

RELATÓRIO FINAL DE ATIVIDADES DO ALUNO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA (IC) PIBIC/UFPE/CNPq

(Refere-se às atividades realizadas no período de agosto 2011 a julho 2012)

IDENTIFICAÇÃO

Nome do Orientador: **Marcus Joaquim Maciel de Carvalho**

Nome do Aluno: **Aline Emanuelle De Biase Albuquerque**

Título do Projeto: **Navios negreiros e negociantes de escravos atuantes em Pernambuco, 1831-1855.**

RESUMO DO TRABALHO:

A província de Pernambuco foi a terceira maior praça negreira do Brasil. Só no século XIX mais de um milhão de africanos foram desembarcados na costa pernambucana para trabalhar nas lavouras e nos centros urbanos. Em 1831, o comércio de escravos tornou-se ilegal, mas os traficantes “pernambucanos” organizados em complexas associações conseguiram manter o negócio e até acumular avultadas fortunas decorrentes do contrabando. O objetivo deste trabalho é investigar o tráfico atlântico de escravos para Pernambuco, desde a lei antitráfico de 1831 até 1855, quando ocorreu o último desembarque de cativos em Sirinhaém. A pesquisa concentrou-se nos navios negreiros, nos africanos apreendidos e nas articulações sociais e mercantis dos grandes traficantes, membros eminentes da elite oitocentista. Consultando fontes policiais, processos judiciais da Comissão Mista anglo-brasileira e os jornais da época, foi possível formar um quadro acerca desse contrabando que envolvia não só a economia, mas também a política e a vida social pernambucana do século XIX. De modo geral, este trabalho contribui para a história do tráfico e das elites de Pernambuco por traçar os meandros de uma das maiores praças negreiras, que em comparação as outras, ainda têm muitas peças a serem desveladas.

SUMÁRIO

Introdução	3
Objetivos (Geral e Específicos)	4
Metodologia do Trabalho	4
Resultados e Discussão	6
Conclusões	16
Referências Bibliográficas	17
Dificuldades Encontradas	18
Atividades Paralelas	18

INTRODUÇÃO

Durante toda a história brasileira, o comércio de escravos foi a principal forma de renovação da população cativa. Através dos navios negreiros mais de 5,5 milhões de africanos foram forçadamente conduzidos para o Brasil, onde se tornaram a principal mão-de-obra das lavouras e dos centros urbanos. Por ser uma atividade controlada por poderosos homens do Império, o tráfico atingia não só a economia, mas também se enraizava na política e em toda a sociedade. Em Pernambuco era assim. A província foi a terceira maior praça negreira brasileira¹ e os traficantes pernambucanos acumularam avultadas fortunas decorrentes do contrabando de africanos. Ainda hoje podemos contemplar belos prédios históricos, espalhados pela cidade do Recife, que foram construídos com o dinheiro do tráfico.

Em 1831, após a abdicação de Pedro I, a Regência criou uma lei que proibia o tráfico para o Brasil, tornava livres os africanos que entrassem ilegalmente no território nacional e estabelecia penas aos importadores e envolvidos no comércio. Nesse novo contexto, a organização dos comerciantes, articulando redes mercantis, que incluía negociantes de várias partes do Brasil e da África, foi fundamental para a manutenção do comércio de escravos na ilegalidade. Após essa lei, os cativos que vinham a Pernambuco não seriam mais desembarcados no porto do Recife, mas sim nas praias. A costa pernambucana, rica em portos naturais, facilitava o projeto dos traficantes, que poderiam desembarcar sua preciosa carga com toda a segurança. O objetivo deste trabalho é investigar o comércio ilegal de escravos para Pernambuco, desde a lei de 1831 até 1855, quando ocorreu o último desembarque de cativos em Sirinhaém. A pesquisa concentrou-se tanto nos desembarques clandestinos, como na atuação social e as articulações mercantis dos grandes traficantes, membros eminentes da elite oitocentista. Dentro desse grupo destacavam-se os negociantes Gabriel Antônio, Ângelo Francisco Carneiro e José Ramos de Oliveira.

O tráfico de escravos não é um assunto novo na historiografia. Contudo, nas últimas décadas os estudos sobre o tema ganharam novas abordagens e aos poucos têm sido desvendados o seu volume, as redes sociais atlânticas e trajetórias de vida. A bibliografia utilizada inclui autores como: Leslie Bethell, Robert Conrad, Marcus Rediker, Marcus J. M. de Carvalho, João José Reis, Flávio S. Gomes, Jaime Rodrigues e Olivier Pétré-Grenouilleau.

Em sua obra *A Abolição do Tráfico de Escravos para o Brasil*, Leslie Bethell apresenta um panorama do tráfico de escravos no período de 1807 a 1869, enfatizando o contexto político brasileiro e inglês, os diversos tratados antitráfico anglo-brasileiros, os navios negreiros apreendidos e a “pressão inglesa” como um fator decisivo para o fim do comércio de escravos para o Brasil. Por sua vez, o livro *Tumbeiros* de Robert Conrad, que também assinala a importância da pressão inglesa, apresenta os fatores que motivaram o comércio de escravos na sociedade brasileira, as estatísticas do comércio, os traficantes de escravos, a contribuição de americanos e ingleses ao comércio ilegal brasileiro e o destino dos africanos livres apreendidos pelas autoridades. No livro *O Infame Comércio*, Jaime Rodrigues se afasta das teorias que enfatizam o papel da pressão inglesa no combate ao tráfico, e analisa o contexto brasileiro, os discursos e as decisões parlamentares como fatores internos para o fim do comércio. Já *De Costa a Costa* do mesmo autor, apresenta um quadro sobre a organização do comércio, os navios negreiros, os tripulantes e as tramas durante a viagem. Nesse sentido, o historiador marítimo inglês Marcus Rediker, com seu livro *O Navio Negreiro: uma história humana* é uma grande referência para o estudo das embarcações, desde os detalhes da construção náutica, até a montagem para o comércio ilegal e o cotidiano dos tripulantes e escravos durante a “passagem do meio”, ou seja, a travessia atlântica.

¹ Segundo dados do The Transatlantic Slave Trade (TSTD), as maiores praças negreiras do Brasil eram, por ordem de importância, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Em nível de continente americano, as maiores eram, na ordem, Rio de Janeiro, Bahia, Jamaica, Cuba e Pernambuco. Disponível em <http://www.slavevoyages.org>.

A maioria dos trabalhos produzidos sobre o comércio atlântico de escravos se concentraram nas praças negreiras do sul/sudeste brasileiro e da Bahia. Contrárias a isso, as obras de Marcus Carvalho têm profunda relevância e são o nosso ponto de partida para analisar o tráfico para Pernambuco, especificamente. Seus trabalhos ajudam a entender a trajetória dos traficantes “pernambucanos”, a forma como era feita a repressão na província, as tramas políticas e o cotidiano escravista no século XIX. No livro *Liberdade*, o autor analisa a sociedade pernambucana oitocentista e sua relação com a escravidão e com o tráfico negreiro. Já *O Alufá Rufino*, escrito por Marcus Carvalho, João José Reis e Flávio Gomes faz uma análise do tráfico atlântico para o Brasil, a partir da figura do africano Rufino José Maria, um ex-escravo que virou cozinheiro de navios negreiros e até pequeno investidor do comércio. A trajetória de Rufino proporciona ao leitor uma ampla visão do contrabando negreiro, a observação das redes sociais do tráfico, com destaque para os traficantes de Pernambuco, e a organização do negócio dos dois lados do Atlântico, principalmente após 1831.

OBJETIVOS

Objetivo Geral:

O objetivo mais geral deste trabalho é investigar o comércio atlântico de escravos para Pernambuco, enfocando os navios negreiros e os traficantes atuantes no período que vai desde a lei antitráfico de 1831 até 1855, quando ocorreu o último desembarque de africanos, em Sirinhaém. Essa pesquisa também pretendeu contribuir para a formação de um banco de dados sobre o tema, possibilitando maior conhecimento do acervo e até auxiliando no desenvolvimento de futuras pesquisas da bolsista.

Objetivos Específicos:

- Investigar o volume do tráfico para Pernambuco, bem como os meandros e detalhes desse negócio, inclusive a recepção, cuidado e revenda da carga humana depois de 1831;
- Pesquisar a trajetória dos indivíduos que se envolviam com o comércio de escravos, desde os grandes negociantes até as tripulações de navios negreiros e pequenos investidores;
- Oferecer subsídios para a história social do tráfico e das elites de Pernambuco, retratando as atividades de um grupo de traficantes economicamente importantes e influentes na sociedade pernambucana oitocentista.

METODOLOGIA DO TRABALHO

Durante a pesquisa foram trabalhadas fontes manuscritas, microfilmadas e acervos *on-line* de documentos do século XIX. A pesquisa exploratória aconteceu com visitas ao Arquivo Estadual de Pernambuco Jordão Emerenciano (APEJE), ao Laboratório de Pesquisa Histórica da UFPE (LAPEH) e ao Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). A maior documentação trabalhada foi a Coleção de Polícia Civil. Os 20 volumes pesquisados forneceram informações acerca de casos de navios negreiros e desembarques clandestinos, africanos apreendidos, traficantes envolvidos e as autoridades coniventes com o comércio ilegal.

Também foram lidos os processos de navios negreiros relacionados à Pernambuco, julgados pelas Comissões Mistas tanto do Rio de Janeiro quanto de Serra Leoa, disponíveis no Arquivo Histórico do Itamaraty e fotografados pelo orientador. Os navios trabalhados foram a escuna *Diligência*, apreendida em 1845, e a barca *Atrevida*, em 1847. Nesse tipo de fonte é possível observar a preparação de um navio para o tráfico, os disfarces para driblar a fiscalização, a diversidade de pessoas que se envolviam no comércio através da tripulação, as tramas dos grandes negociantes e os detalhes do julgamento de um navio negreiro.

A imprensa da época, também foi uma fonte rica em informações. Os jornais como o “Diário de Pernambuco”, “A Imprensa” e o “Diário Novo” permitiram conhecer o cotidiano escravista, a repercussão de notícias sobre navios negreiros, africanos apreendidos e a situação social dos negociantes. Os traficantes, suas conexões e negociações puderam ser observados a partir do inventário da esposa de José Ramos de Oliveira, grande comerciante, dono de engenho e personagem importante na sociedade pernambucana. Trabalhando essa documentação foi possível ter acesso à fortuna de um grande personagem e perceber como as relações entre os traficantes muitas vezes ultrapassavam o campo comercial e invadiam o familiar.

Além dessas fontes encontradas nos arquivos, durante toda a pesquisa, utilizou-se de acervos disponíveis na internet, como os relatórios ministeriais, o banco de dados norte-americano sobre o tráfico de escravos e os Anais da Câmara de Deputados. Os relatórios do Ministro dos Negócios Estrangeiros do Império e do Ministro da Marinha foram importantes para se conhecer os detalhes das medidas repressivas elaboradas pelo Império. Esses relatórios estão disponíveis no site do *Center of Research Libraries – Brazilian Government Documents* (<http://www.crl.edu/brazil>). Utilizou-se também o banco de dados norte-americano sobre o tráfico de escravos *on-line – The Transatlantic Slave Trade Database* (www.slavevoyages.org) – coordenado pelo historiador David Eltis, que possui mais de 30 mil viagens de navios negreiros, para complementar e comparar as informações sobre as embarcações encontradas e os negociantes envolvidos. A leitura dos discursos e discussões presentes nos Anais da Câmara de Deputados (<http://www2.camara.gov.br/>), por sua vez, permitiu que se conhecessem as opiniões dos políticos quanto ao tráfico de escravos e as análises feitas por eles acerca dos desembarques clandestinos que aconteceram em Pernambuco.

Para o manuseio e preservação dos documentos antigos, utilizou-se luvas de látex e máscaras descartáveis. Além disso, um netbook foi usado para o registro dos dados encontrados e leitura de documentos fotografados ou *on-line*. Todos os equipamentos foram disponibilizados pelo orientador. A partir da leitura, transcrição, sistematização e interpretação das fontes trabalhadas, obteve-se importantes resultados sobre o tráfico para Pernambuco no período ilegal.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Em 7 de novembro de 1831, em meio às dificuldades do confuso contexto político da abdicação de Pedro I, a Regência promulgou a primeira lei antitráfico do Brasil. Após a lei, os comerciantes de escravos tiveram que criar novas formas e até associações que permitissem manter o comércio de escravos na ilegalidade, apesar da vigilância brasileira e inglesa. Logo nos primeiros anos, a regência liberal se preocupou bastante com a repressão ao tráfico. Em um relatório de 1832, o ministro da marinha comunicava a compra de duas escunas que se juntariam a outras embarcações “para formar uma espécie de cordão sanitário” que evitasse o “abominável tráfico”. No relatório de 1833, ele destacou o papel importante que Pernambuco teria nesse contexto. Segundo o ministro, o “porto de Pernambuco” (o porto do Recife), apesar de não admitir a construção de grandes embarcações, iria assumir o posto de uma das mais consideráveis estações navais da Armada, onde se reuniriam todos os paquetes das estações do centro e do norte.² Para intensificar a repressão no ano de 1833, outro ministro, o dos Negócios Estrangeiros sugeriu que todos os navios que entrassem nos portos brasileiros em lastro e equipadas para o tráfico deveriam ser julgados pela Comissão Mista ou que pelo

² Center for Research Libraries (CRL) – Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1821-1960), **Ministério da Marinha**, *Relatório do ano de 1832, apresentado à Assembleia Geral em 8 de maio de 1833*, pelo ministro Joaquim José Rodrigues Torres, U2047, “Marinha 1832-2”, pág. 3; *Relatório de 1833*, U2049, “Marinha 1833-2”, pág. 6.

menos o Governo exigisse “*pesadas fianças dos proprietários das embarcações, que se destinassem para a Costa da África, garantidas por cidadãos brasileiros, com a cominação de perderem as respectivas quantias*” quando ficasse provado que a embarcação havia conduzido africanos.”³

Assim como em todo Brasil, a importação de escravos em Pernambuco sofreu uma queda nos primeiros anos após a lei de 1831. As importações só voltariam a crescer a partir de 1835. Sobre o comércio na década de 1830, foi possível identificar 43 viagens negreiras para Pernambuco no *The Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD). Oito dessas viagens foram feitas por embarcações de propriedade de Gabriel Antônio e José Ramos de Oliveira, dois grandes traficantes que serão destacados adiante. Em três viagens, de 1831 a 1832, só o brigue *Triunfo do Brasil* de Gabriel Antônio desembarcou em torno de 1.330 escravos em Pernambuco. No ano de 1839, as escunas *Livramento* e *Bonsucesso* do negociante desembarcaram aproximadamente 554 cativos. Nesse mesmo ano, o brigue *24 de Julho* e as escunas *São José* e *Esperança*, de José Ramos de Oliveira, deixaram cerca de 990 escravos na costa pernambucana. Analisando esses navios negreiros notou-se o predomínio da parceria escravista entre Pernambuco e Angola, o que já era assinalado pela historiografia. Dos navios que desembarcaram escravos nessa década, apenas quatro não fizeram parte dessa conexão. Foram elas a escuna *Clémentine*, *Providence* e o brigue *Leal Africano* que juntos desembarcaram 473 cativos vindos do Benim e o brigue *24 de Julho*, responsável pelo desembarque de mais de 400 escravos comprados em Moçambique.

Desde o séc. XVIII, o comércio para Angola era feito diretamente do Brasil. Após o tratado anglo-português de 1815, que proibiu o comércio de escravos ao norte da Linha do Equador, o eixo Congo/Angola se consolidou como o maior fornecedor individual de escravos do mundo atlântico.⁴ Além disso, a viagem da costa angolana para Pernambuco durava poucos dias, o que acarretava na diminuição da mortalidade na travessia atlântica e, portanto no aumento do lucro dos negociantes. Nos anos 1830, a escuna *Novo Despique* e o brigue *Oriente Africano* fizeram a viagem em apenas 19 dias, o menor número encontrado. Esse número aparece novamente no ano de 1840, quando a escuna *Formiga* consignada a Ângelo Francisco Carneiro, também atravessou o Atlântico em 19 dias, e desembarcou 277 africanos em Catuama, no litoral norte. De todos os navios, o maior tempo de viagem entre a costa angolana e Pernambuco foi feito pelo brigue *S. Manoel Augusto* com extraordinários 60 dias, em 1841. Provavelmente a embarcação demorou a completar o seu carregamento de carga humana na costa africana, uma das principais causas para a demora de uma viagem negreira.

É importante chamar a atenção para uma questão que suscitou muitas dúvidas nas autoridades do governo imperial após a lei de 1831: a reexportação dos africanos. Em seu artigo 1º, essa lei considerava livre todos os escravos que entrassem no Brasil a partir daquela data. Os africanos apreendidos, vítimas do comércio ilegal, seriam enquadrados no artigo 2º da lei que dizia que eles deveriam ser reexportados para a África, e os custos da viagem recairiam sobre os importadores. Em sucessivos relatórios vários ministros dos Negócios Estrangeiros mostraram sua preocupação acerca da execução da lei. Em 1832, Bento da Silva Lisboa temia que os africanos que voltassem à África fossem reescravizados. Para resolver o problema, ele sugeriu que se propusesse ao Governo Britânico receber os africanos em Serra Leoa. No ano de 1833, o ministro Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho aconselhou que o governo brasileiro fizesse uma colônia na África portuguesa, a exemplo da Libéria, colônia norte-americana criada para receber os ex-escravos dos Estados Unidos. No relatório de 1835,

³ CRL, **Ministério das Relações Exteriores**. *Relatório do ano de 1833 apresentado à Assembleia geral Legislativa na sessão ordinária de 1834*, U1470, p. 6.

⁴ Carvalho, Marcus J. M. de. *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850*. 2ª edição, Editora Universitária da UFPE, Recife, 2010. Pág.: 100.

o ministro José Ignácio Borges comunicou que a Inglaterra se comprometeu a receber os africanos na Ilha de Trindade, se o governo brasileiro arcasse com o sustento dos negros. Os administradores da Libéria também aceitaram receber os “africanos do Brasil” se o Império pagasse a quantia de 50 pesos espanhóis por cada um.⁵ Houve um caso de reexportação em Pernambuco na década de 1830. Em ofício de 6 de maio de 1835, o chefe de Polícia, Joaquim Nunes Machado expôs o caso de 16 africanos apreendidos de uma naufragada barca portuguesa denominada *Ligeira*. A maior dúvida da autoridade foi em relação a quem deveria custear a reexportação dos africanos: o Consulado português ou o importador? Infelizmente, o dito importador não teve seu nome revelado. O caso foi resolvido em 21 de agosto de 1835, quando os 16 africanos, devidamente examinados e reconhecidos, foram reexportados para Benguela pelo cônsul português Joaquim Batista Moreira.⁶

Assim como os africanos da barca *Ligeira*, muitos outros foram desembarcados nas praias pernambucanas nessa mesma época. Em 26 de agosto de 1835, cinco meses após a apreensão dessa embarcação, o juiz da Vila do Cabo comunicava ao chefe de polícia o resultado da investigação de um desembarque de africanos ocorrido em Porto de Galinhas. Para isso, quatro moradores da praia já haviam sido interrogados pelo próprio juiz. Oito dias antes desse ofício, em 18 de agosto, o chefe de Polícia Joaquim Nunes Machado havia ido à praia para investigar pessoalmente o caso. Contudo, a visita da autoridade não teve sucesso, pois a escuna em que estava não tinha capacidade para atracar no porto natural da praia, ao que o chefe concluiu que “*no Porto de Galinhas não entram se não barcos e lanchas*” [sic].⁷ Apesar disso, Catuama, Itamaracá, Cabo de Santo Agostinho, Rio Formoso e Tamandaré, Porto de Galinhas era uma das praias pernambucanas que possuíam portos naturais capazes de receber navios com mais de cem toneladas.⁸ Essa praia, especificamente, parecia favorecer aos negociantes por contar com “7 léguas de costa, com 6 portas de desembarques”.⁹ Os diversos portos naturais espalhados pela costa pernambucana facilitaram o trabalho dos traficantes, que não poderiam mais desembarcar sua carga humana no porto do Recife. No contexto do comércio ilegal, as embarcações diminuíram de tamanho e ficaram mais velozes, as praias viraram portos e os engenhos litorâneos de senhores comprometidos com o tráfico serviram como depósitos para africanos recém-chegados.

A partir de 1835, as importações de escravos no Brasil aumentaram. Apesar do crescimento, o ministro da marinha comunicava com grande entusiasmo a Assembleia Geral em 1835, que a Armada havia capturado 813 africanos “em diversos pontos da costa”.¹⁰ Segundo Marcus Carvalho, entre 1837 e 1839 o tráfico para Pernambuco cresceu em decorrência de um otimismo econômico na província, do fim da Cabanada (1832-1835) – que havia contribuído para a queda de 25% da produção açucareira, segundo Peter Eisenberg, por ter acontecido na área onde estava a maior parte dos engenhos da província – e do governo do barão da Boa Vista que favorecia os grandes plantadores.¹¹ Foi nesse período, que o comércio negreiro pernambucano atingiu os maiores índices desde a década de 1820.

Nessa época, também houve uma profunda organização dos traficantes da província. Em 1836, por exemplo, foi criada uma companhia formada por 20 acionistas com o objetivo de articular o comércio ilegal de escravos para Pernambuco. Os meandros dessa Companhia

⁵ CRL, Ministério das Relações Exteriores. *Relatório do ano de 1832 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1833*, U1469, pág. 5; No *relatório de 1833*, U1470, pág. 8; No de 1834, U1471, págs. 6 e 7; E no *relatório de 1835*, U1472, pág. 6.

⁶ Arquivo Estadual Jordão Emerenciano (APEJE). *Coleção de Polícia Civil*, v. 2, 1835, pág.: 95-95 verso; pág.98; pág. 288-288 verso.

⁷ APEJE. *Coleção de Polícia Civil*, v. 2, 1835, págs.: 225 e 225 verso e 47 a 248 verso.

⁸ Carvalho. *Liberdade*, op. cit., p. 103.

⁹ APEJE, *Coleção de Polícia Civil*, v. 40, p. 169, 15 de fevereiro de 1852.

¹⁰ CRL, Ministério da Marinha (1835). *Relatório do ano de 1835*, U2050, p.11.

¹¹ Carvalho, *Liberdade*, p. 98 e 137.

foram descobertos quando os ingleses apreenderam os navios *Veloz* e *Camões* em 1837.¹² O cônsul português, Joaquim Batista Moreira, chegou a assinalar que “na metade da década de 1830, havia verdadeiras ‘empresas’ explorando o tráfico atlântico na província”.¹³ Indicando que existiam várias companhias, como a fundada em 1836, que deveriam abranger os traficantes de Pernambuco, associados com negociantes de outras regiões brasileiras e até com comerciantes da África. Dessas sociedades faziam parte Gabriel Antônio, José Ramos de Oliveira e Ângelo Francisco Carneiro, três negociantes que adquiriram grande fortuna e poder com o contrabando de africanos.

As trajetórias negreiras desses comerciantes, iniciadas antes mesmo do negócio tornar-se ilegal, são bem distintas e dignas de destaque. Gabriel Antônio, por exemplo, iniciou-se no comércio de escravos de forma humilde, como capitão de navio negreiro. Em 1829, ele trabalhou para Elias Coelho Cintra – um influente traficante de Pernambuco, que atuou principalmente nas primeiras décadas do século XIX – tendo sido mestre e caixa do brigue *General Silveira* que desembarcou 495 africanos vindos de Luanda.¹⁴ A prática do negócio lhe rendeu grandes rendimentos, e na década de 30, quando já era proprietário de vários navios negreiros, ele foi considerado pelo cônsul português, como o “principal chefe destas empresas de contrabando” em Pernambuco.¹⁵ Gabriel Antônio também foi proprietário de terras, chegando a comprar vários engenhos nas décadas de 1840 e 1850.¹⁶ O negociante deve até ter iniciado seus filhos no negócio negreiro. Em 1845, o seu brigue *Triunfo do Brasil* aparece no nome do seu filho Antônio Germano Alves, desembarcando mais de 400 escravos na costa pernambucana. Ainda nesse ano, o mesmo navio desembarcou escravos no Rio de Janeiro, sinalizando que a atuação dos traficantes não se restringia às praças de sua residência.¹⁷ Outro filho do negociante envolvido no comércio era João Antônio Alves da Silva, dono do brigue *Leão* que trouxe em torno de 400 escravos para Pernambuco, também em 1845.¹⁸ Com a riqueza decorrente do comércio negreiro, Gabriel Antônio conquistou prestígio na sociedade pernambucana, e chegou até ser prior da Ordem Terceira do Carmo, de 1844 a 1850, a ordem de leigos católicos mais rica do Recife.¹⁹ Através da documentação pesquisada foi possível assinalar que em relação aos outros negociantes, ele foi o único que permaneceu no comércio de escravos até os últimos momentos.

José Ramos de Oliveira, por sua vez, entrou no negócio em sociedade com o pai, desembarcando escravos em Pernambuco antes da lei de 1831. Seu pai, José de Oliveira Ramos, um dos homens mais ricos da província, era dono do engenho Salgado e das terras de Porto de Galinhas.²⁰ O engenho Salgado, que seria herdado por José Ramos de Oliveira, era uma propriedade com cerca de 140 escravos, que ficava às margens do Rio Ipojuca, navegável por embarcações com mais de 150 toneladas. José de Oliveira Ramos fazia parte daquele grupo de plantadores-trafficantes, assinalado por Marcus Carvalho, que fretavam

¹² Reis, J. J.; Gomes, F. dos S.; Carvalho, M. J. M. de. 2010. *O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)*. Companhia das Letras, São Paulo, p. 149-150.

¹³ CARVALHO, Marcus J. M. de. *O “galego atrevido” e “malcriado”, a “mulher honesta” e o seu marido, ou política provincial, violência doméstica e a Justiça no Brasil escravista*. In. SOIHET, Raquel; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). **Culturas Polícias: ensaios de história cultural, história política e ensino de história**. Rio de Janeiro: Mauad, 2005, p. 212.

¹⁴ Carvalho, *O Galego Atrevido*, p.205; TSTD, viagem # 1176.

¹⁵ Carvalho, *O Galego Atrevido*, p. 212.

¹⁶ Instituto Arqueológico Histórico Geográfico Pernambucano (IAHGP), Livro de Notas do Tabelião Bezerra do Recife (1844-1845); Livros de Notas do Tabelião Bezerra, 1851.

¹⁷ *The Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD), viagens # 47341, 46285.

¹⁸ TSTD, viagem # 49890

¹⁹ IAHGP, Livro de Notas (1851). APEJE, *O Barco dos Trafficantes*, 10 de abril de 1858, nº19. A Ordem Terceira do Carmo possui uma lista com todos os seus priores.

²⁰ IAHGP, Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos (1849).

embarcações ou traziam africanos por conta própria.²¹ Outro plantador-trafficante era Bento José da Costa, e assim como José de Oliveira Ramos, um dos principais negociantes em Pernambuco no período de 1810 a 1830. Aliás, os portugueses José de Oliveira Ramos e Bento José da Costa, deveriam ser parceiros de negócios e até ter alguma amizade, já que decidiram casar seus filhos. Assim, José Ramos de Oliveira, filho de José de Oliveira Ramos, casou-se com Izabel Maria da Costa, filha de Bento José da Costa.²² José Ramos de Oliveira, trafficante e senhor de várias propriedades, tornou-se um dos homens mais importantes da província. Ele foi o primeiro presidente da Associação Comercial, no período de 1839 a 1844, e um dos “capitalistas”, como se dizia na época, que investiu nos melhoramentos urbanos do Recife, encabeçados pelo Barão da Boa Vista na década de 1840. Ao morrer, José Ramos de Oliveira e sua esposa deixaram aos órfãos – que ficaram sob tutela do tio Manuel José da Costa, futuro Barão das Mercês – uma fortuna de 633:695\$972 réis (leia-se 633 contos, 695 mil e 972 réis).²³ Na avaliação feita em 1848 para o inventário de Izabel Maria da Costa Ramos, o engenho Salgado contava com 117 escravos – 58 homens e 59 mulheres –, que contabilizavam um total de 44:060\$000 rs. A maioria dos escravos eram vítimas do tráfico ilegal e provenientes do eixo Congo/Angola. O escravo de maior valor era o africano Ventura, nação Congo, que tinha 30 anos, exercia a função de ferreiro e valia 800 mil réis. Ao final, o engenho Salgado, o mais valioso da freguesia de Ipojuca²⁴, foi calculado em 140:795\$000 réis, que seriam repartidos igualmente entre os menores Anna Izabel e Bento José Ramos.²⁵

As relações familiares entre negociantes de escravos parecem ter sido muito comuns. Elias Batista da Silva e Ângelo Francisco Carneiro, por exemplo, além de sócios também eram cunhados.²⁶ Na verdade, o português Ângelo Carneiro era membro de uma família de traficantes. Seu irmão e seus sobrinhos aparecem envolvidos com a barca *Ermelinda*, que foi apreendida pelos ingleses em 1841, e que tinha o próprio Ângelo como o maior carregador e consignatário da embarcação.²⁷ Ângelo Carneiro também comercializava escravos antes do negócio se tornar ilegal. De 1818 a 1823, embarcações de sua propriedade já desembarcavam cativos em Pernambuco. Em duas viagens desse período, ele viajou como capitão, indicando que o trafficante assumia todos os meandros do seu negócio. Em 1825, o comerciante já possuía notoriedade no Império português e recebeu a comenda da Ordem de Cristo.²⁸ Ângelo Carneiro era amigo do cônsul português Joaquim Batista Moreira, que lhe fornecia os documentos necessários para fazer o tráfico ilegal com a segurança de driblar a repressão brasileira e inglesa. Na década de 40, o cônsul inglês no Recife apontou Ângelo como “o mais bem-sucedido e notório negociante de escravos do norte do Brasil”.²⁹ Em 1849, no auge dos movimentos anti-lusitanos decorrentes da Revolução Praieira, Ângelo Carneiro fez parte da comissão formada para auxiliar os portugueses que quisessem partir para a colônia de Moçâmedes, que seria fundada na África.³⁰ O negociante até emprestou 8 contos de réis, em quatro letras, ao consulado português para iniciar a construção de engenhos de açúcar na nova

²¹ Carvalho, *Liberdade*, p. 120.

²² IAHGP, Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos (1849).

²³ IAHGP, Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos (1849).

²⁴ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 40, 15 de fevereiro de 1852, p. 169.

²⁵ IAHGP, Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos (1849).

²⁶ LAPEH, Diário de Pernambuco, 20 de março de 1849, nº63, p. 3, “Avisos Diversos”.

²⁷ Reis, J. J.; Gomes, F. dos S.; Carvalho, M. J. M. de. *O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)*. Companhia das Letras, São Paulo, 2010, Pág.: 171.

²⁸ GAZETA DE LISBOA, 16.05.1825, nº 114, [p. 458]. Exemplar da “Harvard College Library”, acessado pelo Google books.

²⁹ Reis, J.J.; Gomes, F. dos S.; Carvalho, M. J. M. de. *O Alufá Rufino*, p. 174.

³⁰ LAPEH, Diário de Pernambuco, 31 de janeiro de 1849.

colônia.³¹ Em 1851, quando voltou a Portugal, o comerciante teve seus “favores” reconhecidos e recebeu da rainha D. Maria II o título de visconde de Loures. Ao morrer em 1858, o Diário de Pernambuco noticiou que o visconde deixou dois filhos “*únicos herdeiros de sua avultada fortuna, cuja maior parte consiste em ótimos prédios existentes nesta cidade* [Recife].”³² Em Portugal, rico e já como 2º visconde de Loures, seu filho Ângelo Francisco Carneiro Jr comprou um palácio de arquitetura romântica na então Rua de São Francisco (hoje Rua Ivens, nº 37), atual sede do elegante Grêmio Literário de Lisboa.³³

Na década de 1840, as importações de escravos em Pernambuco diminuíram. Durante a pesquisa, 46 viagens negreiras foram identificadas para o período. Entre elas, nos anos de 1840 e 1841, a escuna *Cospe Fogo* de Gabriel Antônio, a barca *Flor do Tejo* e o brigue *Viajante Feliz* de Ângelo Francisco Carneiro desembarcaram juntos 1565 cativos em Pernambuco. Em 1844, um patacho foi encontrado encalhado em Porto de Galinhas, em decorrência da “força dos ventos”, segundo disseram os habitantes do lugar. Contudo, após a vistoria, o inspetor concluiu que a embarcação foi propositalmente abandonada, tendo restado apenas 37 pipas de água. A maior prova do envolvimento da embarcação com o comércio ilícito estava há 600 passos: o cadáver de um africano agrilhado e em estado de decomposição.³⁴ Nesse mesmo ano, o brigue *Garrapés* desembarcou 130 cativos dos 350 comprados na África. Foi a maior taxa de mortalidade encontrada: 220 africanos mortos durante a travessia atlântica.³⁵ Apesar dos muitos desembarques, o Império continuava a investir na repressão. Em março de 1840, um brigue começou a ser construído em Pernambuco para combater o tráfico. O navio só caiu no mar em 27 de novembro de 1841. A aparelhagem e construção da embarcação custaram 50:936\$782 réis aos cofres imperiais³⁶.

De 1837-1844, Pernambuco foi governado por Francisco do Rêgo Barros, o barão da Boa Vista. O futuro conde também tinha seus envolvimento com o tráfico. Em 16 de janeiro de 1845, quando Rêgo Barros já não governava mais, o “Diário Novo” denunciou que durante sua administração, o ex-presidente autorizou um desembarque no engenho de um parente seu em Goiana em troca de “dois escravos escolhidos de cada carregamento”.³⁷ Durante o seu governo a cidade do Recife passou por uma série de projetos de modernização. Em todo esse contexto, os negociantes estavam bem ativos. A Companhia do Beberibe, a empresa de saneamento fundada para o fornecimento da água do Riacho da Prata para o Recife, por exemplo, tinha Francisco Antonio de Oliveira, traficante e futuro Barão de Beberibe, e José Ramos de Oliveira como seus grandes acionistas. Este último, aliás, possuía exatamente 200 apólices da Companhia, no valor de 8 contos de réis.³⁸ A construção do Teatro de Santa Isabel, também foi financiada por eles. O próprio Louis Léger Vauthier, o famoso engenheiro do teatro, conhecia bem os traficantes e até fez alguma amizade com Ângelo Francisco Carneiro. Em 3 de novembro de 1840, Vauthier escreveu em seu diário que Henrique Millet, seu companheiro de trabalho e pátria, por ter gastado muito dinheiro em mulheres e bebidas, “como recurso extremo” iria partir para “*Angola em um dos navios negreiros de Ange Carneiro, como carabineiro de carga*”. Na nota de rodapé, Gilberto Freyre deixa claro que o

³¹ Felner, Alfredo de Albuquerque; Dias, Gastão Sousa. *Angola: apontamentos sobre a colonização dos planaltos e litoral do sul de Angola* (vol. 2), Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1940, Págs.: 124 e 296. Disponível no Google Books. Acessado em 15 de agosto de 2012.

³² LAPEH, Diário de Pernambuco, 6 de outubro de 1858, nº229.

³³ No site do Grêmio Literário encontram-se todas as informações sobre o magnífico edifício. <http://www.gremioliterario.pt/>. Acessado em 15 de agosto de 2012.

³⁴ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 8, págs. 40-42.

³⁵ TSTD, # 3859

³⁶ CRL, Ministro da Marinha, *Relatório do ano de 1842, apresentado à Assembleia pelo ministro Marquês de Paranaguá*, U2065, 1842-2, p. 11.

³⁷ IAHGP, Diário Novo, 16 de janeiro de 1845, nº 12, p. 2.

³⁸ IAHGP, Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos (1849).

“Anjo” era Ângelo Francisco Carneiro, “comerciante estabelecido no Corpo Santo”.³⁹ Em outro episódio, no dia 7 do mesmo mês, Vauthier relatou que ao sair da reunião da comissão do teatro foi agarrado pelo braço “pelo Sr. Ângelo Carneiro” que o levou “a um de seus armazéns para ver uma balança indecifrável” que ele havia comprado em Paris e não sabia como usar.⁴⁰

Também foi no governo do barão que a escuna *Diligência* iniciou sua viagem. Em dezembro de 1844, a *Diligência* saiu de Pernambuco, com 11 tripulantes para ir às Ilhas de São Tomé e Príncipe, com escala nos portos da Costa do Benim. Em 8 de fevereiro de 1845, a embarcação foi apreendida na Costa da Mina pela corveta inglesa *Star*, por estar equipada para o tráfico, e levada perante a Comissão Mista anglo-brasileira em Serra Leoa. Desde a Lei de Equipamento de 1839, os ingleses passaram a apreender embarcações que estivessem equipadas para fazer o comércio de escravos. Entretanto, para as autoridades brasileiras, uma apreensão só era legítima se a embarcação possuísse escravos a bordo. Nesse caso, apesar do protesto do juiz brasileiro, “*dous indivíduos ingleses*” “*tornaram-se comissão mista*” e julgaram a escuna “boa presa”. Após a condenação, todos os gêneros e mercadorias do navio foram vendidos em hasta pública e os valores obtidos foram divididos entre as autoridades inglesas em Serra Leoa.⁴¹

O dono da *Diligência* era Manuel João de Amorim, comerciante da Praça de Pernambuco. Ele pediu 33:733\$324 réis de indenização acrescidos de 6% de juros, correspondentes ao valor total do casco, das despesas e das mercadorias da embarcação pela injusta apreensão e condenação. Além disso, o proprietário estimou juros de 1 ½% pela demora do reembolso. Em 8 de agosto de 1845, os negociantes Ângelo Francisco Carneiro, Manoel Joaquim Ramos da Silva e João Pinto de Lemos, fizeram um termo atestando que eram cobrados na praça do Recife, juros de 1 a 2%, sendo o mais comum o de 1 ½ %, pedidos pelos representantes da escuna. Ângelo Carneiro tinha participação na *Diligência*. No “Manifesto da Carga” da embarcação 10 fardos de “algodãozinho entrançado com 29 polegadas de largura” foram carimbados com a sua marca.⁴² A mesma marca que apareceu nas mercadorias do traficante levadas pela *Ermelinda* em 1841.⁴³

Outro processo trabalhado foi o da barca *Atrevida*. Em 7 de agosto de 1847, essa embarcação falsamente declarada como de cabotagem, saiu do Rio de Janeiro em direção a Pernambuco. O navio tinha 275 toneladas e 16 tripulantes homens de várias nacionalidades e com idades entre 16 e 40 anos. No dia 14 de setembro de 1847, porém, a embarcação foi apreendida na costa da África pelo vapor inglês *Styx* e conduzida a Santa Helena.⁴⁴ Em 1845, as Comissões Mistas deixaram de existir e a Bill Aberdeen, outra lei unilateral inglesa, autorizava os britânicos a levar qualquer navio negreiro apreendido para ser julgado nos seus tribunais marítimos.⁴⁵ Assim, a embarcação foi facilmente condenada e ao proprietário só coube protestar. Apesar de constar o nome de Jerônimo Pereira Lopes da Silva como dono da embarcação, o verdadeiro proprietário era José Bernardino de Sá, um dos maiores traficantes do Rio de Janeiro e futuro barão de Vila Nova do Minho. O tal Jerônimo era provavelmente

³⁹ FREYRE, Gilberto. Diário de Vauthier, p. 610. Edição de 1960, 2º tomo. No 1º tomo, pág. 149, Freyre diz que o engenheiro francês Henrique Augusto Millet (ou Milet) ficou no Brasil, virou senhor de engenho e Cavaleiro das Imperiais Ordens de Cristo e da Rosa.

⁴⁰ Freyre, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. Editora: José Olympio, 1960. Tomo 2, 10 de dezembro de 1840, p.650.

⁴¹ Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI), Lata 9, maço 4, pasta 1. III Coleções Especiais. Comissão Mista (Tráfico de negros). Embarcação: *Diligência* (1844-1846)

⁴² AHI, *Diligência* (1844-1846).

⁴³ Reis, J. J.; Gomes, F. dos S.; Carvalho, M. J. M. de. *O Alufá Rufino*, p. 172

⁴⁴ AHI, Lata 2, maço 3, pasta 1. III Coleções Especiais. Comissão Mista (Tráfico de negros). Embarcação: *Atrevida* (1859-1860).

⁴⁵ Bethell, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos para o Brasil*. Brasília, Senado Federal, 2002, p. 295.

um testa de ferro de Bernardino. Isso fica evidente quando o processo foi reaberto em 1859 por Antônio de Souza Ribeiro, genro de Bernardino de Sá. Ele pediu a quantia de 707:376\$000 réis de indenização pela “injusta” apreensão e condenação da barca *Atrevida*.⁴⁶

José Bernardino de Sá já tinha relações com o tráfico para Pernambuco antes do caso da *Atrevida*. Em 1844, seu patacho *Nova Granada* foi apreendido pelos ingleses, também, por estar equipado para o tráfico. A carga era consignada a Ângelo Francisco Carneiro. O julgamento desse navio na Comissão Mista anglo-brasileira no Rio de Janeiro causou o que Bethell chamou de “a controvérsia mais azeda e prolongada sobre a ‘cláusula de equipamento’”.⁴⁷ Houve discordância entre juiz brasileiro e inglês, e por fim, o *Nova Granada* ficou sem sentença devido ao fim das comissões em 1845. Reabrindo o processo em 1860, Antonio de Souza Ribeiro pediu 454:312.000 réis de indenização, excluindo o carregamento.⁴⁸

De 1845-1848, época do governo liberal em Pernambuco, intensificou-se a partidariação da repressão ao tráfico. Apreendiam-se e investigavam-se os casos de desembarques que estivessem relacionados aos inimigos políticos. Um caso bem documentado foi o do iate *Bom Jesus dos Navegantes* em 1846. Morreram 128 africanos durante a viagem e os 72 sobreviventes foram apreendidos em Porto de Galinhas. Os adversários dos praieiros denunciavam que mais de 60 africanos, foram roubados da apreensão, e levados ao engenho União, do primo do chefe de polícia, e ao engenho Água Fria.⁴⁹ Na época em que o caso do iate era debatido, a Câmara de Deputados também discutiu um desembarque ocorrido em Tamandaré, em março de 1846. Nele estavam envolvidos Gabriel Antônio, Francisco da Rocha Barros Wanderley e Norberto Joaquim José Guedes. Provavelmente o caso era o do desembarque de 183 cativos trazidos pela escuna *Mariquinha* de Gabriel Antônio.⁵⁰ Os africanos foram parar no engenho Mascate, de propriedade de Francisco da Rocha Wanderley. No fim, os três envolvidos receberam voz de prisão.⁵¹ É provável que Gabriel Antônio e Francisco da Rocha fossem sócios e que esse engenho, localizado em Sirinhaém, fosse usado como depósito dos africanos recém-importados. Talvez por isso, Gabriel Antônio quis adquiri-lo formalmente. Em julho de 1851, o traficante comprou o engenho Mascate e Mascatinho a Francisco da Rocha Wanderley por 32 contos de réis.⁵²

Interessante foi o caso do patacho *Diligente* que entrou no porto do Recife, em 29 de agosto de 1849, vindo oficialmente da Bahia e consignado a “Novaes & Cia”. Diferente da tendência de desembarcar os africanos nas praias, os audaciosos traficantes envolvidos com esse patacho resolveram inovar e desembarca-los no porto do Recife mesmo. Foram apreendidos 23 cativos e encaminhados ao Quartel do Corpo de Polícia. O comandante do quartel ficou responsável por alimentar os africanos, até que lhes fosse dado o devido destino.⁵³ No dia 31 de agosto, Figueira de Mello apresentou ao presidente da província o “Auto do reconhecimento dos 23 africanos” e a reclamação feita pelos consignatários “Novaes & Cia” declarando que os negros eram ladinos. No “Auto”, o chefe de polícia concluiu que dos 23 africanos, 14 eram boçais (não falavam e nem entendiam o português), 8 eram ladinos – apesar que por suas idades se reconhecia que foram importados depois de

⁴⁶ AHI, *Atrevida* (1859-1860).

⁴⁷ BETHELL, *Abolição*, p. 245.

⁴⁸ AHI, Lata 23, maço 1, pasta 1. III Coleções Especiais. Comissão Mista (Tráfico de negros). Embarcação: *Nova Granada* (1844-1860).

⁴⁹ Carvalho, Marcus J. M. *A Repressão ao tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848*, p. 9.

⁵⁰ TSTD, viagem # 3593.

⁵¹ ANAIS DA CÂMARA, *Sessão de 22 de julho de 1846*, p.293-294.

⁵² IAHGP, Livros de Notas do Tabelião Bezerra no Recife (1851).

⁵³ APEJE, *Coleção de Polícia Civil*, v. 24, p. 314-318.

1831 – e, por fim, 1 foi considerado escravo crioulo nascido na cidade da Bahia. A partir desse documento foi possível construir uma tabela com informações sobre os negros desembarcados. Os 14 africanos boçais eram de nação nagô, haussá ou tapa, ou seja, todos provenientes da costa do Benim. O que indica que talvez o comércio entre Pernambuco e essa região tenha se intensificado no fim da década de 40. Ou mesmo que a Bahia, principal parceira da Costa do Benim, tenha realmente se afirmado como centro exportador de escravos. Os 8 africanos que entendiam o português foram divididos de acordo com o nome, a idade, a nação e o tempo em que estavam no Brasil. Entre esses oito, só um declarou sua função. Foi o preto Benedicto, de mais ou menos 25 anos, nação nagô, que estava no Brasil “desde a guerra do Madeira” e disse ser “carregador de cadeirinha”. Por fim, o único crioulo e inteiramente ladino da lista, era o moleque Ignácio, de 16 anos, nascido na Bahia e escravo de Dona Maria Victória de Carvalho.⁵⁴

Sobre a reclamação de “Novaes & Cia”, Figueira de Melo comunicou que os negociantes do Recife estavam exigindo nove negros (os 8 “ladinos” e o crioulo) sob pretexto de que esses possuíam passaporte regular e havia sido enviados a eles por pessoas da Bahia. O chefe de polícia contestou a autenticidade dos passaportes, afirmando que dois dos 14 classificados como boçais, os negros Belchior e Maria, também possuíam passaportes. Vale apontar que os comerciantes “Novaes & Cia” se envolveram numa situação parecida na década de 1850. Em 16 de julho de 1850, o iate *Amélia*, também vindo da Bahia, desembarcou 33 africanos no porto do Recife. A carga era consignada a “Novaes & Cia”. O caso foi discutido por sucessivos dias na imprensa e até o ministro plenipotenciário britânico, James Hudson, chegou a reclamar da ineficácia brasileira quanto à supressão do tráfico, referindo-se ao caso e dizendo “*que nenhum obstáculo se lhe oppõe [ao tráfico], especialmente da Bahia ao longo da costa das Alagoas e Pernambuco*”.⁵⁵

O episódio era parecido: os negros tinham sido despachados com passaportes na Bahia e, no meio dos “ladinos” havia oito boçais. Segundo o delegado do 1º distrito do Recife, em carta ao presidente de Pernambuco em 10 de agosto de 1850, muitos africanos eram ladinos, mas “*mas oito destes foram julgados boçaes e sem duvida trocados depois por aquelles que tinham sido despachados pela polícia da Bahia*”. No fim, os africanos foram declarados livres e contratados para os serviços públicos e Antônio Ricardo do Rego e Manoel Francisco da Silva Novaes, membros do “Novaes & Cia”, foram processados.⁵⁶ O que não significava muito, pois logo após esse episódio, o *Amélia* aparece em sucessivas notícias do Diário de Pernambuco comercializando, vindo da Bahia e novamente com carga consignada aos mesmos negociantes.⁵⁷

Na década de 1850, o tráfico para Pernambuco voltou a crescer. A rigorosa vigilância nos portos do sul e sudeste fez com que o comércio se transferisse para o Nordeste. Na época, com o aumento da repressão, principalmente após a Lei Euzébio de Queiróz em setembro de 1850, muitos negociantes já haviam saído da cena negreira: Ângelo voltou a Portugal e recebeu seu título de visconde, José Ramos de Oliveira havia morrido em 1846 e Elias Batista da Silva, apesar de continuar visível socialmente, tendo sido suplente do Tribunal do Comércio⁵⁸, não aparece envolvido nos casos de desembarques nessa época. O único a se manter no negócio foi Gabriel Antônio, que continuou a articular o comércio ilegal de

⁵⁴ APEJE, idem.

⁵⁵ Laboratório de Pesquisa e Ensino em História (LAPEH-UFPE), Diário de Pernambuco (JAN-JUN), 19 de fevereiro de 1851, nº 41. “**Parte Oficial - Legação Britannica de 11 de janeiro de 1851**”.

⁵⁶ LAPEH, Diário de Pernambuco, 21 de fevereiro de 1851. “**Parte Oficial -Ministérios dos Negócios Estrangeiros**. Documentos a que se refere a nota do Sr. Paulino José Soares de Souza.”

⁵⁷ LAPEH, Diário de Pernambuco. Em 19 de abril de 1851, o jornal noticiava no “Movimento do Porto” que o iate *Amélia* entrou em Recife no dia 17 e estava com carga de vinho branco e charutos consignada a Novaes e Cia.

⁵⁸ LAPEH, Diário de Pernambuco, 14 de janeiro de 1851.

escravos para Pernambuco. Em 22 de janeiro “A Imprensa” publicava uma nota assinada pelo “Justus” criticando uma “súcia de ordeiros”, que eram responsáveis pelos desembarques de cativos e recebiam apoio das autoridades locais. Na carta o “Justus” dizia que esses traficantes desembarcaram africanos “na ponta de Serrambi”, “com o maior escândalo do mundo”, sabendo-se as pessoas que auxiliaram no desembarque e os engenhos para onde foram os escravos. Mas segundo ele, nada seria feito, pois o delegado do lugar era o português José Antônio da Rocha que havia estabelecido uma sociedade no engenho Junqueira com Gabriel Antônio. E completou: “*Ora todo mundo conhece Gabriel Antônio, e sabe que este audacioso português nunca teve outro negócio senão importar africanos*”. Apesar de possuir o engenho Mundo-Novo, que lhe dava boas safras, José da Rocha aceitou o convite de Gabriel e foi morar no engenho Junqueira “*só pela possibilidade das pescarias que oferecia este engenho por ficar a beira da praia*”.⁵⁹ Aliás, o delegado José Antônio da Rocha devia a Gabriel Antônio um total de 28:531\$030 réis, em letras com vencimentos de 1850 a 1854, segundo consta numa lista de devedores publicada pelo traficante, por causa de um roubo ao seu escritório no Pátio do Carmo.⁶⁰ Provavelmente, os devedores dessa lista haviam comprado africanos à prazo ao traficante, uma prática bem comum quando o comércio se tornou ilegal. Até os órfãos de José Ramos de Oliveira mantiveram negócios com Gabriel Antônio nessa época. Bento e Anna tinham uma dívida no total de 11:947\$972 que pagaram em letras de 1852 a 1854 ao negociante.⁶¹ Talvez isso fosse decorrente da compra dos mais de 80 africanos que o engenho Salgado ganhou no período de 1847 a 1852.⁶² Além disso, o traficante pagou por eles a quantia de 54\$350 réis para hipoteca do engenho Água Fria, em Ipojuca, sendo posteriormente ressarcido pelos órfãos.⁶³ É provável que esse tenha sido o mesmo “Água Fria” que recebeu os africanos roubados do iate do Bom Jesus dos Navegantes em 1846.

A década de 1850 foi marcada por uma forte repressão ao tráfico comandada pelo governo imperial. Por essa razão foi possível encontrar informações mais detalhadas de empenhadas investigações sobre os desembarques clandestinos. Em dezembro de 1850, aconteceu um desembarque na praia de Cacimbas, em Ipojuca, que foi largamente noticiado pelos periódicos e delineado nas fontes policiais. Assim como em outros casos, os cativos foram roubados.⁶⁴ Apenas 6 africanos foram apreendidos no “engenho Coelhos” pertencente a Manoel Cirillo de Barros e no “engenho Canto-Escuro” de Francisco de Barros, ambos localizados em Sirinhaém. Os donos desses engenhos eram filhos de João Manoel de Barros Wanderley, que seria o consignatário do palhaborde de Sirinhaém em 1855.⁶⁵ Em 28 de dezembro de 1850, houve o reconhecimento dos 6 africanos. Todos eram homens, provenientes da Costa da Mina, com idades entre 12 e 30 anos.⁶⁶ No fim, dois negociantes foram acusados e processados: o traficante português José Francisco de Magalhaes Bastos, como o autor, e João Manuel de Barros Wanderley, como cúmplice.⁶⁷

Em 29 de setembro de 1851, o chefe de polícia comunicava ao presidente o paradeiro do resto dos africanos desembarcados em Cacimbas: 10 estavam no Engenho Jagoaré; 9, no Engenho Serrinha; 12, no Engenho Piabas; 9, no Engenho Canoinha; e 1, em poder do padre Antônio Jácome d’Araújo Coadjutor. Contudo, tendo o delegado de Sirinhaém feito um cerco com uma força de 60 paisanos ao “Engenho Piabas”, e ordenado ao subdelegado do 1º distrito que com uma força de 90 homens e auxílio da Guarda Nacional cercasse os engenhos

⁵⁹ APEJE, A Imprensa, 22 de janeiro de 1851, nº 17, p. 2 “Notícias Locais”.

⁶⁰ LAPEH, Diário de Pernambuco, 29 de janeiro de 1851, nº 23.

⁶¹ IAHGP, *Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos* (1849).

⁶² APEJE, *Coleção de Polícia Civil*, v. 40, 15 de fevereiro de 1852, p. 169.

⁶³ IAHGP, *Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos* (1849).

⁶⁴ APEJE, *Coleção de Polícia Civil*, v. 33, 1850, pág. 252.

⁶⁵ APEJE, *Coleção de Polícia Civil*, v. 35, p. 235-238.

⁶⁶ APEJE, *Coleção de Polícia Civil*, v. 34, p. 4-6.

⁶⁷ APEJE, *Coleção de Polícia Civil*, v. 35, p. 11.

“Jagoaré” e “Serrinha”, nenhum africano boçal foi encontrado. O delegado justificou a falta de intervenção ao “Engenho Canoinha” dizendo que este não fazia parte de sua jurisdição, mas sim da Freguesia do Una, Comarca do Rio Formoso. Já o padre Antônio justificou que seu escravo era um crioulo chamado Ângelo, que ele havia comprado a João Manuel de Barros, “coincidentalmente” envolvido no desembarque. Por motivos bem evidentes, as autoridades concluíram que “os proprietários envolvidos no crime devem ter dado qualquer destino aos infelizes africanos” e que por isso eles não foram encontrados.⁶⁸

Reprimir o tráfico no Brasil era tarefa difícil, em um contexto onde as autoridades e os criminosos estavam ligados por laços de amizade, de sangue ou de clientelismo. O jornal “A Imprensa”, por exemplo, noticiou que no julgamento de João Manuel de Barros, houve depoimentos contra ele, contra um tal Lourenço de Sá e contra o subdelegado de Ipojuca, Paulino Pires Falcão. Segundo uma das testemunhas, o subdelegado lhe dissera que “havia sido convidado para proteger e assistir a um desembarque de africanos, porém que rejeitara o convite por ser um agente do governo”. Ao ser perguntado sobre o fato, o subdelegado confirmou que recebera o convite “e que por ser empregado do governo o não aceitara”, mas também não impediu o desembarque “*por serem as pessoas envolvidas nesse negócio, de sua amizade, e merecerem muita consideração*”. Por fim, apenas João Manoel e seus filhos foram pronunciados, sendo o primeiro julgado em crime afiançável.⁶⁹

Na mesma época em que o desembarque em Cacimbas estava em evidência, outros casos chamavam a atenção da sociedade pernambucana. Um desses casos foi o do patacho *Hermina*, apreendido na Paraíba e trazido a Pernambuco em 12 de janeiro de 1851, escoltado pelo vapor de guerra brasileiro *Thelis*. O mestre Antônio Fernandes Louredo, o 2º contramestre Antônio Gonçalves Lima, e 22 africanos, sendo 16 homens e 6 mulheres, chegaram presos a bordo da embarcação. Todos foram recolhidos no Quartel do Corpo de Polícia.⁷⁰ Para “A Imprensa” só chegaram 22 africanos a Pernambuco porque “provavelmente os outros africanos haviam sido roubados”.⁷¹

A manutenção dessa embarcação no porto do Recife teve grande custo para os cofres públicos. Com a chegada do *Hermina*, o Quartel de Polícia ficou com 28 africanos, os 22 do patacho e os 6 do desembarque de Cacimbas, e o governo gastou 48\$200 réis para sustentá-los.⁷² A Câmara Municipal do Recife chegou até a pedir 10 dos africanos apreendidos para os serviços nas obras do seu prédio, mas o presidente da província negou o pedido até que o processo fosse concluído.⁷³ Em 1º de maio de 1851, o chefe de polícia pediu o pagamento do mês de abril de Manoel Joaquim Correia da Silva, João Luiz da Silva e Ponciano José de Santana que estavam tratando da limpeza e conservação do patacho *Hermina*. Manoel Joaquim recebeu 18 mil-réis por mês e uma ração diária de 240 réis, enquanto o segundo e o terceiro receberam 14 mil-réis e a mesma ração.⁷⁴ A embarcação continuou a dar muitos gastos ao governo, e até a se estragar no porto do Recife em virtude da demora do processo, que provavelmente nunca aconteceu. Em outubro de 1851, esperando por uma decisão sobre o seu destino, a africana livre Honorata, pertencente ao *Hermina*, “deu à luz a uma criança de cor preta e sexo masculino”.⁷⁵ Mais um que entraria para o quadro cruel da escravidão. Finalmente, em 30 de março de 1852, antes da total destruição da embarcação, o presidente da

⁶⁸ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 36, 1851, p. 437-439.

⁶⁹ APEJE, *A Imprensa*, 25 de fevereiro de 1851, nº 45, p. 2. “Comunicado” (notícias do Cabo, 16 de fevereiro).

⁷⁰ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 34, p. 36-37, 14 de janeiro de 1851.

⁷¹ APEJE, *A Imprensa*, 22 de janeiro de 1851, nº 17, capa do jornal.

⁷² APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 34, p. 55, 17 de janeiro de 1851.

⁷³ LAPEH, *Diário de Pernambuco*, 12 de fevereiro de 1851; 15 de fevereiro de 1851.

⁷⁴ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 35, p. 107-108, 1º de maio de 1851.

⁷⁵ LAPEH, *Diário de Pernambuco*, 18 de outubro de 1851, nº 236. “Governo da Província – Expediente de 14 de outubro.”

província ordenou que o patacho *Hermína*, e todos os seus pertences, fosse leiloado em hasta pública “como bens vagos”.⁷⁶

Um caso que chamou a atenção das autoridades foi o da entrada de 60 a 70 africanos boçais em Garanhuns no dia 24 de julho. Nem o agreste da província estava livre do comércio atlântico de escravos. Segundo os jornais, os africanos foram desembarcados em Alagoas, e depois distribuídos pelas fazendas de Garanhuns. Os parentes do 2º juiz de paz de Águas Belas estavam envolvidos tanto no desembarque quanto na distribuição dos escravos. É provável que esses africanos fizessem parte dos 500 restantes, de uma carga de 640 cativos comprados na Costa do Benim e desembarcados pelo iate *Sílfide* em Alagoas.⁷⁷ Os índios da aldeia de Águas Belas, “foram testemunhas oculares da entrada de africanos em alguns lugares da freguesia” e além de denunciarem o fato, ajudaram o delegado de Garanhuns a apreendê-los.⁷⁸ Em 17 de outubro, às 7 horas da manhã, o sargento João Francisco da Silva encontrou 2 africanos: Antônio, que tinha 18 anos e João, 20 anos. No dia 6 de novembro, mais 27 africanos foram encontrados “*em um mocambo de palha*” na fazenda “Retiro” de propriedade de João José d’Araújo Cavalcante. Eram 13 homens e 14 mulheres, todos de nação nagô, com idades entre 10 e 32 anos.⁷⁹ O caso terminou com João José Cavalcante, parente do 2º juiz de paz, sendo processado e Lourenço Bezerra Cavalcante de Albuquerque, superior da Guarda Nacional, e o Major José Afro (?) de Albuquerque Maranhão sendo presos.⁸⁰ Os 29 africanos foram remetidos ao Recife “escortados por 50 praças de 1ª linha”.⁸¹ Provavelmente se juntariam aos africanos do *Hermína* e do desembarque em Cacimbas no Arsenal de Guerra.

Interessante, também, foi o caso do africano boçal Vicente, que relatou às autoridades a sua trajetória escrava. No dia 10 de abril de 1852, o chefe de polícia fez o exame de reconhecimento do africano, e concluiu que ele estava no Brasil há mais de um ano, pois sabia responder a algumas perguntas em português. Para auxiliar no exame, a preta Maria do Rosário foi chamada, por ser de nação haussá, assim como Vicente. A ela, o africano contou sua história. Ele disse que, na verdade, havia saído da sua terra há três anos, que esteve inicialmente na Bahia “*e que depois vindo dali para aqui [Pernambuco] fora a embarcação em que ele se achava perseguida por um navio inglês, mas que sempre conseguindo chegar a esta cidade, ele estivera em uma casa do bairro do Recife, perto da maré*”. Dessa casa, ele foi “enviado para o mato” para trabalhar nos engenhos *São João, Bom Jesus e São Caetano*, localizados no termo do Cabo de Santo Agostinho, e todos de “seu senhor que se chamava Carneiro”.⁸² O dito “Carneiro” era João Manoel Joaquim Carneiro da Cunha, o futuro Barão de Vera Cruz. O senhor de Vicente realmente tinha muitos africanos novos. Em 1851, “A Imprensa” noticiava que antes de visitar o engenho São João, o chefe de Polícia, Figueira de Mello, avisou a Carneiro da Cunha “*que retirasse os escravos novos que tinha no seu engenho, pois que lá ia jantar*”. Depois que os escravos foram levados para o engenho São Caetano o chefe apareceu com outras autoridades no engenho do amigo.⁸³ Vicente deve ter sido um dos africanos retirados do engenho São João.

Combater o comércio de escravos não era tarefa fácil, devido a autoridades como Figueira de Mello. Mesmo assim, o Império mais consolidado a partir de 1850, intensificou as medidas repressivas. A atuação dos traficantes pernambucanos e suas articulações

⁷⁶ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 41, pág. 312.

⁷⁷ TSTD, # 4784

⁷⁸ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 40, p. 114-116.

⁷⁹ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 38, Pág. 235 – 243.

⁸⁰ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 40, p. 114-116; v. 41, págs. 161-164.

⁸¹ APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 38, Pág. 235 – 243.

⁸² APEJE, Coleção de Polícia Civil, v. 42, p. 82-83. Ofício do Chefe ao presidente em 10 de abril de 1852.

⁸³ APEJE, *A Imprensa*, 25 de fevereiro de 1851, nº 45, pág. 2, “Comunicado” (notícias do Cabo, 16 de fevereiro).

continuaram até 1855, quando ocorreu um desembarque de africanos em Sirinhaém. Nesse caso, como em tantos outros anteriores, um palhaborde trouxe 212 cativos, mas 48 foram roubados, segundo o apreensor Gaspar de Menezes Vasconcellos de Drummond.⁸⁴ Contudo, o empenho do governo em acabar com o comércio atlântico, fez com que esse caso não fosse apenas mais um, mas sim o último desembarque de africanos. Houve boatos de novas tentativas de importação de escravos, mas nenhuma conseguiu se efetuar. O comércio de escravos foi derrotado mais de 24 anos após a primeira lei antitráfico ter sido promulgada.

CONCLUSÕES

Com a lei antitráfico de 1831, os traficantes criaram novas formas de organização para manter o comércio de escravos apesar da repressão. Em Pernambuco, o projeto dos traficantes foi favorecido pelos diversos portos naturais espalhados na costa pernambucana. Na segunda metade da década de 1830, as redes sociais formadas pelos grandes negociantes e o otimismo econômico e político da província fizeram com que as importações de cativos atingissem os maiores índices desde a década de 1820. O maior fornecedor africano de escravos para Pernambuco era então o eixo Congo/Angola.

Nos anos de 1840, o tráfico para o Brasil alcançou o seu auge. Isso, entretanto, não aconteceu em Pernambuco. Apesar das articulações dos traficantes, a província estava bem abastecida com o grande número de mão-de-obra livre e pobre disponível. Mesmo assim, alguns escandalosos desembarques clandestinos foram identificados. Foi durante essa década que os negociantes de escravos mais se destacaram socialmente. Com suas exorbitantes fortunas, decorrentes do contrabando, eles participaram dos planos de modernização do Recife, encabeçados pelo barão da Boa Vista.

Na década de 1850, quando os portos do sul e sudeste estavam sendo rigorosamente vigiados, o tráfico renasceu para o Nordeste brasileiro. Muitos negociantes abandonaram o país devido a Lei Euzébio de Queirós e a intensificação da repressão. Contudo, alguns traficantes, como Gabriel Antônio, continuaram a organizar os desembarques ilegais nas praias. A maioria dos africanos apreendidos, nessa época, vinha da Costa do Benim, indicando que o fornecedor de escravos para Pernambuco havia mudado. Provavelmente em decorrência de uma maior vigilância nos portos de Angola.

Cruzando os dados, percebeu-se que os mesmos negociantes que articularam os desembarques no início de 1850, estavam envolvidos, de certa forma, com o último que aconteceu em Sirinhaém em 1855. Basta dizer que João Manuel de Barros Wanderley, processado pelo desembarque em Cacimbas em 1851, foi o consignatário do palhaborde de 1855. Na pesquisa, encontrou-se também a trajetória de 57 africanos. Parte dos 283 africanos, totalizados em 1852, e correspondentes a apreensões entre 1832 e 1851.⁸⁵ De modo geral, as informações encontradas acerca dos desembarques ilegais, dos grandes traficantes e dos “africanos livres” apreendidos, foram essenciais para entender e traçar a dinâmica do comércio ilegal de escravos. Importante, sobretudo, foi identificar as redes sociais dos traficantes na década de 1850, e as mudanças no comércio para Pernambuco após a Lei Euzébio de Queirós. O pesquisador que se aventurar no tema, deverá ficar atento a essas redes sociais negreiras que muitas vezes se estabeleciam no campo familiar, e também para a ilegalidade de grandes fortunas formadas por alguns membros da elite oitocentista. Este trabalho contribuiu, sobretudo, para a história social do tráfico e das elites de Pernambuco no século XIX.

⁸⁴ Drummond, Gaspar de Menezes Vasconcellos de. *Breve Exposição acerca dos fatos ocorridos antes e depois da apreensão dos africanos na barra de Sirinhaém em outubro de 1855*. Recife: Typographia Universal, 1856.

⁸⁵ Carvalho, Marcus J. M. *A Repressão ao tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo prairieiro, 1845-1848*, p. 2.

REFERÊNCIAS

BIBLIOGRÁFICAS

Bethell, Leslie. 2002. *A Abolição do Tráfico de Escravos para o Brasil*. Brasília, Senado Federal.

Carvalho, Marcus J. M. de. 2010. *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850*. 2ª edição, Editora Universitária da UFPE, Recife.

Conrad, Robert E. 1985. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo, Editora Brasiliense.

Freyre, Gilberto. 1960. *Um engenheiro francês no Brasil*. Editora: José Olympio, 2 volumes.

Pétré-Grenouilleau, Olivier. 2004. *Les Traités Négrières*. Paris, Gallimard.

Rediker, Marcus. 2011. *O Navio Negreiro, uma história humana*. São Paulo, Companhia das Letras.

Reis, J. J; Gomes, F. dos S; Carvalho, M. J. M. de. 2010. *O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)*. Companhia das Letras, São Paulo.

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

_____. 2000. *O Infame Comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850)*. São Paulo: Editora da UNICAMP, CECULT.

DIFICULDADES ENCONTRADAS

Na pesquisa histórica, os principais desafios estão na desorganização dos arquivos e no estado de conservação da documentação. As maiores dificuldades para o desenvolvimento dessa pesquisa surgiram por causa do estado físico de alguns documentos, vítimas do tempo, do mau manuseio e da pouca preservação.

ATIVIDADES PARALELAS DESENVOLVIDAS PELO ALUNO

Na fase inicial da pesquisa, a bolsista auxiliou, voluntariamente, na organização e catalogação do acervo do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP), um dos principais arquivos da cidade. Nesse projeto, coordenado por Tácito Galvão, a aluna trabalhou catalogando as “Ações Ordinárias”, uma documentação que privilegia o período de 1850 a 1970.

Data e assinatura do orientador

Data e assinatura do aluno

