge ao padrão do gênero retrato da época. Simão é apresentado em três quartos, com o corpo levemente inclinado, tendo ao fundo um céu tempestuoso, em alusão à tempestade que enfrentou. No retrato, Simão aparece com a camisa aberta⁴⁷, segurando uma corda, fazendo referência à embarcação. Note-se, a esse respeito,

⁴⁵ MARINO, op. cit. p. 29.

⁴⁶ Ibid. p. 31

⁴⁷ “Fosse para tentar ser fiel à realidade, ou para exibir o belo corpo do negro, como era considerado, o fato é que os negros eram geralmente representados com o peito à mostra. José Correia de Lima, ao retratar um negro, não faz diferente. A camisa aberta do marinheiro Simão deixa à mostra o tórax do personagem. Mesmo que Simão

como o conceito de retrato de óleo de Correia de Lima difere substancialmente ao da litogravura de Paula Brito, em que Simão aparece retratado como se fosse uma personagem da alta sociedade fluminense, trajando camisa, colete, gravata e jaqueta. Ao optar por um clássico modelo de camisa aberta e vigor físico, Correia de Lima enaltecia antes as virtudes heroicas que a natureza humana de Simão.⁴⁸ Dessa forma, ao retratar um negro, posto que herói, Correia de Lima não fugia ao padrão do neoclassicismo propagado pela Academia Imperial de Belas Artes, já que sua pedagógica pintura não deixava de transmitir valores edificantes. A forma, portanto, dessa obra enquadra-se perfeitamente no padrão acadêmico da época. Sua única excepcionalidade reside na temática.

De acordo com Migliaccio, apesar das incongruências anatômicas e da dureza na representação da epiderme e do tecido, sobretudo no colarinho da camisa aberta, nota-se nesse primeiro retrato heroico de um afro-brasileiro uma entoação romântica no céu tempestuoso e no olhar carregado de uma profunda e triste humanidade, algo que ultrapassa tudo o que de convencional o pintor tinha produzido até então para a Corte.⁴⁹ Trata-se, em suma, de um retrato que exhibe as feições serenas de um heroísmo modesto.⁵⁰ Por conseguinte, embora não proponha uma grande inovação técnica ou artística, possui um lugar de destaque na história das artes plásticas brasileiras, ao contrapor, no Brasil do século XIX, as ideias derivadas do darwinismo social.

Se a absorção dessas ideias no país tinha como pano de fundo a legitimação e manutenção do regime escravista, a obra de Correia de Lima é uma das primeiras que, lançada

não seja mostrado de corpo inteiro, o artista deixa entrever a forma física de seu corpo, indo ao encontro da forma contemporânea de representação dos negros.” Ibid. p. 35

⁴⁸ “In executing the portrait, Correia de Lima, whose oeuvres does not appear to include other portraits of men of color, surely confront the conundrum whether a black man could be the subject of serious, academic portraiture, with its logical of singular inner worth, or whether Simão, as a black man, had to be reduced to a simulacra of virtue, a confection of rote portraiture, imperial patronage (...)” Cf. WILLIAMS (op. cit.)

⁴⁹ MIGLIACCIO, Luciano. “O Século XIX”. In: *Catálogo da Mostra do Redescobrimento*. Arte do Século XIX. São Paulo. Fundação Bienal de São Paulo, 2000.

⁵⁰ De acordo com BITTENCOURT, Renata. *Modos de negra e modos de branca: o retrato “Baiana” e a imagem da mulher negra na arte do século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas. Ifch-Unicamp, 2005. O Simão pintado por José Correia de Lima denota bravura, virilidade, de modo dignificante, como atestam os pressupostos neoclássicos da pintura pedagógica, que pretende realmente ensinar valores éticos. Ela compara essa obra com o Retrato de Cinqué (figura 12) de Nathaniel Jocelyn. Cinqué era um dos três africanos trazidos a bordo do Amistad, com destino a Cuba, que liderou um motim e tentou voltar à África a nado. Sem sucesso, o grupo foi levado à corte nos Estados Unidos, que decidiu pela sua liberdade. O retrato de Cinqué mostra o escravo à frente de um cenário africano, cujo céu se assemelha ao retrato pintado por Correia de Lima. Ademais, Cinqué traz na mão um bastão de bambu, o que remete à sua origem, e também a um cetro, atributo de sabedoria e autoridade. Para Bittencourt (op. cit.), ambos os retratados exibem as feições serenas de um heroísmo modesto.

ao cenário público, passa a questionar claramente aquela teoria.⁵¹ Por conseguinte, a obra sugere que Simão, um negro livre, não mostra sua superioridade apenas por arriscar, utilizando livre arbítrio, sua vida para salvar outras; mas, sobretudo, por não discernir a cor de pele de quem se arrisca a salvar. Como diria Paula Brito, “virtude não tem cor”.

Considerações finais

O herói do mundo luso-atlântico morreria pobre e incógnito menos de três anos depois de sua façanha. Simão não ficou mais do que 14 meses no Brasil, incluindo os dias de celebridade que se seguiram à tragédia e aos atos de heroísmo que protagonizou. Retornaria em seguida à sua terra natal, encontrando Cabo Verde desolado pela seca, fome e emigrações massivas. Pouco tempo depois, uma epidemia de cólera grassou no arquipélago, vitimando Simão a 5 de setembro de 1856, na cidade do Mindelo. O outrora famoso carvoeiro morreu pobre, aparentemente sequer sem a dignidade de uma tumba assinalada.⁵² Sua morte passou despercebida em Cabo Verde, Portugal e mesmo no Brasil, não havendo quaisquer registros na imprensa sobre o óbito.

De fato, um nome é pouco, é fugaz, na história dos homens. Os vestígios de sua presença, de seu combate, de sua bravura tendem a ser esquecidos. Mas, no tumulto do Brasil de 1850, em meio às suas contradições e violências, um gesto de compaixão, uma tênue voz humana ecoaria pelo mundo luso-atlântico. Desdobrada de um ato de heroísmo, porque profundamente humano, essa voz contribuiria para arejar o debate racial e abolicionista no Brasil da época. A façanha do carvoeiro cabo-verdiano forçou o Brasil a refletir sobre a condição dos negros livres e, por extensão, sobre as contradições da arcaica economia escravocrata montada pelos saquaremas. Nessa perspectiva, Simão terá sido não apenas um herói para as treze vítimas que salvou de uma morte certa, mas também para o movimento abolicionista brasileiro.

⁵¹ Veja-se, por exemplo o comentário de Elizabeth Cary Agassiz, que anotou em seu diário de viagem, a 7 de julho de 1866, depois de haver estado no Museu de Belas-Artes do Rio de Janeiro: “A única tela interessante da galeria atrai a atenção muito menos pelo mérito do autor do que pelas circunstâncias cuja recordação perpetua. É o retrato de um negro que, durante um naufrágio nas costas do Brasil, salvou, com risco de vida, grande número de passageiros; já havia conduzido à praia vários deles; disseram-lhe que a bordo haviam ficado ainda duas crianças; ele se atirou mais uma vez às ondas e conseguiu trazê-las para a praia (...)” AGASSIZ, Jean Louis R. & AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil 1865 – 1866*. Brasília: Senado Federal, 2000, p. 435.

⁵² Arquivo Nacional de Cabo Verde. Paria. Caixa 15. Peça 86, F. 54. Registro Civil de São Vicente. Assentos de Óbitos, Freguesia de Nossa Senhora da Luz (1851-65).

O carvoeiro que virou náufrago, o náufrago que virou herói, o herói que conquistou a opinião pública do Império e contribuiu para desfazer as amarras do sistema escravista. A voz silenciosa de Simão Juliano foi a de um homem que, acima de tudo, acreditava na igualdade dos homens, demonstrando, pelo exemplo, que a virtude não tem cor.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGASSIZ, Jean Louis R. & AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil 1865 – 1866*. Brasília: Senado Federal, 2000.

ALENCASTRO, L.F. de., *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo. Companhia das Letras, 2000.

ALONSO, Ângela. *Flores, votos e balas: o movimento abolicionista brasileiro (1868-1888)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

ANTONIO FERREIRA, F. Diplomacia do Império Brasileiro na África entre 1850-1860: *Faces de Clio*, v. 3, n. 5, p. 1-22, 4 jun. 2019.

BITTENCOURT, Renata. *Modos de negra e modos de branca: o retrato “Baiana” e a imagem da mulher negra na arte do século XIX*. Dissertação de Mestrado. Campinas. Ifch-Unicamp, 2005.

COELHO, Manuel Joaquim de Almeida. *Memória histórica da província de Santa Catarina*. SC: [s.n.]. 1856.

CORD, Marcelo. SOUZA, Robério. *Trabalhadores livres e escravos*. In: SCHWARCZ, L. GOMES, F. *Dicionário da Escravidão e Liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

GALLO, Max. **Garibaldi: a força do destino**. São Paulo: Srcitta, 1996.

DOMINGUES, Petrônio. A imprensa negra. In: SCHWARCZ, L. GOMES, F. *Dicionário da Escravidão e Liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

EYRIÈS, Jean-Baptiste Benoît. *Histoire des naufrages*. Paris: Morizot, 1859.

KOSSOY, Boris. *O olhar europeu: o negro na iconografia brasileira do século XIX*. São Paulo: Edusp, 1994.

MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MAMIGONIAN, Beatriz. O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850. In: *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Porto Alegre, 2005.

MARINO, N. P. O negro na arte do século XIX: o caráter de excepcionalidade no Retrato do Intrépido Marinheiro Simão de José Correia de Lima. In: *Revista Eletrônica Cadernos de História*, ano 8, n.º 2. Ouro Preto: dezembro de 2013.

MARSON, Izabel Andrade. *A Revolução Praieira: resistência liberal à hegemonia conservadora em Pernambuco e no Império (1842-1850)*. São Paulo: Ed. Perseu Abramo, 2009.

MATTOS, Ilmar Rohloff. *O tempo saquarema. A formação do Estado Imperial*. São Paulo: Hucitec, 1990.

MELVILLE, Herman. *Ultimate Collection: 50+ Adventure Classics, Sea Tales, Philosophical Novels & Short Stories (Including Complete Poems & Essays)*. Londres: Artnow, 2017

MIGLIACCIO, Luciano. *O Século XIX*. In: AGUILAR, Nelson. Catálogo da Mostra do Redescobrimento. Arte do Século XIX. São Paulo. Fundação Bienal de São Paulo, 2000.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-. 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2000.

SIMIAND, François. *Méthode historique et Science social*. Revue de synthèse historique (1903); Annales ESC 15, no. 1. Paris (1960).

TELLES, Lorena Féres da Silva . *Amas de leite*. In: SCHWARCZ, Lilia; GOMES, Flávio. (Org.). *Dicionário da Escravidão e da Liberdade*. 1ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, v. 1, p. 99-105.

WILLIAMS, Daryle. The Intrepid Mariner Simao. Visual histories of blackness in the Luso-Atlantic at the end of the slave trade. In: LUGO-ORTIZ, Agnes & ROSENTHAL, Angela. *Slave Portraiture in the Atlantic World*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão: política e tráfico negreiro no Império do Brasil (1822-1850)*. São Paulo: Intermeios; Fapesp, 2016