



DOI: 10.12957/transversos.2022.64626

## TRAFICANTES DE ESCRAVOS E ESCRAVIDÃO NO RECIFE, 1820-1860

### SLAVE TRADERS AND SLAVERY IN RECIFE, 1820-1860

Amanda Barlavento Gomes

Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

[barlaventoamanda@hotmail.com](mailto:barlaventoamanda@hotmail.com)

Arthur Danillo Castelo Branco de Souza

Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

[arthur.danillo@ufpe.br](mailto:arthur.danillo@ufpe.br)

#### Resumo:

Este artigo discute o tráfico de escravos no Recife, onde comerciantes atlânticos e interprovinciais enriqueceram e tornaram-se verdadeiros capitalistas, atuando no negócio mesmo após as leis antitráfico, passando o conhecimento de pai para filho, demais familiares, sócios e até mesmo autoridades dos poderes provinciais e imperiais. Para isso, seguimos as redes de alguns desses negociantes atuantes naquela Praça comercial entre os anos de 1820 e 1860, mostrando a evolução do negócio que se tornou um grande sistema nacional aceito, movimentando parte expressiva da economia do Brasil Imperial.

#### Abstract

This article discusses the slave trade in Recife, where atlantic and interprovincial traders enriched themselves as slave traders and became true capitalists, operating in the business even after the laws against the slave trade, transmitting knowledge from father to son, other family members, partners and authorities of provincial and imperial powers. For this, we follow the networks of some of these merchants operating in Recife commercial center between the years 1820-1860, showing the evolution of the business that became a large national system, moving a significant part of the economy of Imperial Brazil.

**Palavras-Chave:** Tráfico de Escravos; Escravidão; Traficantes; Africanos Livres.

**Keywords:** Slave Trade; Slavery; Slave Traders; Free Africans.

Entre os anos de 1830 e 1856, aproximadamente, 750 mil africanos entraram no Brasil ilegalmente, muitos destes continuaram em cativo ilegal, assim como seus descendentes, até a abolição em 1888.<sup>1</sup> Os que conseguiram ser reconhecidos como africanos livres, por terem desembarcado ilegalmente no Brasil depois da lei antitráfico de 1831, não tiveram uma vida muito diferente da dos escravizados, segundo alguns autores coevos, como Perdigão Malheiros (MALHEIROS, 1944 [1866], Título I, Cap. V), a situação daqueles era, inclusive, muito pior do que a destes. O Estado, majoritariamente, representado pelas classes dos fazendeiros e grandes negociantes, não motivou e, em muitos momentos, agiu contra a aplicação de leis que tinham por objetivo proteger a população escrava ou pessoas escravizadas ilegalmente, como no caso dos africanos livres.

O tráfico e a escravidão foram um verdadeiro esquema de corrupção que envolvia praticamente todas as instâncias de poder do Estado, e ligava traficantes a grandes empresas estrangeiras intencionadas nas transações bancárias que ocultavam a origem ilícita do dinheiro. Muitos traficantes, ao longo dos anos, conseguiram ocupar espaços de poder, eles eram comerciantes de grosso trato fortemente atuantes nas praças comerciais, prestamistas emissores de letras de crédito, políticos atuantes nas suas províncias e na sede do Império, além de grandes capitalistas envolvidos nas melhorias urbanas das suas províncias e fundadores de empresas prestadoras de serviços, bancos, casas bancárias e inseridos nos projetos de beneficência aos mais pobres. Seus filhos e outros parentes eram, ainda jovens, inseridos nos negócios para aprender e perpetuar o ofício da família.

Os traficantes e suas famílias estavam no centro político-econômico do poder e tiveram participação importante nas grandes tomadas de decisão para a formação do Estado Nacional e a introdução do Brasil nos moldes capitalistas modernos inspirados nos modelos ingleses, que vieram fortemente com a proibição do comércio negreiro com a lei de 1850, que proibiu definitivamente o tráfico atlântico de escravizados para o Brasil.

Muitos dos agentes estatais eram da classe dos fazendeiros, e até mesmo traficantes, não só foram coniventes, como veremos, com práticas de escravização ilegal, reescravização, redução

---

<sup>1</sup> Robert Conrad se detém sobre o assunto num tópico chamado “o infeliz negro” dissertando sobre a condição da população negra e até mesmo indígena no Brasil escravista e como estas pessoas tinham que lidar com a fragilização de sua liberdade diariamente. Conrad cunhou o termo “pessoas escravizáveis” para exemplificar a condição da população negra no Brasil. CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.1975, pp. 54-62.

de pessoas livres a escravidão, etc., como procuraram gestar e gerir seus interesses baseados em ações ilegais que eram compensadas pelos altos lucros advindos destes negócios. Diversos representantes do Estado imperial se valeram de suas atribuições não para cumprir a lei, mas para ensinar e disseminar uma cultura política baseada na ilegalidade, no que diz respeito ao tratamento dispensado à população negra no Brasil. Fossem livres, libertos, escravizados, nascidos no Brasil ou africanos, estas pessoas sofriam com a doutrina escravocrata que presumia sobre eles a escravidão, tinham que enfrentar diariamente a fragilidade de sua condição jurídica marcada pela cor de suas peles e também pela sua origem.

Este artigo revela alguns fios da rede do tráfico de escravos em Pernambuco, mais especificamente na Praça comercial do Recife, através de alguns comerciantes envolvidos nessa atividade. Todavia, para melhor compreender suas estratégias, é preciso entender as relações estabelecidas para o Brasil através de tratados internacionais antitráfico que este país assinou ao longo dos anos.

Os anos que vão da afirmação do tratado com a Inglaterra entre 1826-1827, sua entrada em vigor em 1830 e a promulgação da primeira lei brasileira antitráfico em 1831, foram anos promissores para o tráfico de africanos. A demanda por mão de obra escravizada aumentou devido as negociações entre o recente Império do Brasil, que necessitava de reconhecimento internacional, e a maior potência ultramarina do século XIX, a Grã-Bretanha, que negociou o reconhecimento, colocando o fim tráfico de africanos como fiel da balança. Após a promulgação da lei em 1831, segundo Bethell, podemos observar uma queda nas importações de africanos, durante mais de dois anos. (BETHELL, 2002: p. 96) Entre o início de 1830 ao fim de 1832 pouquíssimos escravos foram importados para o Brasil. Algo que podemos atribuir às incertezas ocasionadas pela aprovação da nova lei e ao suficiente abastecimento de mão de obra desembarcada entre os anos de 1827-1831. Possivelmente nestes anos iniciais de incertezas, alguns traficantes estavam estudando as alternativas, planejando reatualizar redes e táticas, enquanto que outros desistiam dos negócios. Certo é que, no início dos anos de 1830, o tráfico para Pernambuco diminuiu tanto, que o cônsul britânico chegou a acreditar numa extinção efetiva do comércio negreiro. (CARVALHO, 2010: p. 115).

Ao tratarmos da lei de 1831 temos em vista várias discussões acerca da mesma, que já foi e continua sendo matéria de estudos historiográficos. Todavia, existem duas ideias sobre a lei que se destacam neste percurso. A primeira aponta que a lei foi criada devido à pressão inglesa

sobre o governo Imperial, (BETHELL, 2002: p.96) enquanto que a segunda não descarta a pressão inglesa, mas explica a “abolição” a partir da pressão feita pelos políticos brasileiros. (MAMIGONIAN, 2007: p.224). A primeira vertente assinala a busca da Inglaterra por mercados consumidores, necessitando para isso de trabalhadores livres e assalariados que pudessem consumir produtos manufaturados e também de mercados que aceitassem a entrada destes mesmos produtos.

Os brasileiros não deram tanto crédito à causa humanitária da Inglaterra. Muitos acreditavam que seu objetivo seria, primeiro arruinar a agricultura brasileira em benefício dos interesses das Índias Ocidentais britânicas e, segundo, romper os laços do Brasil com a África para facilitar a expansão britânica lá e, subsequentemente, o desenvolvimento do continente africano como um rival econômico do Brasil.<sup>2</sup> (BETHELL, 2002: pp.97-100).

Já a segunda vertente evidenciou a importância das discussões parlamentares acerca da promulgação da lei de 1831, apontando que a obrigação de criação de uma lei não estava prevista nos acordos feitos pelos impérios brasileiro e o britânico. Sendo a proposta uma criação nacional. Jaime Rodrigues, na sua obra *O Infame comércio*, se afastou das teorias que enfatizaram o papel da pressão inglesa no combate ao tráfico, e analisou o contexto brasileiro, os discursos e as decisões parlamentares como fatores internos para o desenvolvimento da lei de 1831, enfatizando também que, nos primeiros anos a lei foi aplicada em conformidade com suas disposições e até mesmo conseguiu considerável efetividade. (MAMIGONIAN, 2007. RODRIGUES, 2005) Historiadores como Leslie Bethell, Jaime Rodrigues e Beatriz Mamigonian afirmam que a lei teve importante função política, não foi simples resultado da pressão inglesa, ela reafirmou a soberania nacional, uma vez que o Brasil pode desenvolver seu próprio esquema repressivo com base no Código Criminal, sem depender da Inglaterra.

O Parlamento brasileiro argumentava que as medidas impostas pelos tratados feriam a soberania nacional, principalmente, porque a Inglaterra agora tinha autoridade para abordar, apreender e julgar embarcações brasileiras através dos tribunais das Comissões Mistas. Além de o Legislativo brasileiro ter sido obrigado a aceitar a lei, o Brasil não estaria disposto a abrir mão

---

<sup>2</sup> Reclamações eram feitas sobre as atitudes do governo Britânico acusando de investirem contra a soberania nacional do Império do Brasil e contra os comerciantes que mantinham contato com a África. Ver: “*Violências do governo Britânico contra nós!*” BN. Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco. 20 de dezembro de 1845. nº 285.

dos impostos que o tráfico de escravos gerava, e nem do seu *status quo* que se via ameaçado com as mudanças. (PARRON, 2011: pp. 87-90).

A questão da arrecadação fiscal referentes aos escravizados que desembarcavam nos portos tornou-se preocupação para alguns parlamentares, pois, de acordo com Tâmis Parron, grande parte da receita do Império era advinda dos impostos arrecadados com os desembarques de africanos e suas revendas. Parron afirma ainda que, em 1823, cerca de 70% dessa arrecadação tributária vinha do comércio negreiro, e, após a lei de 1831, o percentual caiu para apenas 2%. Apesar disso, devido ao déficit fiscal, em 1830, organizou-se uma maneira de tributar os escravos contrabandeados “simplesmente não perguntando a procedência”, e aumentando os valores sobre artigos provenientes da África, mesmo que soubessem que haviam entrado de forma ilegal. O não pagamento de impostos acabou gerando ainda mais lucros aos traficantes, pois, apesar de terem que montar uma estrutura organizada para receber os cativos nas praias, economizavam em impostos. (PARRON, 2011: pp. 66-71).

Após a promulgação da lei de 1831, em abril de 1832 foram introduzidos novos regulamentos que previam a inspeção pela polícia e pelos juízes de paz locais de todos os navios que entrassem ou saíssem de um porto brasileiro e o exame mais cuidadoso dos escravos postos à venda no Brasil, a fim de verificar se eles tinham sido importados antes de 13 de março de 1830. (BETHELL, 2002: p.93). Este regulamento, que concedeu aos poderes locais a jurisdição sobre os casos verificados de tráfico ilegal gerou um clima de conivência favorável aos traficantes, que, ao serem supostamente investigados ou inquiridos pelos poderes locais, fizeram-se valer de suas redes e conhecimentos para sustentar seus negócios ilegais. O julgamento por júri, segundo Beiguelman, passou a garantir a impunidade dos crimes previstos na lei de 1831. (BEIGUELMAN, 1977: p.8) Mesmo com fortes evidências, muitas vezes, o júri absolvía os infratores. Segundo Mary Karasch, “grandes somas de dinheiro foram gastas com subornos, que eram distribuídos no Brasil para capitães do porto, agentes alfandegários, juízes municipais e até mesmo para o Chanceler da legação portuguesa.” (KARASCH, 2000: p. 43) A autora ainda ressalta que, ao lado da cooperação dos oficiais do governo e dos políticos, muitos brasileiros ajudavam as embarcações negreiras a desembarcar na costa, dando informações a respeito dos lugares de desembarque, localização dos cruzeiros ingleses e condições do mercado. A continuidade ilegal do tráfico foi por muito tempo o movimento que representou uma emenda soldada na economia nacional.

Todavia, nem todo mundo era conivente com o tráfico, ou com alguns traficantes. As bandeiras políticas e as rivalidades entre os partidos influenciavam na hora de reprimir ou não algumas práticas ilegais. Podemos dizer que alguns tentavam, como o Juiz de Paz do Recife, que em julho de 1831 pediu aos moradores da freguesia para que denunciassem os negociantes nacionais ou estrangeiros envolvidos “com desonra da humanidade o vergonhoso contrabando de introduzir escravos da Costa d’África, nos portos desta província.” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO. 20 de julho de 1831.) Contudo, os motivos políticos muitas vezes, ou quase sempre, suplantaram os motivos humanitários.

A crescente dívida dos senhores de engenhos do Norte e os problemas para renovarem sua mão de obra, devido ao gradual estaque do tráfico entre os anos após as leis antitráfico de 1831-1850, levou muitos proprietários a se utilizarem do roubo de escravizados para sustentar a produção de suas fábricas de açúcar, um dos motivos que ocasionaram o aumento no roubo de escravizados.

Segundo Gilberto Freyre, o furto de cativos das áreas urbanas pelos senhores das áreas rurais se generalizou na década de 1840 em Pernambuco de tal forma que era considerado uma espécie de “calamidade pública”. (FREYRE, 2013: p.98).

Assim como o tráfico, em Pernambuco, o roubo de africanos também se tornou motivo de intrigas políticas na década de 1840. Diante dos conflitos políticos entre liberais e conservadores que resultaria na Revolução Praieira, em 1848, era inevitável que este tipo de roubo não acontecesse sob influência política. Tal crime era praticado tanto por “praieiros”, como eram chamados os liberais, quanto por “guabirus”, como eram chamados os conservadores, crescendo as denúncias justamente nos anos de estaque da entrada de mão de obra cativa. (CARVALHO, 2012: p.145).

Isto fica evidente quando uma das bandeiras dos praieiros contra os seus inimigos políticos foi justamente a perseguição e devolução de cativos roubados. O governo praieiro (1845-1858), com sua malha policial, judiciária, focou suas atenções e repressões em locais politicamente calculados. Ou seja, reprimiram partidariamente o tráfico e o roubo de cativos cometidos pelos seus adversários. E mesmo os africanos ilegalmente traficados não foram apreendidos, no sentido legal do termo, para serem “libertados”. Segundo Marcus Carvalho, o que acontecia era mais uma apropriação desta “propriedade ilegal”, um beneficiamento dos ligados e subordinados ao Partido da Praia, em detrimento dos ligados ao partido “guabiru”. (CARVALHO, 2009: p.145)

Recife, segundo Domingues da Silva e David Eltis, teria registrado mais viagens escravistas do que Bordeaux e La Rochelle, na França, ou mesmo os demais portos franceses juntos. O Porto do Recife foi o 3º maior ponto negreiro do Brasil e o 4º das Américas. (ELTIS; RICHARDSON, 2010). Segundo dados fornecidos por Marcus de Carvalho, para Pernambuco, no período do tráfico ilegal, entre 1836 e 1850, pelo menos 40 mil escravos vieram desembarcar na Província. E a retomada do tráfico ilegal se deu a partir de 1837. (CARVALHO, 2010: p. 132-133) Entre os anos de 1837-1839 podemos identificar para Pernambuco o maior índice de entrada de africanos ilegalmente escravizados. Durante a década de 1840, as importações aumentaram para as praças do Rio de Janeiro e da Bahia, mas diminuíram para Pernambuco e a partir de 1845 o processo de queda do comércio para a província se acentuou. Sendo que em 1850, houve outra tentativa de retomada, com um relativo aumento e a entrada de 2.300 escravos. No geral, Carvalho diz que essa queda na década de 1840 é interessante, já que no período de 1845-1850 as exportações de açúcar pernambucano aumentaram. Entre 1837 e 1841, temos a estimativa mínima da entrada de africanos no Brasil computada numa cifra de 205.500 cativos. Algo em torno de 28 mil desembarcaram em Pernambuco. (REIS; GOMES; CARVALHO, 2010: p. 113).

A partir de 1837, com a subida ao poder do Partido Conservador e seu projeto político que ficou conhecido como “Regresso”, observamos o aumento significativo nos números de escravizados importados ilegalmente, como ficou claro acima. As denúncias se multiplicavam, assim como a atividade ilegal neste período. Em 1837, o cônsul lusitano em Pernambuco afirmou que os cativos eram desembarcados à luz do dia e levados para dentro das povoações, sem o “mínimo embaraço”. O governo era conivente e a população estava envolvida no negócio. (CARVALHO, 2009: p.157). Já em julho de 1841, o cônsul inglês no Recife alertou seu governo sobre a grande atividade dos traficantes na região, atribuindo-a à falta de vigilância das autoridades superiores da província, ao abuso de poder das autoridades menores e a corrupção da justiça pelos traficantes. (REIS; GOMES; CARVALHO, 2010: p.113).

Segundo Fragoso e Florentino, a sociedade brasileira escravista do Oitocentos manteve tanto compromisso com a exclusão que, não havia contradição no fato de cativos ao se libertarem adquirirem um ou mais escravos. (FLORENTINO; FRAGOSO, 2001: p.223. ARAÚJO, 1997: pp.93-94) Esta pulverização da mão de obra escrava contribuiu para o prolongamento da escravidão e do tráfico ilegal de escravos. Este comprometimento de grande parte da população

brasileira com a exclusão não escapou ao registro dos emissários da *Anti-Slavery Society* em 1840, no qual observaram que, “não se poderia contar com os brasileiros livres de cor para engrossar o movimento abolicionista.” (CARVALHO, 1988 Apud FLORENTINO; FRAGOSO, 2001: p. 237) Muitos reconheciam que não era uma tarefa fácil combater o tráfico numa sociedade fundamentada neste negócio, de grande proveito e benefícios para seus agentes que muitas vezes se confundiam com o Estado ou eram o próprio Estado.

Os anos de 1837-1844 coincidem com o governo do Barão e futuro Conde da Boa Vista, aliado do Regente Pedro de Araújo Lima, o Marquês de Olinda, um dos maiores representantes do “Regresso”, que se utilizou dos negócios escravistas para alavancar sua carreira política. (BETHELL, 2002: p. 102. CARVALHO; CADENA, 2019: p.656). Ele pertenceu a uma família influente e estava ligado a outras famílias tanto ou mais influentes dentro e fora da província de Pernambuco, como os Cavalcanti de Albuquerque e os Rego Barros, todas apoiadoras, amigas e até mesmo sócias de notórios traficantes de carreira transatlântica. Como analisou Marcus Carvalho, este foi um período de omissão ao tráfico que representou os traficantes no poder marcado pelo aumento da importação de africanos para as praças brasileiras. (CARVALHO, 2014: p. 787).

Pernambuco foi presidido por Francisco do Rego Barros, o Barão, depois Conde da Boa Vista. Alguns traficantes passaram a financiar candidaturas dos representantes conservadores, envolveram-se nas obras públicas e no projeto urbanizador idealizado por Boa Vista. Em troca, este fazia vista curta, quase invisível, aos desembarques ilegais, pois ele mesmo e seus aliados estavam indiretamente envolvidos. “Uma mão lavando a outra”, ou melhor, “uma mão sujando a outra”.

Entre as firmas comerciais residentes em Pernambuco no ano de 1839, foram listadas “22 firmas pernambucanas, 10 portuguesas, 22 inglesas, 8 francesas e 12 de localidades diversas.” (GUERRA, 1873: p. 48). Das 22 firmas comerciais pernambucanas, 11 pertenciam aos renomados traficantes de escravos daquela Praça.

Dessa forma, os traficantes representavam um forte grupo com peso e voz. As mudanças ocorridas no cenário econômico nacional com as leis antitráfico levaram os traficantes a buscarem se inserir nos grupos mais influentes representantes das tomadas de decisão do país. Não bastava ser apenas um comerciante rico, era preciso ser nobre, fazer parte da elite, dos espaços políticos e da diversificação dos negócios que legitimassem seus nomes dentro de atividade legais. Eles

acabaram envolvendo-se na vida pública através da ocupação de cargos políticos, investida e facilitada pela rede que alcançava Boa Vista.

Francisco Rego Barros foi acusado da venda de escravos e de cavalos roubados com a ajuda de seus parentes. Na redação do jornal praieiro, o *Diário Novo*, do dia 21 de janeiro de 1845, Rego Barros foi denunciado por autorizar o desembarque de escravos ilegais em um engenho seu, que serviria de alfândega particular, onde o barão poderia escolher, em troca de sua conivência e ajuda, dois escravos de cada carregamento que desembarcasse por lá. (DIÁRIO NOVO. 16 de junho de 1843).

### **1. Traficantes de escravos atuantes na Praça do Recife**

Vários são os nomes de traficantes que estavam envolvidos com o comércio de gente para Pernambuco desde pelo menos a primeira década do século XIX. Homens de negócios e membros da elite pernambucana que passaram a conviver com uma nova realidade a partir da década de 1830, adaptaram-se às novas conjunturas da política e do comércio de escravizados. Observamos uma gama de configurações sociais, políticas e culturais que caracterizam a comunidade de traficantes pernambucanos como uma comunidade global.

Manolo Florentino indica a existência de uma “comunidade de traficantes”, que ia além do comércio negreiro, se expandido para o campo pessoal afetivo e geralmente envolvia a família na gestão dos negócios. Ele afirma que, no Rio de Janeiro, “das 559 expedições montadas [entre os anos de 1811 a 1830] por essa verdadeira elite traficante, os grupos empresariais familiares foram responsáveis por 324 (60%)”. (FLORENTINO. 2014: p.216). Num comércio com altas exigências de investimento inicial, a relação no comércio de escravos baseava-se, sobretudo na confiança mútua. O parentesco dava certa garantia de investimento, mas também de não dispersar as fortunas. Participavam então das sociedades negreiras irmãos, sobrinhos e/ou cunhados, pois o matrimônio funcionava como uma forte ligação que fundia fortunas e estreitava laços entre famílias, ampliando assim as conexões. O comércio de escravos funcionava de forma complexa e as sociedades poderiam unir negociantes de vários países, apoiando-se numa rede que se estendia entre Europa, África e Américas. (MARQUES, 2001: p. 211).

As empresas dos traficantes atuavam de maneira expressiva na província de Pernambuco e muitos dos nomes dos presidentes e sócios eram bem quistos por parte daquela

sociedade, pelo seu envolvimento com as obras públicas, com auxílio aos mais necessitados, na construção de hospitais, cemitério público, teatro, auxílio na faculdade de direito do Recife, fundação de bancos e associações de comércio, além de fundação de empresas de prestação de serviços como distribuição de água, construção de ferrovias, etc. Sua atuação também como prestamistas os entrelaçava economicamente numa rede de endividamento e confiança, aos setores e pessoas com ligações fortes dentro da província e também das instituições do Império.

Entre esses nomes estão personagens que compõem uma grande sociedade internacional de traficantes, cunhados entre si, que teve seu auge na década de 1820, mas que continuou com as atividades ilegais pós 1831, mantendo relações com famílias influentes da província que compunham o Partido Conservador em Pernambuco, como os Cavalcanti, os Rego Barros e até mesmo com Pedro de Araújo Lima, o Marquês de Olinda. Eram os portugueses, Joaquim Ferreira dos Santos, o Conde de Ferreira, Ângelo Francisco Carneiro, o Visconde de Loures, Elias Batista da Silva, Cônsul dos Estados Pontifícios e, o pernambucano, Francisco Antonio de Oliveira, o Barão de Beberibe, que atuou diretamente na política da província quando ocupou cargo de vereador da Câmara do Recife por 20 anos.

Essa sociedade possuía braços entre o Brasil, África, Europa, Estados Unidos e Cuba, e também se conectava a outros nomes de relevância para o tráfico e para a sociedade pernambucana. Entre eles estavam os capitalistas, membros dos aparatos burocráticos e judiciais, que fizeram escola: Elias Coelho Cintra, José Ramos de Oliveira, João Pinto de Lemos e filho, Antonio Marques de Amorim, José Francisco de Azevedo Lisboa, o Azevedinho, e os irmãos Francisco e Joaquim Ribeiro de Brito. Eram todos traficantes. Ao associarem-se entre si, possibilitavam o crescimento da rede que sustentava a ilegalidade e permitia que melhor se adaptassem as modificações impostas pela nova conjuntura do tráfico que lhes fora imposta.

Como visto anteriormente, muitos desses traficantes inseriam seus familiares nos negócios para garantir a sua perpetuação e com os traficantes citados acima não foi diferente. Em 1830, na lista dos estudantes matriculados no curso jurídico de Olinda encontramos o nome do filho de Elias Coelho Cintra (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 27 de abril de 1830. nº 369), homônimo do pai e futuro promotor público. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 9 de março de 1835. Nº29.) José Ramos de Oliveira também aparece como membro do júri de Recife em 1838 (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 18 de outubro de 1838. nº 226.) e 1844 (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 18 de novembro de 1844. nº 258.) Ramos de Oliveira já havia se candidatado para vereador em 1836, sendo um

dos candidatos mais votados naquele ano para a câmara municipal do Recife, recebendo 72 votos. Elias Coelho Cintra com 106 votos e Francisco Antônio de Oliveira com 75 votos também foram eleitos (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 13 de setembro de 1836. nº 198.). Outros que ocuparam cargo de vereadores foram João Pinto de Lemos e seu filho e José Ramos de Oliveira. Francisco Ribeiro de Brito, aparece listado para servir como Juiz de fato em Recife em 1831, e posteriormente assumiu a cadeira de vereador. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 17 de outubro de 1831. nº 221.). O paradoxo da situação não é algo incomum, homens da lei desobedecendo a lei, ou melhor, utilizando as brechas legais, os cargos, as posições para construir um conjunto de práticas a serviço da ilegalidade.

Os irmãos Ribeiro de Brito estavam envolvidos com o tráfico ilegal de escravos entre os anos de 1830 e 1840. Esta família montou uma rede para o tráfico nos dois lados do Atlântico, comercializando gente e outros produtos entre o Brasil e Angola.

Na década de 1820, Francisco Ribeiro de Brito residia em Angola e já atuava no ramo associando-se ao também residente em Angola, o português, Antonio de Queirós Monteiro Regadas, que tinha como seu representante no Brasil seu irmão Francisco de Queirós Monteiro Regadas. Em 1823, tiveram sua escuna *Feiticeira*, viagem associada ao negociante Antonio Cruz e Almeida, atacada por piratas do *Soyo* (no Zaire) enquanto carregavam escravizados para uma viagem entre Angola, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. (FLORENTINO, 2014: p.127.) Contudo, não houve abalo suficiente para tirá-los desse comércio, pois os Ribeiro de Brito estiveram envolvidos em 1825, na escuna *Velha de Deus*, conhecida embarcação voltada para o tráfico para Pernambuco que realizou pelo menos 3 viagens para a África e envolveu 11 sócios. Entre eles, estavam todos os negociantes citados acima atuantes na Praça do Recife. (GOMES, 2016: p. 48).

Em abril de 1830, o *Brigue Abismo* deu entrada em Pernambuco com uma carga de 208 escravos, dos quais 12 morreram, consignados a Francisco Ribeiro de Brito. Na lista de passageiros constava ainda uma senhora chamada Josefa Francisca Ferreira de Brito, esposa de Joaquim Ribeiro de Brito e cunhada de Francisco. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, de 2 de abril de 1830. nº 351). Isso significa que o desembarque ocorrera ilegalmente devido a cláusula do tratado entre o Império do Brasil e a Inglaterra em 1826-1827, que estipulava um prazo de três anos de sua ratificação (13 de março de 1830) para que o tráfico já fosse considerado pirataria. (SARAIVA;

SANTOS; PESSOA, 2021: p. 16). Com tudo isso, os Ribeiro de Brito, conseguiram desembarcar sem embaraços um número significativo de pessoas ilegalmente escravizadas na província.

Segundo Manolo Florentino, Ribeiro de Brito era um comerciante de “efeitos próprios”, por possuir capital suficiente para investir na importação de bens do escambo, sem a total dependência do capitalista residente no Brasil. (FLORENTINO, 1997: p. 112) Porém suas ligações com o Brasil se faziam perceber claramente, dividindo sua família e seus negócios entre a província de Pernambuco e Luanda. Sua mulher morou em Pernambuco até 1831 quando retornou a Angola após anunciar no dia 17 de outubro de 1831 no *Diário de Pernambuco* um leilão de vários escravos. O leilão aconteceu na prensa de algodão da família no Forte do Matos, no dia 19 de outubro de 1831, tendo sido anunciado pelo seu cunhado, Francisco Ribeiro de Brito. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO: 17 de outubro de 1831. nº 221.) O irmão Joaquim Ribeiro de Brito também manteve ligações com “Azevedinho”, que residia no Recife na década de 1840, um traficante ativo e representante de uma grande empresa de traficantes que certamente envolveu todos os nomes acima citados. (CARVALHO, 2016: p. 270). Azevedinho representou Joaquim Ribeiro de Brito nos tribunais brasileiros em algumas ocasiões, como no caso do brigue *Novo Abismo* que foi apresado pelo esquadrão britânico em 1840.

Em 9 de fevereiro de 1831, na sessão de notícias marítimas, foi informada a entrada de mais um navio transportando somente carga legal de Angola para Pernambuco. A mesma escuna Feiticeira, atacada por piratas em 1823, voltava a ativa, e, segundo o anúncio, após 24 dias de viagem, trouxera uma carga de cera, feijão e couros para o proprietário e consignatário Francisco Ribeiro de Brito. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO. <sup>09</sup> de fevereiro de 1831. nº 31) Nesta mesma viagem, segundo dados do *The Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD), a *Feiticeira* embarcou 307 escravos em Luanda, e desembarcou 277 escravos em alguma praia do litoral de Pernambuco. (TSTD. Viagem #48690). Sem ter sido capturado, os traficantes fizeram a distribuição dos africanos antes de aportarem no Recife, portanto, os africanos ilegalmente escravizados não apareceram relacionados nas notícias. Sabemos pelas informações do *Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD) que trinta africanos não resistiram à viagem. Uma cifra de 9,21% de mortos.

Quase seis meses depois, em 5 de agosto de 1831, as notícias marítimas anunciavam que o brigue *Abismo*, também de Francisco Ribeiro de Brito, desembarcara, além de esteiras e alguns

outros produtos declarados, oito escravos vindos de Angola, numa viagem que durou 23 dias. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO. 05 de agosto de 1831. nº 167.)

Esta declaração trouxe alguns problemas para o 1º tenente, oficial encarregado do registro do porto de Recife, Felipe José Ferreira. No dia 9 de agosto de 1831 o oficial tentou esclarecer a possível entrada da “mercadoria ilegal”, alegando que o responsável por buscar as partes sobre entradas e saídas do porto não as encontrou prontas e “inventou” a notícia. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO. 09 de agosto de 1831. nº 170). A retratação do oficial foi no mínimo reveladora. Alguns meses atrás as autoridades calaram sobre o desembarque de 277 africanos que não foram capturados, e agora deixaram passar nas notas de entrada 8 “escravos de Angola”. Segundo as informações do TSTD, o brigue *Abismo* realmente saiu do porto de Luanda com um total de 9 “escravos” embarcados, chegando ao seu destino final, Pernambuco, e seu porto oficial, no Recife, com 8 escravos vivos consignados a Francisco Ribeiro de Brito. Descumprindo os acordos de 1826-27 que passaram a vigorar a partir de 1830. Em 7 de novembro de 1831, alguns meses depois, foi sancionada a primeira lei antitráfico do Império. (TSTD. Viagem # 48704).

Essa documentação aponta algumas das estratégias dos irmãos Ribeiro de Brito para a continuidade nos negócios negreiros, que envolvia autoridades do porto do Recife. Essas autoridades geralmente encontravam-se entrelaçadas aos planos de determinado grupo partidário da Província que as indicavam naquela ocupação para facilitar seus planos de transformar o ato ilegal em documentos legais, prática muito comum na época. Além disso, tanto a *Feiticeira*, quanto o *Abismo* representavam duas das últimas embarcações registradas nos livros de entradas e saídas do Porto do Recife naquele ano. Depois disso, os navios negreiros passaram a esconder-se cada vez mais nas praias espalhadas pelo litoral, e os negócios continuavam prosperando.

Francisco Ribeiro de Brito mantinha uma prensa de Algodão em Pernambuco no Forte do Matos (DIÁRIO DE PERNAMBUCO. 30 de junho de 1827. nº 136.) e seu irmão Joaquim estabeleceu negócios em Recife, Salvador e no Rio de Janeiro, enviando escravos para estes portos e adquirindo artigos nos mesmos, principalmente tecidos no Rio de Janeiro, para negociar em Luanda, Cabinda e na foz do Rio Zaire. (REIS; GOMES; CARVALHO, 2010: p. 110). O envolvimento deste traficante com o comércio de tecidos talvez nos forneça a explicação sobre a prensa de algodão mantida por Francisco, possivelmente com investimentos de Joaquim. Ligando os pontos entre o comércio de tecidos e outros artigos e o de escravos entre Angola e Recife. Seus negócios em tecidos e escravos montavam a sua rede.

Em 1840, Francisco Ribeiro de Brito anunciou várias casas térreas para vender em endereços diferentes. No beco da Bomba D.3, na Soledade em frente à Igreja D. 20, no beco do Quiabo na Boa Vista D.6 e no Beco do Francisco D. 10. Os negócios deveriam ser tratados com Francisco na prensa de algodão no Forte do Matos. A quantidade de casas à venda é de impressionar. Um significativo patrimônio adquirido através das atividades comerciais, que envolviam também o tráfico ilegal de escravos. (DIARIO DE PERNAMBUCO. 6 de novembro de 1840. N° ilegível).

Tem-se notícia do falecimento de Joaquim no ano de 1850. (A IMPRENSA: JORNAL POLÍTICO E SOCIAL. 18 de setembro de 1850. N° 10). Em 1852, Francisco exercia o cargo de juiz de fato (O DIARIO NOVO. 6 de fevereiro de 1852. N° 5) e, em 1859, aparece listado como proprietário do Engenho Moçambique, localizado na Freguesia de São Lourenço da Mata, (FOLHINHA DE ALMANAK: OU DIARIO ECCLESIASTICO E CIVIL. 1859, p. 347). Esse engenho era uma sociedade entre vários comerciantes locais, entre eles o Senador Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, o Visconde Suassuna, que chegou a ocupar cargo de Ministro da Guerra em 1840, e era irmão do também senador Visconde Camaragibe, principal liderança do partido conservador em Pernambuco, ambos primos da família Rego Barros e ligados ao Marquês de Olinda.

Dessa forma, foi enriquecendo e adentrando na política local, não como grande personagem político, mas como parte das roldanas que fazia girar a máquina do tráfico e da escravidão, para isso, contava com sua rede construída ao longo dos anos. Estes homens se tornaram grandes proprietários de sítios e prédios urbanos do seu tempo, amealharam uma riqueza que não podemos estimar. Investiram seu capital, grande parte dele adquirido em troca de vidas humanas ilegalmente escravizadas, em terras, prédios e mais escravos, além de investirem suas fortunas nas novas tendências do capital moderno. É indubitável que o tráfico atlântico de escravizados proporcionou um acúmulo imenso de capital para estes especuladores, que passou depois a constituir uma fortuna “legalizada”, que foi aplicada além da compra de imóveis, na formação educacional dos seus filhos e na formação de redes clientelísticas que ligavam os dois lados do Atlântico.

## **2. Continuidade: o tráfico interprovincial no Recife**

A escravidão já dava os ares de seu fim. As leis antitráfico e as reformas institucionais da década de 1850 - A Lei de Terras e o Código Comercial - foram importante elemento na mudança da direção dos capitais para outros setores da economia brasileira. Regulamentaram empresas nacionais, dando maior segurança aos negociantes, e incentivaram os antigos traficantes a investirem no setor empresarial e bancos.

Após 1850, a demanda por braços para trabalhar nas lavouras de Café do sudeste continuava crescente. O contrabando de cativos, a redução de pessoas livres à escravidão, a sonegação de tributos, são algumas consequências do tráfico atlântico de escravizados que influenciaram o comércio interno de cativos, atividade que seguia legalizada, eram ainda práticas lucrativas recorrentes. Algumas empresas de transporte costeiro de passageiros pertencentes a antigos traficantes e seus parentes, acabavam por realizar também o transporte de escravizados para alimentar o tráfico interno.

Este panorama era algo reconhecido até mesmo por escravocratas empedernidos, como no caso do então deputado e futuro Barão de Cotegipe, João Maurício Wanderley, que apontou dentre os vários males do tráfico interprovincial a redução de pessoas livres à escravidão, estabelecido como crime pelo código criminal do Império. Ao defender o fim do tráfico interprovincial de escravos, não por filantropia, mas representando os interesses dos plantadores da Bahia, João Maurício Wanderley chegou a chamar o tráfico interprovincial de “novo cativo”, fruto, nas suas palavras de, “um tráfico tão bárbaro, tão inumano, ainda mais bárbaro do que era o tráfico da Costa d’África.” (CONRAD, 1975: p. 74).

No *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Província de Pernambuco*, para o ano de 1861, conseguimos encontrar listadas cinco casas de compra e venda de escravos e os nomes de seus respectivos proprietários: Silvino Guilherme de Barros, Barão de Nazareth, com loja de compra e venda de escravos na rua do Imperador nº 79; Antônio Ricardo do Rego, também com loja na rua do Imperador; Antônio José Vieira de Souza, José da Fonseca e Silva e Francisco Mathias Pereira da Costa, todos com casa de comprar e vender escravos na rua Direita.<sup>3</sup>

A maior parte destes negociantes com estabelecimentos comerciais de compra e venda de escravos em Pernambuco também eram figuras públicas proeminentes e faziam parte do

---

<sup>3</sup> BN. Hemeroteca Digital. *Almanak Administrativo, mercantil e industrial da Província de Pernambuco para o anno de 1861*. Pernambuco: Typ. De Geraldo Henrique de Mira e C. Rua estreita do Rosário, n.12, 1831, p. 297.

cotidiano político da província de alto a baixo nos escalões do poder, assim como os traficantes atlânticos.

Silvino Guilherme de Barros era Barão de Nazareth e comendador da Rosa. Dedicou-se à política e foi deputado provincial durante o Império e deputado estadual no começo da República. No início de sua vida pública foi negociante e também Coronel reformado da Guarda Nacional. Chegou a ser subdelegado da freguesia de Santo Antônio, aproveitando-se, assim como os outros, de seus cargos políticos e militares para se beneficiar nos seus negócios de vender pessoas. (ALMANACH DE PERNAMBUCO PARA O ANO DE 1909, 11º Ano). Silvino Guilherme de Barros deixou anunciado, nos jornais, pelo menos 44 cativos à venda, sendo 34 destes enviados para fora de Pernambuco.

Dentre os cinco, o nome mais recorrente nos jornais pernambucanos mandando cativos para fora da província foi o de Antônio Ricardo do Rego, identificado como sendo um político-partidário da praia. Ricardo do Rego apareceu como vereador entre os nove candidatos do partido praieiro eleitos em 1844, tornando-se o 5º suplente de delegado de polícia do termo do Recife no mesmo ano. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 14 de novembro de 1844, nº 255.) Foi demitido deste cargo após a repressão à praieira em 1849, resultado da famosa política de gangorra de cargos políticos e administrativos da província que envolveu conservadores e liberais. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO 3 de janeiro de 1849, nº 2.) Antônio Ricardo do Rego anunciou 66 cativos, que foram vendidos para as províncias cafeeiras do Sudeste. O principal destino foi o Rio de Janeiro, ao menos nos anúncios de saídas do porto, sendo ele, o traficante que mais anunciou por conta própria a saída de escravos. Ao todo, identificamos 84 cativos vendidos por Antônio Ricardo, 66 para fora (sendo divididos em 44 homens e 22 mulheres), e 18 vendidos para dentro da província, confirmando a tendência de vendas de homens em idade produtiva que provavelmente foram parar nos eitos cafeeiros do Sudeste. Aliás, todos os traficantes pesquisados anunciam mais homens que mulheres, confirmando o que diz a historiografia. (CHALHOUB, 2011: p. 174-176).

Antônio Ricardo do Rego apareceu listado como segundo réu numa sessão do tribunal do júri de Recife, datada em 15 de outubro de 1850, pouco mais de um mês após a promulgação da lei Eusébio de Queirós (4 de setembro de 1850). Por qual motivo? Desembarque e venda de africanos considerados ilegais. O primeiro réu, Manoel Francisco da Silva Novaes, recebeu escravos mandados da Bahia em consignação para vendê-los no Recife, com “passaportes legais,

expedidos pela polícia baiana”, que foram anexados ao processo. Afirmou em sua defesa, Manoel Francisco, serem os africanos, “ladinos, falantes da língua do país”, mas mesmo assim estes foram apreendidos pela autoridade responsável, supondo serem “africanos livres” (importados após a lei de 1831). Manuel disse ainda ter recebido pelo menos 22 cativos, dos 33 que vieram no iate *Amélia*, entre africanos e crioulos, e disse ter vendido pelo menos “5 ou 6 a pessoas do mato”. Quando perguntado quantos africanos foram apreendidos, respondeu que somente 7 dos 22. E é aí que chegamos a Ricardo do Rego. Os 7 africanos considerados “boçais” e ilegais foram apreendidos na casa dele, que deveria vendê-los por comissão. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO<sup>23</sup> de outubro de 1850, nº 240.)

Antônio Ricardo do Rego, com casa de comprar e vender africanos como já afirmamos, recebeu os 7 africanos para repassar, para dentro ou para fora da província. Os cativos geralmente vinham em consignação até encontrarem um comprador final, para driblar o fisco. Os 7 africanos foram designados como “pretos”, “bastante ladinos” e falavam a língua do país segundo o interrogado. Quando perguntado pelo juiz o porquê de ladinos terem sido apreendidos pela polícia, Antônio desconversou e disse não saber o porquê. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 23 de outubro de 1850, nº 240.) No final do julgamento, após a leitura das peças do processo e as alegações pró e contra os réus, era o júri quem deveria decidir sobre os vários quesitos.

Perguntaram-se, primeiro, se Manoel Francisco da Silva Novaes recebeu para vender, como escravos vindos da Bahia, os africanos Tito, Demétrio, Rodrigo, Joaquim, Marinho e Felicidade. “Sim”, foi a resposta dos jurados por unanimidade. Se esses africanos foram importados no Brasil depois da lei de 7 de novembro de 1831, “sim”, por sete votos de doze. Se o réu sabia que esses africanos tinham sido importados no Brasil depois da lei de 7 de novembro de 1831, responderam que “não”, por unanimidade. E aqui já podemos ver que Manoel foi inocentado pelo júri, mas o tribunal deveria ainda construir perguntas e respostas para justificar sua inocência. Quando perguntados se achavam que o réu deveria saber sobre a procedência desses africanos e se tinham chegado ao Brasil depois da lei de 7 de novembro de 1831 e se houve premeditação, responderam que “não”, para os dois quesitos, por unanimidade. Por último, para inocentar de vez Manoel Francisco, ao serem perguntados se, “procedeu-se ajuste entre o réu e outros indivíduos para o fim de cometer-se o crime. E se existiam circunstâncias atenuantes a favor do réu,” a resposta foi “não” por unanimidade, absolvendo Manoel Francisco da Silva

Novaes, o consignatário dos africanos considerados “livres e ilegais” pela maioria do corpo do tribunal. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 23 de outubro de 1850, nº 240.)

O traficante Antônio Ricardo do Rego também foi inocentado no julgamento.<sup>4</sup> Repetidos os quesitos, repetiram-se também os votos, da mesma forma que os de Manuel Francisco da Silva Novaes. Como estes dois homens, experientes negociantes de escravos, não sabiam que os africanos recebidos por eles eram africanos boçais? Observemos ainda que os jurados entendiam desse assunto, um deles, por exemplo, era Manoel Coelho Cintra Júnior, filho de Elias Coelho Cintra. Outro era Francisco Mamede de Almeida Junior, filho de outro grande traficante pernambucano de escravos. Eles conheciam o objeto da investigação na prática, eram descendentes de traficantes de escravos e estavam no controle da situação para inocentar os seus pares.

Para evitar estes tipos de querelas jurídicas, era de suma importância saber a procedência dos cativos e notificar à polícia, evitando assim a suspeita de venda de pessoas reduzidas à escravidão ou entradas após as leis de proibição do tráfico. A famosa “lei para inglês ver”, principalmente após 1850, às vezes pegava um ou outro. Muitos africanos não tiveram a “sorte” destes sete, apesar de não podermos considerar sorte ser tratado como “africano livre” no Império do Brasil. (MAMIGONIAN, 2017: p.38).

O caso de Manoel, vendido a Silvino Guilherme de Barros pelo alfaiate Francisco Barbosa, é um dos poucos casos que tiveram um final feliz. Manoel, filho de José Bezerra, morador no lugar chamado Couceira na vila do Ingá, foi vendido por Silvino Guilherme de Barros como escravo ao barão de Itabapirana. Ao chegar ao Rio de Janeiro, Manoel afirmou ser “livre” e o barão decidiu investigar sua condição. O chefe de polícia de Pernambuco, sendo informado, mandou prender o alfaiate Francisco Barbosa para ser processado pelo crime de redução de pessoa livre à escravidão. Também ordenou que buscassem o “mulatinho” para ser entregue ao pai. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 5 de dezembro de 1864.) Silvino Guilherme se defendeu rapidamente, sete dias após a publicação sobre o caso de Manoel. Uma coisa é certa, ele vendeu uma pessoa livre como se escrava fosse. Certamente sem documentação, sem nenhuma formalidade legal. Manoel poderia ser mais um a não conseguir sua liberdade de volta, mas, felizmente, esse não foi o caso.

---

<sup>4</sup> Antônio Ricardo do Rego recebeu de Manoel Francisco da Silva Novaes 7 africanos para vender por consignação e estava sendo acusado justamente por isto. Eram os africanos Tito, Demétrio, Rodrigo, Joaquim, Marinho, Felicidade e Rachel. Cinco homens e duas mulheres, mantendo o padrão do tráfico de escravos.

(DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 12 de dezembro de 1864.) Muita gente livre e liberta deve ter sido vendida como escrava e enviada para as plantações de café do Sudeste e infelizmente não tiveram a mesma sorte de Manoel.

O próprio Silvino já tinha sido denunciado por um correspondente do jornal *O conservador. Jornal político, judiciário e literário*, anos antes do caso de Manoel. Segundo a denúncia, Silvino infringia o regulamento policial em vigor, que obrigava os comerciantes de escravos a informar sobre a procedência, condição física e destino dos cativos embarcados para fora da província, “mandando 30 escravos para fora e economizando com este procedimento 600\$000 mil réis em detrimento dos cofres públicos.” Passando por cima da lei, Silvino de Barros não estava somente faltando com a folha corrida sobre a procedência dos cativos, algo que lhe dava espaço para enviar pessoas livres como escravas, como também sonegava os impostos de importação que deveriam ser pagos pelos comerciantes de escravos. Negócios do tráfico. (O CONSERVADOR. JORNAL POLÍTICO, NOTICIOSO E LITTERARIO, 27 de Novembro de 1867, nº 32.)

Silvino Guilherme apenas assinava um termo de responsabilidade, que era passado à polícia com a promessa de “entregar as folhas corridas em certo praso”, ficando tudo isso em “depois ve-lo-hemos a condição, e ninguém mais exige o cumprimento da responsabilidade.” O correspondente pediu que o chefe de polícia obrigasse o traficante a passar as folhas corridas porque a “lei é igual para todos”. (O CONSERVADOR. JORNAL POLÍTICO, NOTICIOSO E LITTERARIO, 27 de Novembro de 1867, nº 32). Esta conivência da polícia, certamente, devia-se ao fato da influência do traficante, pois já havia sido, como informamos, subdelegado da Freguesia de Santo Antônio, tendo sido, também, alvo de acusações sobre sua atuação neste cargo anos antes, em 1863. (O LIBERAL. PERIÓDICO POLÍTICO, JUDICIÁRIO E LITTERARIO, 12 de março de 1863, nº 19, p. 3).

Os traficantes interprovinciais usavam estratégias parecidas com as dos traficantes que negociavam com a África, e como estas, não estavam isentas dos problemas com a legalidade. Atuavam de maneira clandestina, ilegal e pragmaticamente como podemos observar nos diversos casos acima.

Para burlar o fisco imperial e evitar pagarem a meia siza<sup>5</sup>, determinada pela legislação comercial, os traficantes transferiam os escravos através de procurações, podendo fazer isto

---

<sup>5</sup> A siza era um imposto de transmissão "inter-vivos", que correspondia a 10% do valor da operação comercial. No caso da meia siza paga pelas transações de cativos pagava-se 5% do seu preço.

diversas vezes até que o cativo(a) transacionado chegasse ao destino final. (CHALHOUB, 2012: p. 44). Era comum que este tipo de negócio fosse marcado pela ilegalidade, grandes lucros e ganhos assim como o tráfico transatlântico. Vários observadores atestaram a riqueza e o poder dos comerciantes de escravos no Brasil. T. Nelson, um oficial de marinha que serviu como cirurgião-chefe assistente no *Crescent*, no porto do Rio, afirmou que estes homens “são os nababos dos Brasis” e que “formam a classe fascinante dos milionários emergentes”, tratando dos contrabandistas de cativos da África e dos que se envolviam também no comércio interno. (BETHELL, 2002: p. 328-329).

A ilegalidade da propriedade escrava era acompanhada da precariedade da liberdade. Algo que marcou a vida das pessoas pobres e “de cor” no Brasil por séculos. Por isso, era tão fundamental para homens e mulheres negros, escravizados, libertos ou livres, manter relações sociais e construir malhas de solidariedade que deveriam ser ativadas para afirmar sua liberdade. Quem não tinha com quem contar, certamente ao ser reescravizado ou reduzido à escravidão não teve como se safar. Segundo Sidney Chalhoub, não podemos subestimar o quanto, o risco de ser empurrado de volta à escravidão, ou de ser reduzido ilegalmente ao cativo, pautava o pensamento, a conduta e as estratégias de vida dos negros brasileiros no período escravista e fazia parte da política dos representantes do Estado e dos homens livres. (CHALHOUB, 2012: p. 233) Estas experiências cotidianas se convertiam em ameaça política constante e em luta sem descanso.

Como vimos, muitos homens poderosos e membros das camadas dominantes, ocupantes de cargos públicos, estavam intimamente ligados aos negócios escravistas e ilegais no século XIX. Percebemos os seus nomes envolvidos com o tráfico atlântico e interprovincial de cativos, nas fugas e roubos de escravizados, na escravização de pessoas livres, reescravização de libertos, etc. Fragmentos do real, que atestam o envolvimento da elite imperial com práticas e procedimentos criminosos. Percebemos que, o costume banalizado e repetitivo das décadas anteriores de tráfico ilegal entre 1830-1850 serviu de exemplo para o tráfico interno, que também tem a sua história de ilegalidades. Uma escola do crime, que passou de pai para filho, de sócio para sócio, por várias gerações, e que serviu ao engrandecimento e ao estabelecimento do Estado imperial brasileiro sendo legitimado pelos seus agentes.

Conseguimos também nomear parte desses traficantes atuantes na Praça do Recife e observar um pouco das relações entre eles e com a política e com a sociedade pernambucana. Além disso, foi possível perceber as remodelações e transformações pelas quais passaram esta

sociedade e estes traficantes em anos decisivos para os seus negócios através da trajetória dos irmãos Ribeiro de Brito e parte da sua rede. Vislumbramos que os anos de 1831 e 1850 foram anos de intensa atividade traficante em todo o Brasil e que Pernambuco teve suas especificidades. Todavia, a História do tráfico e das elites políticas pernambucanas ligadas à construção do Estado nacional com base na ilegalidade da propriedade escrava está longe de se esgotar, mas com as informações atuais já é possível inferir como esses traficantes tornaram-se capitalistas e ajudaram a construir uma Nação com base no sofrimento de milhares de pessoas reduzidas à escravidão, burlando as leis, entrando para a política, fundando empresas e mudando sua imagem negativa de envolvimento no contrabando.

### Referências Bibliográficas

ARAÚJO, Emanuel. *O Teatro dos Vícios. Transgressões e transigência na sociedade urbana colonial*. 2ªed. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1997.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos 1807-1869*. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

BEIGUELMAN, Paula. *A formação do povo no complexo cafeeiro: aspectos políticos*. São Paulo: Pioneira, 1977.

CADENA, Paulo Henrique Fontes. A política como “arte de matar a vergonha”: o desembarque de Sirinhaém em 1855 e os últimos anos do tráfico para o Brasil. *Revista Topoi*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 42, pp. 651-677, set/dez. 2019.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2010.

\_\_\_\_\_. Os nomes da Revolução: lideranças populares na Insurreição Praieira, Recife, 1848-1849. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 23, nº 45, 2003. pp. 209-238.

\_\_\_\_\_. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. *Tempo*. vol.14 nº.27 Niterói, 2009. pp.143-145.

\_\_\_\_\_. O Desembarque nas praias: O funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História*: São Paulo, 2012. Nº 167. pp. 223-260.

\_\_\_\_\_. O Patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831. *Varia Historia*. Nº54, Vol. 30. setembro/dezembro, 2014.

\_\_\_\_\_. Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do Tráfico no rio Benim em 1837. *Afro-Ásia*, nº 53 2016. pp. 227-273.

\_\_\_\_\_;CADENA, Paulo Henrique Fontes. A política como “arte de matar a vergonha”: o desembarque de Sirinhaém em 1855 e os últimos anos do tráfico para o Brasil. *Revista Topoi*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 42, set/dez. 2019. pp. 651-677.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

COSTA, Wilma Peres. O Império do Brasil: dimensões de um enigma. *Revista Almanack brasileiro*. Nº 01. Maio 2005.

ELTIS, David E RICHARDSON, David. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven e Londres: Yale University Press, 2010.

\_\_\_\_\_(Ed.). *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008.

FLORENTINO, Manolo. e FRAGOSO, João. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-1840*. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 2001.

\_\_\_\_\_. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. 2ª ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2014.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*. 1ª edição digital. São Paulo, 2013.

GERRA, Flávio. *O Conde da Boa Vista e o Recife*. Fundação Guararapes: Recife, 1973.

GOMES, Amanda Barlavento. *A trajetória de Vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no império do Brasil (1820 – 1855)*. Dissertação de mestrado em História. UFPE. 2016.

GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo. (Org.). *Coleção Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

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

MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão, *A escravidão no Brasil: ensaio histórico- jurídico-social*. São Paulo: Edições Cultura, 1944 [1866].

MAMIGONIAN, Beatriz; GRINBERG, Keila. Dossiê: “Para Inglês ver” Revisitando a lei de 1831. *Revista estudos Afro-Asiáticos* nº 1-2-3, 2007. pp. 87-90.

MARQUES, João Pedro. Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX. *Revista Análise Social*, volume 36, 2001.

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

REIS, João José. GOMES, Flávio dos Santos. CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)*. Companhia das Letras: São Paulo, 2010.

RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850)*. São Paulo: Editora da UNICAMP, CECULT, 2005.

SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade; PESSOA, Thiago Campos (orgs.). *Tráfico & Traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c.1831-1850)*. HUCITEC: São Paulo, 2021.

\*\*\*

#### Sobre os autores:

**Amanda Barlavento Gomes:** Doutoranda e Mestre em História pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES).

**Arthur Danillo Castelo Branco de Souza:** Doutorando e Mestre em História pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES).

\*\*\*

**Artigo recebido para publicação em:** 12 de janeiro de 2022.

**Artigo aprovado para publicação em:** 26 de abril de 2022.

\*\*\*

#### Como citar:

GOMES, Amanda Barlavento; SOUZA, Arthur Danillo Castelo Branco de. *Traficantes de escravos e escravidão no Recife, 1820-1860*. *Revista Transversos*. Dossiê: *Escravidão e liberdade no Brasil Independente*. Rio de Janeiro, n°. 24, 2022. pp. 11-33. Disponível em: <https://www.publicacoes.uerj.br/index.php/transversos/article/view/64626>. ISSN 2179-7528. DOI: 10.12957/transversos.2022.64626

