

Comércio Atlântico de escravos no litoral de Pernambuco entre 1831 e 1855: traficantes, embarcações e portos de desembarque*

Atlantic slave trade in the Pernambuco coast between 1831 and 1855: slave dealers, vessels and landing harbors

Manuel Silvestre da Silva Júnior

Bacharel em História pela Universidade Federal de Pernambuco. Atualmente é mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, com pesquisa voltada ao cotidiano da navegação no Brasil Holandês, 1630-1644.

RESUMO

No século XIX, Pernambuco foi a terceira maior praça de comércio de escravos do Brasil. Em todo esse período, mais de um milhão de escravos desembarcaram na província. Entretanto, no ano de 1831, o tráfico de escravos tornou-se ilegal após a aprovação da lei antitráfico em novembro do mesmo ano. Os traficantes pernambucanos se articularam e conseguiram manter o negócio formando companhias de comércio de escravos e muitos destes negociantes acumularam riquezas originadas do tráfico. O presente artigo estudará também os principais personagens desse comércio. Traficantes como Gabriel José Antônio, Ângelo Francisco Carneiro, Elias Baptista da Silva, José Ramos de Oliveira terão destaque, assim como outros pequenos comerciantes e capitães dos navios negreiros.

PALAVRAS-CHAVE: Traficantes; Navios negreiros; Pernambuco

ABSTRACT

The 19th century, Pernambuco was the third largest slaves trade plaza in Brazil. Throughout this period, more than a million slaves landed in the province. However, in the year 1831, the slave trade became illegal after passage of the anti-trafficking law in November of the same year. The Pernambuco dealers got together and managed to keep the business, forming slave trading companies, and many of these traffickers accumulated fortune from the traffic. This article will also study the main characters of this trade. Traffickers such as Gabriel José Antônio, Ângelo Francisco Carneiro, Elias Baptista da Silva, José Ramos de Oliveira will be prominent, as will other small merchants and captains of the slave ships.

KEYWORDS: Slave dealers; Slaveships; Pernambuco

* Artigo recebido em 14 de outubro de 2017 e aprovado para publicação em 8 de novembro de 2017.

O comércio de escravos no Brasil atraiu, a partir de navios negreiros, mais de 5,5 milhões de africanos.¹ Era a principal fonte de mão de obra para os engenhos e centros urbanos. Não só a economia estava associada ao tráfico, os comerciantes deste negócio estavam ligados à política e à alta sociedade da época. Muitos conseguiram com o tráfico acumular riquezas, tornando-se homens de alto prestígio e influência no Governo imperial.

Estes traficantes, agora mais cuidadosos com o comércio de escravos após suas proibições, articularam redes mercantis, não só na Província de Pernambuco, mas também com traficantes de outras regiões do Brasil. Todo cuidado agora era pouco. As embarcações não podiam mais desembarcar seus escravos nos portos urbanos. A saída foi a escolha de portos naturais no litoral, as praias, que viabilizassem o desembarque e os negócios dos contrabandistas. Os navios negreiros foram mudando, se adaptando ao novo comércio. Antes, as embarcações eram de porte médio, porém, esse tamanho foi diminuindo com o tempo, até chegar a embarcações com tonelagens baixas.

No ano de 1831, o Brasil passava por um confuso contexto político devido à abdicação de D. Pedro I. Felisberto Caldeira Brant, Marquês de Barbacena, apresenta ao Senado em maio do mesmo ano um projeto de lei antitráfico, o qual foi aprovado e enviado à Câmara.² Em 7 de novembro de 1831, era sancionada a primeira lei antitráfico de escravos do Brasil. O primeiro arti-

go dizia: “Todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres”³. Por conseguinte, todos os envolvidos com o tráfico eram identificados – comandantes, mestres, proprietários, os que financiavam – estes estavam agora passíveis de punições, prisão de três a nove anos e uma multa de 200 mil réis por cada escravo contrabandeado e sua reexportação para o continente africano.⁴

O Governo regencial já se preocupava com a repressão aos navios negreiros. O Ministro da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, no relatório de 1832, apresentava a compra de duas escunas para patrulhar o litoral brasileiro, vedando “o acesso de nossas praias a esses enxames de africanos nelas continuamente despejados por navios que se ocupam em tão abominável trafico”⁵. O Porto de Recife seria destacado pelo ministro no relatório de 1833, o qual relata a importância da posição geográfica do dito porto, sendo assim, uma considerável estação dos navios da Armada Nacional para combate ao tráfico de escravos.⁶

Nestes primeiros anos de cumprimento da lei, houve uma queda no número de importações de escravos, voltando a crescer somente após 1835. Entre 1830 e 1839, foi possível identificar 58 viagens negreiras para Pernambuco no projeto *The Transatlantic Slave Trade Database* – TSTD (Banco de Dados do Comércio Transatlântico de Escravos). Cinco dessas viagens foram feitas por embarcações de propriedade de Gabriel José Antônio, como detalha a tabela a seguir:

Embarcação	Ano	Capitão	Tipologia	Região de embarque	Escravos desembarcados
<i>Triunfo do Brasil</i>	1830	Pedro Jorge Vidal	Brigue	Luanda	444
<i>Triunfo do Brasil</i>	1831	Pedro Jorge Vidal	Brigue	Luanda	444
<i>Triunfo do Brasil</i>	1831	Pedro Jorge Vidal	Brigue	Luanda	444
<i>Bom Sucesso</i>	1839	C J de Oliveira	Escuna	Luanda	277
<i>Livramento</i>	1839	J A Branco	Escuna	Luanda	277

Tabela 1 – Dados sobre viagens negreiras
Fonte: The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD)

De acordo com a Tabela 1, a principal região de embarque de escravos era Luanda, em Angola. O número de cativos desembarcados em Pernambuco pelas embarcações de Gabriel Antônio, neste período, totalizou 1.886, dos quais 1.442 cativos foram desembarcados no período de proibição do tráfico. Antes mesmo de se tornar um grande comerciante de escravos, Gabriel Antônio começou como capitão de um navio negreiro, o *General Silveira*, de propriedade de Elias Coelho Cintra, notório traficante de escravos no início do século XIX. Esta embarcação no ano de 1829 iniciou uma viagem de Angola para Pernambuco com 506 cativos. Destes, 11 morreram no percurso, totalizando 495 escravos desembarcados em terras pernambucanas.

José Ramos de Oliveira foi outro notório traficante que atuou no comércio de escravos na costa pernambucana. De acordo com Marcus Carvalho, “além de trazer escravos para Pernambuco, era dono do Engenho Salgado, às margens do Rio Ipojuca – segundo Tollenare, navegável por navios de até 150 toneladas – que desaguava no Porto de Suape”⁷. Na década de 1830, algumas de suas embarcações realizaram quatro viagens para a Angola:

Embarcação	Ano	Capitão	Tipologia	Região de embarque	Escravos desembarcados
<i>NS Conceição de Maria</i>	1830	Joaquim José dos Santos	Sumaca	Não identificado	176
<i>S. José</i>	1839	J de Oliveira	Escuna	Luanda	277
<i>24 de Julho</i>	1839	A J Rodrigues	Brigue	Moçambique	444
<i>Esperança</i>	1839	J S de Castro	Escuna	Luanda	277

Tabela 2 – Dados sobre viagens para comércio de escravos
Fonte: The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD)

Durante o período analisado na Tabela 2, as embarcações de José Ramos de Oliveira desembarcaram 1.174 escravos capturados, dos quais 998 no período de proibição. Interessante destacar um dos pontos de embarque de cativos usado pelo Brigue *24 de Julho*, a localidade de Moçambique. Na década de 1830, somente os Brigues *24 de*

Julho, *Leal Africano* e as Escunas *Clémentine* e *Providence* utilizaram outro ponto de embarque de escravos além de Angola. O primeiro destes quatro, como mostrado na Tabela 2, desembarcou 444 africanos oriundos de Moçambique. Os outros três navios juntos desembarcaram 473 cativos originados do Benim.

Desde o século XVIII, o comércio de africanos oriundos de Angola era feito diretamente do Brasil. Como o Tratado Anglo-Português de 1815 proibiu o tráfico de escravos ao Norte da Linha do Equador⁸, Angola se tornou o principal ponto de fornecimento de escravos para o mundo atlântico. Interessante destacar que a rota Angola–Brasil podia ser feita em poucos dias, ajudando a diminuir a mortalidade dos cativos na travessia, aumentando o lucro para os traficantes. O Brigue *Triunfo do Brasil*, de Gabriel Antônio, nas duas viagens de 1831 (Tabela 1) demorou 23 e 27 dias, respectivamente, de Angola para Pernambuco. A embarcação *Novo Despique*, propriedade de João Batista César, realizou o percurso em apenas 19 dias, a mesma quantidade da embarcação *Oriente Africano*, cujo dono é Remígio Luís dos Santos.

Durante a década de 1840, foi possível contabilizar 50 viagens negreiras. O Brigue *24 de Julho*, no exato ano de 1840, consta como proprietário e capitão A. P. Viana⁹. Este navio partiu do Rio de Janeiro com destino a Moçambique, e m b a r c o u

517 escravos e, ao chegar no litoral pernambucano, desembarcou escravos nas praias de Catuama e Maria Farinha, no total de 468 cativos desembarcados nestas praias. O consignatário do brigue era José Ramos de Oliveira¹⁰. Neste mesmo período, foi possível identificar três viagens de embarcações cujo proprietário era o já citado Gabriel Antônio:

Embarcação	Ano	Capitão	Tipologia	Região de embarque	Escravos desembarcados
<i>Cospe Fogo</i>	1840	A. I. da Silva	Escuna	Luanda	145
<i>Francelina</i>	1844	Não identificado	Patacho	Luanda	350
<i>Mariquinha</i>	1846	Não identificado	Escuna	Luanda	183

Tabela 3 – Dados sobre viagens de embarcações de propriedade de Gabriel Antônio
Fonte: The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD).

De acordo com a Tabela 3, as embarcações do comerciante Gabriel Antônio desembarcaram juntas, na década de 1840, 678 escravos, os quais os cativos do Patacho *Francelina* foram deixados em Cabo Frio, Rio de Janeiro¹¹. Esse acontecimento mostra que os traficantes mantinham comércio fora da sua praça principal, sempre buscando contatos em outras regiões do Brasil. A Escuna *Mariquinha* desembarcou os 183 escravos na praia de Porto de Galinhas, litoral pernambucano. Gabriel Antônio era também pai de dois filhos que vieram a se tornar traficantes de escravos.

Um desses era Antônio Germano Alves, o qual, com o Brigue *Triunfo do Brasil*, consta como proprietário desta embarcação, realizando duas viagens negreiras para a costa da África em 1845. A primeira, tendo como capitão Cândido de Lacerda, desembarcou 444 escravos na Província do Rio de Janeiro. A segunda viagem, tendo como capitão Nicolau Maria Pasalaqua, partiu de Pernambuco e ao chegar no continente africano embarcou 490 cativos, destes, 444 foram desembarcados no litoral pernambucano.

Outro filho de Gabriel Antônio era João Antônio Alves da Silva, dono do Brigue *Leão* e da Escuna *Acarati*. O primeiro contava com 218 toneladas e partiu de Pernambuco com destino a Luanda em 1845, tendo como capitão José Joaquim Pereira de Melo. Embarcou 490 escravos, destes, foram desembarcados pouco mais de 440 em Pernambuco. A segunda consta no relatório de 1842 do Ministério das Relações

Exteriores,¹² no qual mostra que a embarcação foi detida pela Escuna de guerra brasileira *Fidelidade*, comandada por Felipe José Pereira Leal, por desconfiança de ter a Escuna *Acarati* carregamento de africanos de Luanda, e estes desembarcados em Pernambuco.

De fato, a Escuna *Acarati*, tendo como capitão Manoel José Fernandes, desembarcou 385 escravos, mas não em Pernambuco, e sim em Alagoas,¹³ feito isso antes de seu aprisionamento. A escuna foi capturada no Cabo de Santo Agostinho.¹⁴ No mesmo relatório, vemos a aplicabilidade da condenação do navio pela Comissão Mista Brasileira e Inglesa,¹⁵ a qual incluiu a embarcação no “Art. 1º da Convenção de 23 de novembro de 1826, o dito proprietário, o Mestre Manoel José Fernandes, e o piloto Custodio Forjaz de Lacerda, todos subditos brasileiros [...]”¹⁶.

Outro importante comerciante de escravos era Ângelo Francisco Carneiro, um dos poucos que continham uma fortuna de mais de 50 contos na Província de Pernambuco.¹⁷ Ângelo Francisco Carneiro atuava no comércio de cativos antes da proibição de 1831, juntamente com Elias Baptista da Silva, os quais são cunhados.¹⁸ As maiorias das viagens disponíveis são do período anterior a 1831, todavia, é de grande importância estudar como estes dois traficantes trabalhavam no comércio de escravos. Na tabela abaixo, serão apresentados os dados de embarcações controladas por Ângelo Francisco e Elias Baptista, como sócios, e por Ângelo Francisco como único dono.

Embarcação	Ano	Capitão	Tipologia	Região de embarque	Escravos desembarcados
<i>Feiticeira</i>	1821	José João Cancio	Escuna	Luanda	222
<i>Velha de Deus</i>	1823	Não identificado	Escuna	Luanda	284
<i>Flor do Tejo ou Andorinha</i>	1841	J. R. da Silva	Barca	Luanda	670
<i>Viajante Feliz</i>	1841	J. A. Gomes	Brigue	Benguella	750
<i>Leão</i>	1843	Não identificado	Brigue	Campos	580

Tabela 4 – Dados sobre embarcações controladas por Ângelo Francisco e Elias Baptista
Fonte: The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD)

Dentre esses navios, o *Feiticeira* de 1821 consta como proprietários Ângelo Francisco Carneiro e Elias Baptista da Silva. É o único navio no qual os dois traficantes trabalham como sócios. Em uma viagem no mesmo ano, essa mesma embarcação está associada a Elias Baptista e José Francisco Carneiro, este último consignatário a vários navios. As outras quatro embarcações estão relacionadas a Ângelo Francisco Carneiro. Interessante destacar a quantidade de escravos desembarcados pelas viagens da década de 1840. Somados os desembarques, totalizam incríveis 2.000 cativos desembarcados no Brasil, o Brigue *Leão* deixou seus escravos no Sudeste brasileiro, enquanto os outros na Província de Pernambuco.

O número de cativos embarcados em Luanda impressiona, pois, os navios não possuíam uma tonelagem alta, sendo todos de pequeno porte. A Barca *Flor do Tejo/Andorinha* tinha 171 toneladas e embarcou 720 escravos,

os Brigues *Viajante Feliz* e *Leão* possuía 248 e 230 toneladas, respectivamente, o primeiro embarcou 828 escravos e o segundo 640 escravos¹⁹, como convém, um número alto de cativos para o tamanho das embarcações.

Ângelo Francisco Carneiro foi consignatário de vários navios negreiros que arribaram no Recife, a exemplo do navio *Formiga* em 1836 e 1837, o *Andorinha* em 1840. A Barca *Ermelinda*, em 1843, estava consignada a Ângelo Francisco, iria para Luanda com escala por Benguela, tendo como capitão Nicolao Maria Pasalaqua²⁰ – o mesmo que fez a viagem como capitão com o Brigue *Triunfo do Brasil* em 1845. Essa barca, em 1841, foi apreendida pela Comissão Mista em Serra Leoa, juntamente com o navio brasileiro *Galianna*, em processo que será destacado mais adiante.

Os navios julgados pelas Comissões Mistas de Serra Leoa, Rio de Janeiro ou do Tribunal do Vice-Almirantado estão listados na tabela abaixo:

Embarcação	Tipologia	Ano	Comissão de Julgamento	Sentença
<i>Camões</i>	Não identificado	1837	Comissão Mista de Serra Leoa	Inocentado
<i>Veloz</i>	Não identificado	1837	Comissão Mista de Serra Leoa	Condenado
<i>Ermelinda</i>	Barca	1841	Comissão Mista de Serra Leoa	Inocentado
<i>NS Conceição de Maria</i>	Não identificado	1841	Tribunal Vice-Almirantado, St. Helena	Condenado
<i>José</i>	Não identificado	1841	Tribunal Vice-Almirantado, St. Helena	Condenado
<i>S José</i>	Bergantim	1842	Tribunal Vice-Almirantado, St. Helena	Condenado
<i>Ermelinda Segunda</i>	Barca	1842	Comissão Mista de Serra Leoa	Inocentado
<i>Aracati</i>	Escuna-Brigue	1842	Comissão Mista do Rio de Janeiro	Condenado
<i>Confidência</i>	Não identificado	1843	Comissão Mista de Serra Leoa	Condenado
<i>Helena</i>	Bergantim	1843	Comissão Mista de Serra Leoa	Condenado
<i>Isabela</i>	Bergantim	1845	Tribunal Vice-Almirantado, St. Helena	Condenado
<i>Diligência</i>	Lancha	1845	Comissão Mista de Serra Leoa	Condenado
<i>Mariquinha</i>	Escuna	1846	Apresado por Brasil ou cedido ao Governo brasileiro	–
<i>Feliz</i>	Escuna	1846	Apresado por Brasil ou cedido ao Governo brasileiro	–
<i>Leão</i>	Brigue	1846	Tribunal Vice-Almirantado, St. Helena	Condenado
<i>Bonfim</i>	Sumaca	1847	Capturado por portugueses antes do embarque de escravos	–
<i>Eco</i>	Brigue	1850	Tribunal Vice-Almirantado, St. Helena	Condenado
<i>Chatsworth</i>	Bergantim	1850	Capturado por franceses antes do embarque de escravos	–

Tabela 5 – Relação de navios julgados

Fonte: The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD)

Como mostrado na Tabela 5, a maioria dos navios foi julgada pelas comissões anglo-brasileiras em Serra Leoa ou no Tribunal do Vice-Almirantado. Os outros navios foram presos ou cedidos ao Governo brasileiro.²¹ Importante destacar que muitas questões práticas limitavam a atuação da comissão mista localizada no Rio de Janeiro. De acordo com Beatriz Gallotti Mamigonian:

“Em primeiro lugar, apenas barcos brasileiros podiam ser julgados pelo tribunal bilateral, e, assim, conforme a existência de tratados permitindo à Marinha britânica o direito de busca e apreensão, os navios do tráfico tomavam outras bandeiras, como a portuguesa ou a americana. Além disso, desde meados da década de 1830, o governo brasileiro recusava-se a aprovar uma emenda no tratado para que navios somente equipados para o tráfico e não necessariamente com escravos a bordo pudessem ser julgados na comissão”²².

Por essa recusa do Governo brasileiro em aprovar uma emenda para que navios com equipamentos para o tráfico de escravos pudessem ser capturados e julgados pelas comissões mistas, em 1839 foi promulgada pelos ingleses da Lei do Equipamento (Equipment Act), a qual tinha como objetivo “enquadrar no crime de tráfico os navios que navegavam sob bandeira portuguesa, depois de muitas tentativas da Inglaterra para arrancar um tratado antitráfico de Portugal que substituisse o de 1817 proibindo o comércio negreiro ao Norte da linha do Equador”²³. Importante destacar que o Governo brasileiro não reconhecia a lei. A Força Naval britânica agora poderia capturar embarcações que, mesmo sem a presença de cativos capturados, contassem com equipamentos para o tráfico, entre os quais: escotilhas gradeadas, grilhões e algemas, quantidade de água acima do que a necessária para o consumo da tripulação, entre outros.

As embarcações condenadas nas comissões eram vendidas em hasta pública, podendo ser compradas por comerciantes locais ou pelo Almirantado, o qual as transformavam em navios de patrulhas contra o tráfico de escravos. Os cativos encontrados nas embarcações

condenadas seriam formalmente emancipados pela comissão e entregues ao governo em cujos territórios sedavam a comissão.²⁴ Os navios absolvidos eram restituídos juntamente com as cargas e com os escravos a bordo aos seus proprietários, os quais poderiam reclamar “os custos do processo e de todas as perdas e danos sofridos como resultado da captura e detenção da embarcação”²⁵.

De acordo com a Tabela 5, 16 embarcações foram aprisionadas após a promulgação da Lei do Equipamento. A Barca *Ermelinda*, várias vezes consignada a Ângelo Francisco Carneiro, em 1841 foi apreendida – como se vê na Tabela 5 – juntamente com o Navio *Galianna*. Entretanto, os dois navios foram apreendidos sem escravos a bordo, mas com a aparelhagem para o tráfico, enquadrada justamente na Lei do Equipamento. Um juiz comissário brasileiro que se tornou membro da Corte de julgamento da comissão em Serra Leoa, posteriormente, declarou os dois navios capturados ilegalmente. Mas a comissão e seus juizes não chegavam a um consenso, foi decidido então que dois membros da Corte seriam escolhidos para julgar os navios. Já em 1842, o juiz britânico Michael Melville julgou o *Galianna*, condenando-o. Posteriormente, foi a vez do juiz brasileiro Joaquim Tomás do Amaral julgar o *Ermelinda* mas, para o descontentamento dos ingleses, ele julgou a embarcação inocente em 20 de junho de 1842.²⁶

Os navios *Veloz* e *Camões* pertenciam a uma companhia de traficantes de escravos que tinha como objetivo articular o comércio para Pernambuco. Esta companhia possuía 20 acionistas, pretendendo estabelecer uma feitoria no Rio Benim. As articulações dos negócios foram descobertas com a apreensão dos Navios *Veloz* e *Camões* pelos britânicos. Uma outra companhia é encontrada no *Diário de Pernambuco*, oriunda de Angola: “Convite da Companhia da Agricultura e Indústria, do Reino de Angola e Benguela, aos negociantes e particulares para entrar com ações na empresa. Por João Maria Severino”²⁷. Fica claro a intenção de manter relações comerciais de tráfico de escravos, pois inexistia uma companhia de agricultura e indústria em Angola.

Setenta dos 200 escravos embarcados da Escuna *Feliz*, ao realizar a travessia atlântica, morreram no percurso. Chegando ao Brasil, dos 130 cativos restantes, 80 foram roubados

pelas autoridades locais, posteriormente, o restante dos cativos foi enviado para Recife.²⁸ O *Mariquinha*, de propriedade do já citado Gabriel Antônio, desembarcou em 1846 seus escravos em Porto de Galinhas. Todavia, essa praia não era a escolhida pelo traficante, o qual teve todos os cativos roubados pelas autoridades locais, e ainda foi agredido.²⁹

Estes dois acontecimentos acima nos remete a uma importante informação sobre o desembarque de cativos, as praias utilizadas pelos traficantes. Após a proibição do tráfico negreiro em 1831, as rotinas dos portos urbanos tiveram que ser transferidas para os portos naturais no litoral. Essa transferência dificultou a vida dos traficantes, pois estes portos naturais não contavam com equipamentos e pessoal adequados para guiar os navios, não tinham faróis, como também não possuíam pessoal qualificado para cuidar dos desembarques dos cativos. Os portos pertos das propriedades agrárias ou perto de povoações seriam os mais indicados para os navios.

Nestes lugares haveria compradores certos e até os consignatários das cargas. O uso de embarcações menores foi favorecido. Como diz Marcus Carvalho:

“o uso de brigues, escunas e depois sumacas, palhabotes e até iates no tráfico, depois de 1831, era uma adaptação às novas circunstâncias. Barcos menores podiam ser carregados mais rapidamente na África, eram velozes e de fácil manobrabilidade e mais difíceis de serem espreitados à distancia”³⁰.

Além das embarcações de pequeno porte, variando de 150 a 300 toneladas, muitos barcos de apenas 45 a 60 toneladas foram utilizados para o tráfico negreiro. O clima era um fator determinante na hora de desembarque de escravos. Alguns comerciantes arriscavam desembarcar os cativos em alto-mar, levando-os à costa via jangadas e canoas. Muitos cativos, que já estavam fracos pela falta de víveres e água no percurso, morreram nesse tipo de desembarque, pois uma simples maré-cheia atrapalhava os barcos menores. Os escravos ainda corriam risco de afogamento ou serem até comidos por tubarões.³¹ Na tabela abaixo, indicarei as praias identificadas para desembarque de escravos em Pernambuco e os navios que as utilizaram:

Embarcação	Ano	Praia	Toneladas	Escravos embarcados	Escravos desembarcados
<i>Eugenia</i>	1837	Ilha de Itamaracá	Não identificado	416	377
<i>Maria Rita</i>	1840	Catuama e Maria Farinha	100	386	350
<i>Formiga</i>	1840	Catuama e Maria Farinha	83	307	277
<i>S José</i>	1840	Catuama e Maria Farinha	77	307	277
<i>Vinte e Quatro de Julho</i>	1840	Catuama e Maria Farinha	162	517	468
<i>Paquete da Madeira</i>	1840	Ilha de Itamaracá	75	298	268
<i>Experiência</i>	1840	Catuama e Maria Farinha	187	413	387
<i>Andorinha</i>	1840	Catuama e Maria Farinha	271	720	650
<i>União</i>	1841	Catuama e Maria Farinha	244	683	500
<i>Flor do Tejo/Andorinha</i>	1841	Catuama e Maria Farinha	171	720	670
<i>Temerário</i>	1843	Catuama e Maria Farinha	381	913	816
<i>NS da Conceição</i>	1843	Catuama e Maria Farinha	21	97	91
<i>Garrapés</i>	1844	Porto de Galinhas	Não identificado	350	130
<i>Mariquinhas</i>	1846	Porto de Galinhas	45	203	183

Tabela 6 – Dados sobre navios e praias para desembarque de escravos
Fonte: The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD)

Pelos dados mostrados, podemos ver o uso de embarcações de porte baixo/médio, mas a necessidade de adaptação aos novos portos naturais fez acrescentar cada vez mais navios de porte ainda menor. Esses novos tipos de navios, além de serem empregados para uma entrada mais segura nas praias, permitia aos contrabandistas escaparem mais facilmente das Marinhas inglesa e brasileira. As Praias de Catuama, Maria Farinha e da Ilha de Itamaracá foram as mais escolhidas pelos traficantes. A Praia de Porto de Galinhas não era o destino da embarcação *Mariquinhas*, como dito antes, mas foi utilizada pelo *Garrapés*.

Este último sofreu a maior perda dos navios acima, 62,9% dos cativos morreram. Isso significava uma grande perda para os traficantes. Interessante ressaltar que a embarcação *Temerário*, de acordo com o dado acima, teve 10,6% de mortes durante a viagem. Ainda, na localidade onde estavam aprisio-

nados os cativos desembarcados pelo navio, morreram mais 300, possivelmente devido ao confinamento que, por sua vez, causava o escorbuto, uma doença que afetava não só os escravos, mas também os tripulantes.

O Governo imperial aumentou a pressão no combate ao tráfico de escravos com a Lei Eusébio de Queiroz, em 1850, a qual “prometia processar traficantes de escravos, capitães, membros da tripulação e todos aqueles envolvidos na atividade de equipar navios e desembarcar escravos ilegalmente. Os casos deveriam ser levados à Auditoria da Marinha, com recurso apenas ao Conselho de Estado [...]”³². A partir de então, o tráfico externo de escravos foi perdendo força até o último navio negreiro registrado desembarcar cativos na costa, em Sirinhaém, em 1855. O comércio atlântico de escravos acabaria sendo derrotado 24 anos depois da primeira lei de proibição de 1831.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Brasília: Senado Federal, 2002.

CARVALHO, Marcus J. M. de. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História*. São Paulo, nº167.

_____. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª edição. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2010.

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

MAMIGONIAN, Beatriz G. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). In: *O Brasil Império (1808-1889)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, vol. 1.

_____. “Em nome da liberdade: abolição do tráfico de escravos, o direito e o ramo brasileiro do recrutamento de africanos (Brasil – Caribe britânico, 1830-1850)”. *Revista Mundos do Trabalho*. Vol. 3, n.6, julho-dezembro de 2011.

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). São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

REDIKER, Marcus. *O navio negreiro, uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

_____. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. São Paulo: Editora da Unicamp, CECULT, 2000.

FONTES ONLINE

BRASIL. Lei de 7 de novembro de 1831 – Declara livres todos os escravos vindos de fora do Imperio, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos. – Publicação Original. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html>.

Center for Research Libraries (CRL) – Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1821-1960). Disponível em: (www.crl.edu/brazil).

Diário de Pernambuco. Disponível em: University of Florida Digital Collections Home: (<http://ufdc.ufl.edu/AA00011611/19423/allvolumes>).

Diário Novo. Disponível em: (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>).

The Transatlantic Slave Trade Database. Disponível em: (www.salvevoyages.org).

NOTAS

¹ Análise do Tráfico de Escravos: Estimativas. In: The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD).

² BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Brasília: Senado Federal, 2002. p.92.

³ Legislação Informatizada – Lei de 7 de novembro de 1831 – Publicação Original. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html> Acesso em: 31.06.14.

⁴ BETHELL, Leslie. *Op. Cit.* p.92-93.

⁵ 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”. p.3.

⁶ Center for Research Libraries (CRL) – Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1821-1960), Ministério da Marinha, Relatório do ano de 1833 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1834, U2049, “Marinha-1833-2”. p.6.

⁷ CARVALHO, Marcus. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª edição, Recife, Editora Universitária da UFPE, 2010. p.120.

⁸ Idem. p.100.

⁹ The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD).

¹⁰ CARVALHO. *Op. cit.* p.159.

¹¹ The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD).

¹² Center for Research Libraries (CRL) – Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1821-1960), Ministério das Relações Exteriores, Ministro Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho. Relatório do ano de 1842 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª Sessão Ordinária de 5ª Legislatura em 1843. U1478. p.10

¹³ BETHELL, *Op. Cit.* p.243.

¹⁴ CARVALHO, Marcus. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História*. São Paulo, nº 167. p.247.

¹⁵ A Comissão Mista Brasil-Inglaterra foi criada em virtude da Convenção de 20 de novembro de 1826, um tratado antitráfico entre os dois países. Portanto, a comissão era encarregada de fiscalizar e punir o comércio ilegal como também declarar livres os africanos a bordo nos navios negreiros.

¹⁶ Center for Research Libraries (CRL) – Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1821-1960), Ministério das Relações Exteriores, Ministro Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho. Relatório do ano de 1842 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª Sessão Ordinária da 5ª Legislatura em 1843. U1478. p.10

¹⁷ CARVALHO. *Op. Cit.*, p. 106.

¹⁸ *Diário de Pernambuco*, 20/3/1849. Avisos Diversos, p. 3.

¹⁹ The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD).

²⁰ *Diário Novo*. 22/7/1843.

²¹ The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD).

²² MAMIGONIAN, Beatriz G. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Império (1808-1889)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, vol. 1, p. 226.

²³ 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)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p.190-191.

²⁴ BETHELL. *Op. Cit.*, p. 159-160; MAMIGONIAN, Beatriz G. "Em nome da liberdade: abolição do tráfico de escravos, o direito e o ramo brasileiro do recrutamento de africanos (Brasil – Caribe britânico, 1830- 1850)". *Revista Mundos do Trabalho*. Vol. 3, n.6, julho-dezembro de 2011, p.69.

²⁵ BETHELL. *Op. Cit.* p. 159.

²⁶ BETHELL. *Op. Cit.*, p. 229; REIS, J. J.; GOMES, F. dos S.; CARVALHO, M. J. M de. *Op. Cit.*, p. 252.

²⁷ *Diário de Pernambuco*, 04/01/1837.

²⁸ CARVALHO, Marcus. *Op. Cit.*, p. 245.

²⁹ Idem. p. 245.

³⁰ Idem. p. 232.

³¹ Idem. p. 233.

³² MAMIGONIAN, Beatriz G. *Op. cit.*, p. 83.