



Afro-Ásia

ISSN: 0002-0591

revista.afroasia@gmail.com

Universidade Federal da Bahia

Brasil

Bezerra Neto, José Maia
O AFRICANO INDESEJADO. COMBATE AO TRÁFICO, SEGURANÇA PÚBLICA E REFORMA
CIVILIZADORA (GRÃO-PARÁ, 1850-1860)
Afro-Ásia, núm. 44, 2011, pp. 171-217
Universidade Federal da Bahia
Bahía, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77022104005>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto



**O AFRICANO INDESEJADO.
COMBATE AO TRÁFICO, SEGURANÇA PÚBLICA
E REFORMA CIVILIZADORA
(GRÃO-PARÁ, 1850-1860)**

*José Maia Bezerra Neto**

Em 13 de janeiro de 1852, o inspetor do Tesouro do Pará, Manoel D’Almeida Pinto, oficiou ao presidente da província sobre a necessidade de uma tabela de vencimentos dos operários artífices e serventes do Arsenal de Guerra, convindo que os jornais pagos aos livres fossem superiores aos dos escravos, pois achava importante “animar aquelles a concorrerem ao trabalho e procurar se acabar com a aquisição dos escravos nas Repartições Públicas, conforme as Disposições dos Decretos de 25 de junho e 20 de setembro de 1831”; julgando ser “o mais conveniente ao serviço ter bons operários, pagar-lhes bem e conforme as suas habilitações de que ter escravos com diminutos vencimentos”.¹

O inspetor revivia a legislação da década de 1830, que excluía os escravos dos serviços dos estabelecimentos públicos, havendo trabalhadores livres, perfilhando o espírito da época da abolição do tráfico de incentivo ao trabalho livre, expresso por legisladores e autoridades públicas, que, por meio de “atos legislativos, executivos e administrati-

* Professor Adjunto da Faculdade de História da Universidade Federal do Pará.

¹ APEP, Secretaria da Presidência da Província (doravante SPP), Offícios da Thezouraria do Pará (doravante OTP), ano 1852, cx. 166, *Ofício n. 9, do Inspetor Manoel Antonio D’Almeida Pinto ao Presidente da Província, Dr. Fausto Augusto de Aguiar, de 13/01/1852.*



vos”, tratavam da “exclusão dos escravos de certos serviços, principalmente públicos, e também até do serviço agrícola, v. g., nas colônias”. Tanto que, no ano em que Almeida Pinto fez seu ofício ao Presidente do Pará, aprovou-se a Lei Geral de 26 de junho de 1852, proibindo o uso de escravos na construção e na conservação da estrada de ferro D. Pedro II.²

O inspetor era um confiante partidário do trabalho livre, pois dizia ter “intervindo para que se levasse a efeito a criação da Companhia dos Menores, que a ser bem administrada, poderá vir a ser de grande utilidade”. Referia-se à Companhia de Aprendizes Menores do Arsenal de Guerra, instalada em 2 de setembro de 1842, com o engajamento de até 50 meninos livres pobres, de 8 a 12 anos. Almeida Pinto também sugeriu a criação de um “Corpo de Operários artífices” no Arsenal de Guerra, tal qual na Corte, pois, só assim, se teria de verdade um arsenal na província, convindo “que se dêem garantias aos operários livres, a quem se deve proteger mais do que aos escravos”.³

Em 13 de fevereiro de 1852, Almeida Pinto comunicou ao presidente a dificuldade da Thesouraria da Fazenda, adjunta ao Tesouro Público Provincial, de fazer pagar os jornais dos operários, os soldos dos soldados e dos marinheiros, os proventos dos funcionários públicos, bem como aos fornecedores, porque dirigentes de vários órgãos descumpriam as formalidades e os prazos previstos pela Thesouraria, que, desde a sua recente criação, centralizava os pagamentos. O inspetor dizia que, dentre as várias conveniências de manter os pagamentos em dia, “principalmente quando há dinheiro em cofre”, havia a de reter no serviço a classe dos operários livres, “na mor parte composta de homens pobres que vivem do seu jornal”, que não pagos em dia “desgostarse-hão e despedirse-hão dos serviços dos Arsenaes, preferindo

² Cf. Agostinho Marques Perdigão Malheiro. *A escravidão no Brasil: ensaio histórico, jurídico, social*. III parte e apêndice. Volume II, Petrópolis: Vozes / Brasília: INL, 1976, p. 90. Ver também notas 343 e 344.

³ Sobre a Companhia de Menores, ver APEP, SPP, Ofícios do Arsenal de Guerra do Pará, ano: 1852-1853, cx. 168, *Relatório do Arsenal de Guerra ao Presidente da Província, Conselheiro Sebastião do Rêgo Barros, assinado pelo bacharel Joaquim Jerônimo Barrão, Capitão Director interino*, de 15/11/1853. Sobre as propostas APEP, Ofício n. 9 do Inspetor Manoel Antonio D’Almeida Pinto ao Presidente da Província.

as obras particulares, e ahi se continua com o reprovado systema de chamar-se os escravos”.⁴

O trabalho escravo não tinha as simpatias do inspetor, tanto que, propondo um “projecto de Instruções provisórias para regularisar o serviço das obras públicas”, estabelecera que “Serão preferidos os Mes-tres, Operários e Serventes livres aos escravos para que se precederão annuncios nos jornaes”. Mas, ele parecia sensível à condição dos escravo. Em 8 de maio de 1852, sugeriu ao presidente uma gratificação de 29 réis diários ao “escravo da Nação Antonio Ferreira, empregado no Arsenal de Guerra como servente dos Aprendizes menores”, que recebia a “mesquinha gratificação” de 6 réis diários, “não se lhe dando nem ao menos roupas para vestir-se”, dizendo ser “isso uma injustiça”, que, corrigida, permitiria ao cativo “vestir-se, e aplicar o mais no que lhe parecer mais útil a suavizar sua triste condição”.⁵

Vê-se um graduado servidor público e suas preferências pelo trabalho e pelo trabalhador livre, ao menos nas obras e nos serviços públicos, exemplo de como, particularmente na segunda metade do século XIX, uma nova mentalidade, associando a escravidão ao atraso material e moral, aos poucos galgava simpatias, sendo o fim do tráfico parte dessa mudança da opinião pública;⁶ pois, se, na época colonial, o escravo era visto como meio para o desenvolvimento e a prosperidade da colônia lusa na Amazônia, tal qual no Estado do Brasil,⁷ no século XIX

⁴ APEP, SPP, OTP, ano 1852, cx. 166, *Ofício n. 28 do Inspetor Manoel Antonio D’Almeida Pinto ao Presidente da Província, Dr. Fausto Augusto de Aguiar*, de 13/02/1852. Sobre a criação da Thezouraria da Fazenda, ver *Ofício do Inspetor Manoel Antonio D’Almeida Pinto ao Presidente da Província, Dr. Fausto Augusto de Aguiar*, de 24/01/1852.

⁵ APEP, SPP, OTP, ano 1852, cx. 166, *Ofício n. 87 do Inspetor Manoel Antonio D’Almeida Pinto ao Presidente da Província, Dr. Fausto Augusto de Aguiar*, de 17/04/1852; e *Ofício n. 110 do Inspetor Manoel Antonio D’Almeida Pinto ao Presidente da Província, Dr. Fausto Augusto de Aguiar*, de 08/05/1852.

⁶ Sobre a opinião pública no império, ver Ângela Alonso, *Idéias em movimento: a geração de 1870 na crise do Brasil-Império*, São Paulo: Paz e Terra, 2002. Segundo Alonso, a opinião pública era a expressão dos anseios e os sentimentos, a voz das classes proprietárias, restrita ao universo social dos cidadãos portadores de direitos políticos como votantes e potenciais candidatos.

⁷ Cf. Colin M. MacLachlan, “African Slave Trade and Economic Development in Amazônia, 1700-1800”, in Robert Brent Toplin (ed.), *Slavery and Race Relations in Latin America* (contributions in: *Afro-American and African Studies*, number 17, Westport, Connecticut; Londres: Greenwood Press, 1974), pp. 112-145. Rafael Chambouleyro, “Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)”, *Revista Brasileira de História*, v. 26, n. 52 (2006), pp. 79-114.



já seria diferente, tornando-se o dito “problema servil”, incluindo aí o tráfico negreiro.

Nesse sentido, focando a província do Pará, discuto o fim do tráfico de escravos africanos na década de 1850, vendo a possível ação dos traficantes no litoral paraense e a necessidade de sua repressão, como reveladores de outros eixos para se entender o combate ao tráfico, tais como a preocupação com a manutenção da ordem e da segurança públicas, bem como a adoção de reformas de caráter civilizador, sendo o fim do tráfico a mais importante delas. Assim, compartilho, em larga medida, com o que a historiografia mais recente tem escrito sobre o tráfico e as razões de seu término, lembrando que

há um longo debate historiográfico sobre o final do tráfico, enfatizando desde o debate parlamentar, a pressão inglesa, a convergência de interesses das elites agrárias e políticas até as perspectivas mais recentes que destacam o papel do controle sobre os escravos, temores de revolta e africanização.⁸

A historiografia, iniciada ainda no calor da repressão ao tráfico, tal qual o livro do Conselheiro, político liberal e advogado Tito Franco de Almeida, *O Brazil e a Inglaterra ou o Tráfico de Africanos*, de 1868, cuja tese defendia que, apesar das pressões inglesas, coube ao Brasil o mérito da abolição do tráfico, opondo-se àqueles que viam o fim desse comércio ilegal apenas como resultado do ato de força inglês, através do *Bill Aberdeen* de 1845, sendo esta a versão britânica da história. Por sua vez, Aureliano Cândido Tavares Bastos, político liberal e advogado, em *Cartas do Solitário* de 1863, mesmo reconhecendo a importância inglesa para a abolição do tráfico, diante, muitas vezes, da fraqueza dos governos brasileiros, demonstrou que não coubera aos ingleses o início dessa luta, mas aos norte-americanos e aos franceses durante seus governos revolucionários, em fins do século XVIII, ainda que a Inglaterra, na condição de grande potência da época, tenha dado o tom e feito

⁸ Cf. Flávio Gomes & Mariana Blanco Rincón, “Escravidão, Nação e Abolição no Brasil e Venezuela: notas sobre perspectivas comparadas”, *Cadernos do CHDD*, ano IV, n. especial (2005), pp. 107-132, citação da p. 129. Ver também, Roquinaldo Ferreira, “Abolicionismo e fim do tráfico de escravos em Angola, séc. XIX”, *Cadernos CHDD* (2005), pp. 159-176, em especial a p. 159.



toda a diferença na solução da questão; mas, ainda assim, para Tavares Bastos, coube ao Brasil, reabilitando-se junto às nações civilizadas, contribuir, nos idos de 1850, para dar fim a esse “infame comércio”, que tanto maculava a sociedade brasileira. Já o advogado, ex-Curador dos africanos livres, Procurador dos Feitos da Fazenda Nacional e político conservador, Agostinho Marques Perdigão Malheiro, em *A escravidão no Brasil. Ensaio Histórico, Jurídico e Social*, de 1867, tratou da participação inglesa no tráfico de escravos africanos até o início do século XIX, quando passou a combatê-lo como parte de seu jogo político, visando ser senhora dos mares, avocando para si o direito de policiamento dos mares e dos portos. Crítico da prepotência inglesa a pretexto de combater o tráfico, desrespeitando os princípios dos Direitos das Gentes e a soberania brasileira, enfim, os próprios tratados com o Brasil, Perdigão Malheiro demonstrou que o tráfico feito “quase que exclusivamente por estrangeiros” continuou, apesar da repressão britânica, sendo justamente a mudança da opinião pública brasileira e internacional o fator importante para o combate ao comércio ilegal de africanos, cabendo ao parlamento e ao governo brasileiros decisivo papel na sua extinção.⁹

Quando Tito Franco, Tavares Bastos e Perdigão Malheiro publicaram seus livros na década de 1860, a questão do tráfico ainda estava em aberto, apesar de já extinto o comércio ilegal de africanos para o Brasil, pois, além do *Bill Aberdeen* ainda não ter sido revogado pelo governo inglês, “dois outros aspectos da questão do comércio de escravos continuaram a azedar as relações entre a Grã-Bretanha e o Brasil por mais de uma década depois que o próprio comércio tinha sido suprimido”;¹⁰ ou seja, as demandas relativas às indenizações reclamadas contra a Inglaterra por sua ação naval e policial de combate ao tráfico contra a marinha mercante brasileira; e o destino dos africanos livres intro-

⁹ Cf. Tito Franco de Almeida, *O Brasil e a Inglaterra ou tráfico de africanos*, Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1868. Aureliano Candido Tavares Bastos. *Cartas do solitário*. Rio de Janeiro: 1863, 2ª ed., pp. 108-109, 112, 126-129. Perdigão Malheiro, *A escravidão*, pp. 41, 43-44, 49, 51, 52-57. Sobre esse debate, ver Leslie Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro de escravos. A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos 1807-1869*, Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002, pp. 383, 405, 408-409.

¹⁰ Cf. Bethell, *A Abolição*, p. 427.



duzidos no Brasil, desde a década de 1830, e ilegalmente escravizados. Segundo Bethell, o ápice da tensão nas relações entre Inglaterra e Brasil deu-se com a Questão Christie, fato relacionado com os problemas em aberto do combate ao tráfico de escravos africanos.¹¹ Daí a crítica de Perdigão Malheiro à recusa da Inglaterra em pagar as indenizações

por apreensão de navios julgados *más presas* pela própria comissão mista [anglo-brasileira] em Serra Leoa, pretextando que, *não obstante tais decisões, o Governo Inglês tinha a convicção de que esses navios se destinavam a uma empresa ilegal*.¹²

Mas se o direito ou não às indenizações não se resolvia, Malheiro, pelo menos, se satisfazia com o fato de que a Inglaterra, em novembro de 1865, quando do restabelecimento das relações diplomáticas entre Brasil e Grã-Bretanha, não mais renovou sua questão em torno dos africanos livres face ao Decreto brasileiro de 24 de novembro de 1864, declarando emancipados todos os africanos livres existentes no Império. Restava, então, a revogação do *Bill Aberdeen*, segundo Malheiro, “uma questão, ainda de honra e dignidade da Nação [brasileira]”, ato só revogado pelo governo inglês em abril de 1869.¹³

No século XX, a perspectiva historiográfica anterior acerca da extinção do tráfico, postulando um papel importante para o governo monárquico, apesar das pressões fiscais e diplomáticas e das ações navais inglesas, parecia não caber mais na memória e na história escrita pelos republicanos, eclipsando-a. A historiografia novecentista buscou razões econômicas e políticas, associadas aos interesses das elites agrárias e políticas brasileiras, como eixo para se pensar a abolição do tráfico sob peso diplomático do “tacape” da Grã-Bretanha, que assim agiria em defesa dos interesses do capitalismo industrial e de suas colônias produtoras de açúcar do Caribe.¹⁴ Razões essas, todavia, que estudos

¹¹ Cf. Bethell, *A Abolição*, pp. 427-428; 430-431.

¹² Cf. Perdigão Malheiro, *A escravidão*, p. 49 (destaques do autor).

¹³ Cf. Perdigão Malheiro, *A escravidão*, p. 65. Sobre o *Bill Aberdeen*, ver Bethell, *A Abolição*, pp. 433-434.

¹⁴ Sobre o debate historiográfico da incompatibilidade do tráfico e da escravidão com o capitalismo industrial, ver Ferreira, “Abolicionismo”, pp. 159-160. Consultar também Bethell, *A Abolição*.

mais recentes sobre a escravidão, o tráfico e o seu fim no Brasil e em outras partes do Atlântico têm posto em questão, atentando para outras possibilidades cognitivas, tal como o “papel dos escravos, como força de ruptura – real ou imaginada – da ordem social escravista (que) aparece como um elemento-chave do contexto que desencadeou o fim do tráfico”.¹⁵ Diversos historiadores vêm chamando a atenção em seus estudos sobre os mundos da escravidão, nos quais se inseria o tráfico, para a situação de medo das elites diante da possibilidade de revoltas escravas sob o espectro do haitianismo, bem como o temor de uma irreversível africanização do Brasil, que comprometesse seu potencial como civilização, como razões suficientemente fortes para se acabar com o tráfico de cativos africanos, questões, aliás, já indicadas antes por Leslie Bethell.¹⁶ Além do mais, o próprio estudo do tráfico no Brasil, já faz alguns anos, deixou de ser quase sempre um capítulo dos trabalhos sobre a escravidão, à exceção de alguns importantes estudos,¹⁷ tornando-se tema de investigações específicas de uma historiografia econômica, social e política, renovada pelos avanços metodológicos e teóricos da pesquisa histórica desde ao menos a década de 1980.¹⁸

¹⁵ Cf. Ferreira, “Abolicionismo”, p. 159.

¹⁶ Cf., por exemplo, Robert Slenes. “Malungu Ngoma vem: África coberta e descoberta no Brasil”, in Nelson Aguilar (org.), *Mostra do redescobrimento: negro de corpo e alma* (São Paulo: Associação Brasil 500 Anos Artes Visuais, 2000), pp. 212-233; Sidney Chalhoub, *A cidade febril. Cortiços e epidemias na Corte imperial*, São Paulo: Companhia das Letras, 1996; Flávio Gomes, *Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas – Rio de Janeiro, século XIX*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994; Flávio Gomes, “Experiências transatlânticas e significados locais: idéias, temores e narrativas em torno do Haiti no Brasil escravista”, *Tempo*, v. 7, n. 13 (2002), pp. 209-246; Dale T. Graden, “Uma lei ... até de segurança pública”: resistência escrava, tensões sociais e o fim do tráfico internacional de escravos para o Brasil (1835-1856)”, *Estudos Afro-Asiáticos*, v. 30 (1986), pp. 113-150; Bethell, *A Abolição*. Ainda sobre a síndrome do haitianismo, ver Luís Mott, “A revolução dos negros do Haiti e o Brasil”, *História: Questões & Debates*, v.3, n.4 (1982); e José Maia Bezerra Neto, “Ousados e insubordinados. Protesto e fugas de escravos na Província do Grão-Pará (1840-1860)”, *Topoi*, v. 2 (2001), pp. 73-112. Para uma crítica dessa historiografia recente, ver Jeffrey Needell, “The Abolition of the Brazilian Slave Trade in 1850: Historiography, Slave Agency and Statesmanship”, *Journal of Latin American Studies*, v. 33 (2001).

¹⁷ Ver, por exemplo, Bethell, *A Abolição*; Robert Conrad, *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1985; Pierre Verger, *Fluxo e refluxo. Do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII a XIX*, Salvador: Corrupio, 1987; Luís Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de escravos*, São Paulo: Editora Ática, 1988.

¹⁸ Cf., por exemplo, Manolo Florentino, *Em costas negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII-XIX)*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997;

Nessa perspectiva, o combate ao tráfico assumia importância como questão social e política, que afetava também o Grão-Pará, ainda que o último carregamento direto de escravos da África para Belém tenha sido em 1834, não sendo uma atividade econômica importante para a província paraense, tanto que a população cativa africana era bastante pequena, sobressaindo-se a crioula, desde ao menos a década de 1850.¹⁹ Entendo, todavia, que se a ausência desse tráfico revela a incapacidade da província em disputar escravos africanos com outras áreas brasileiras junto ao continente africano,²⁰ incapacidade que parece definitiva com o estouro da Cabanagem (1835-1840), não quer dizer que o estudo da repressão a esse “infame negócio” no contexto do Grão-Pará, ainda mais sendo uma província marítima, seja por si só desimportante e nada nos possa dizer; reduzir a presença do tráfico só ao seu sentido estritamente econômico leva-nos a perder de vista outras histórias em torno não só de sua ausência, mas, principalmente, das razões que o levaram a ser extinto. Nesse sentido, questão pendente desde as primeiras décadas do século XIX, a extinção do tráfico atlântico de escravos africa-

Jaime Rodrigues, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, São Paulo: Unicamp, 2000; Jaime Rodrigues, *De costa a costa. Escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola-Rio de Janeiro, 1780-1860)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000; Roquinaldo Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800” (Tese de Doutorado, Universidade da Califórnia, 2003). Ver, ainda, José Curto, “Alcohol and Slaves: The Luso-Brazilian Alcohol Commerce at Mpinda, Luanda, and Benguela During the Atlantic Slave Trade c. 1480-1830 and its Impact on the Societies of West Central África” (Tese de Doutorado, Universidade da Califórnia, 1996); bem como, Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000; e Alberto da Costa e Silva, “O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX”, in Aguilár, *Mostra do redescobrimento*, pp. 74-96.

¹⁹ Vicente Salles, *O negro no Pará, sob o regime da escravidão*, Belém: Fundação Cultural Tancredo Neves, 1988. Sobre o pequeno percentual de africanos, na primeira metade da década de 1850, Luciana Batista demonstra que nos inventários da região de Belém analisados só 6% dos escravos eram africanos, sendo 94% crioulos. Cf. Luciana Marinho Batista, “Demografia, família e resistência escrava no Grão-Pará (1850-1855)”, in José Maia Bezerra Neto e Décio Guzmán (Orgs.), *Terra matura. Historiografia e História Social na Amazônia* (Belém: Editora Paka-Tatu, 2002), pp. 201-230, particularmente a p. 215.

²⁰ Ver MacLachlan, “African Slave Trade”. Ainda sobre o tráfico para a Amazônia até as primeiras décadas do século XIX, Anaíza Vergolino e Silva, “O negro no Pará – A notícia histórica”, in Carlos Rocque (org.), *Antologia da cultura Amazônica*. Vol. VI, Antropologia – Folclore (Belém: Amazônia Edições Culturais LTDA./AMADA, 1971), pp. 17-33. Ver também José Maia Bezerra Neto, *Escravidão negra no Grão-Pará, séculos XVII-XIX*, Belém: Editora Paka-Tatu, 2001.



nos, a partir de 1850, se insere no processo de desconstrução da escravidão, marcado por suas idas e recuos ou descontinuidades. Compreensão essa que compartilho com parte da historiografia, lembrando Maurílio de Gouveia, quando disse ter sido a “lei de 1850 [Lei Eusébio de Queiroz] a primeira e decisiva etapa na história da extinção do cativo no Brasil”;²¹ o que, aliás, já diziam os sujeitos à época, quando, por exemplo, D. Pedro II respondeu aos emancipadores franceses “du Comité pour l’Abolition de l’Esclavage”, em 1867, que: “A emancipação dos escravos, consequência necessária da extinção do tráfico, era uma questão de oportunidade”.²² Impasse que Perdígão Malheiro, definiu bem: “O fio de Ariadne era este: *extinção do tráfico* e depois *a abolição da própria escravidão*”.²³

Todo zelo na repressão ao tráfico

Em circular reservada aos presidentes de província, em 14 de abril de 1852, o ministro da justiça Eusébio de Queiroz ponderou que se criando “a maior somma de interesses contrários ao tráfico”, deviam ser aplicados “em favor dos habitantes do litoral os mesmos prêmios” pagos aos “aprehensores no mar”. Assim, devia fazer o Presidente do Pará, “especialmente n’aquelles pontos da costa em que os desembarques se possam mais facilmente verificar”, sendo necessário, porém, fazer “sentir muito claramente” que os

prêmios serão dados unicamente no caso de ser feita a apprehensão no acto do desembarque, ou immediatamente depois, e antes que [os africanos] possam ser-se confundidos com os escravos anteriormente existentes, pois da suposição contrária resultariam graves inconvenientes;²⁴

²¹ Cf. Maurílio de Gouveia, *História da escravidão*, Rio de Janeiro: Gráfica Tupy LTDA Editora, 1955, p. 126.

²² *Apud* Evaristo de Moraes, *A escravidão africana no Brasil (Das origens á extinção)*, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1933, p. 107. Ver também Francisco Luiz Teixeira Vinhosa, “A emancipação dos escravos. A pedra que poderia esmagar D. Pedro II”, *Revista do IHGB*, v. 149, n. 358 (1988), pp. 1-15.

²³ Cf. Perdígão Malheiro, *A escravidão*, p. 45.

²⁴ APEP, SPP, Ofícios do Ministério dos Negócios da Justiça (daqui adiante OFMNJ), ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 14/04/1852.



o que demonstra os limites impostos à repressão do tráfico no respeito à propriedade escrava, particularmente em relação aos africanos importados e escravizados ilegalmente, após 7 de novembro de 1831, e antes de 4 de setembro de 1850, o que é possível apreender do discurso de Eusébio de Queiroz na Câmara dos Deputados, em 16 de julho de 1852, quando justificando a manutenção da Lei de 7 de novembro de 1831, apesar da aprovação da Lei de 1850, dizia que cabendo à primeira combater o tráfico antes de 1850:

é deixar que a respeito do passado continue sem a menor alteração a legislação existente. (...) Assim deixar subsistir essa legislação para o passado, é anistiá-lo; revogá-la para o futuro só no ato da introdução [dos africanos], é criar o perigo só para os introdutores.²⁵

Em sua circular reservada, Eusébio de Queiroz determinou, ainda, que havendo qualquer apreensão devia o presidente informar-se das circunstâncias e decidir se era o caso de se pagar o prêmio, relacionando as pessoas que o mereçam, conforme informação prestada ao Ministério da Justiça.²⁶ Esse ministro, ainda em abril de 1852, confidenciou aos presidentes de províncias que lhe constava

organizada ou deve organizar-se brevemente uma associação para fazer o tráfico de Africanos nos Portos do Brasil, tendo ramificações em Lisboa, Ilhas dos Açores, Havana, Montevideo e no Império, e que muito provavelmente se servirá em suas especulações criminosas das bandeiras Americana e Sarda.

Dáí, recomendou “muito particularmente” aos presidentes que dessem “todas as providências, com o fim de evitar que tal associação tenha bom êxito em seus intentos, quer se sirva d’aquellas bandeiras, quer de qualquer outra”; prevenindo-os igualmente das suspeitas de que o brigue Pedro II, construído por conta de Thomaz da Costa Ramos, “já foi comprado, ou sel-o-há por essa mesma associação”, sendo necessá-

²⁵ Cf. Discurso de Eusébio de Queiroz de 16/07/1852, *apud* Perdigão Malheiro, *A escravidão*, p. 213.

²⁶ APEP, *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 14/04/1852.



ria redobrada vigilância a respeito desse navio, “como suspeito de destinar-se ao tráfico de Africanos”.²⁷ Thomaz da Costa Ramos, ao lado de Manoel Pinto da Fonseca e de José Ferraz Corrêa, era um dos “principais abastecedores de negros das províncias do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco”.²⁸

Sobre o brigue Pedro II, em 9 de novembro de 1851, Eusébio de Queiroz já dissera ao Presidente do Pará ter-se iniciado sua construção em 1849, entrando em junho de 1851 no porto de Gênova, rebocado por um vapor. Disse, ainda, que o dono do navio, construído

evidentemente para empregar-se no tráfico de Africanos, como que mudou de destino e tratou de dar-lhe outra direção na construção, espalhando que era para a Marinha Imperial, preparou-o para receber artilharia e pondo-lhe na popa as armas Brasileiras, deu-lhe o nome de “D. Pedro II”.

Contou também que, desconfiando ser uma dissimulação, mandou o cônsul do Brasil em Gênova examinar o navio, mas seu dono não permitiu. Assim, era possível que “esse navio ainda se destine ao tráfico de Africanos”, sendo necessária “a maior vigilância a respeito d’ele, embarcando a sua viagem para qualquer parte sem que seu destino lícito seja muito patente e corroborado por uma fiança eficaz”, caso tocasse o litoral paraense, sendo descritas as suas “dimensões principaes”. Em 12 de dezembro, Eusébio de Queiroz alertava que o brigue Pedro II deixou Genova, tocando em Marselha, com destino ao Rio de Janeiro.²⁹

O uso de bandeiras de certas nações por navios negreiros era também parte das estratégias dos traficantes, pois ficavam sob a proteção das leis de países sem acordos com a Inglaterra, permitindo o direito de visita, busca e apreensão mútua de navios suspeitos de tráfico,

²⁷ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 19/04/1852.

²⁸ Cf. Gouveia, *História da escravidão*, p. 129. Sobre o poder desses traficantes, ver Bethell, *A Abolição*, p. 325, 328, 330, 387, 388 e 400.

²⁹ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 9/11/1851; e *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 12/12/1851.

ainda que tais nações proibissem o mesmo. O uso de bandeiras estrangeiras por traficantes brasileiros ou residentes no Brasil vinha desde quando o governo imperial proibiu o tráfico, no início da década de 1830, sendo a primeira opção o uso do pavilhão português.³⁰ Exemplo disto é a correspondência reservada de José Ildefonso de Sousa Ramos, ministro da justiça, de 22 de junho de 1852, comunicando ter o patacho português *Paquete de Luanda* zarpado do porto do Rio de Janeiro com escalas para a Costa da África, já que demonstrou empregar-se no comércio lícito, ainda que houvesse “fundadas suspeitas de que na Costa d’África se arme para o tráfico, e traga africanos para algum de nossos portos”; daí Sousa Ramos informar os sinais do patacho, recomendando ao Presidente do Pará “sobre elle a maior vigilância, prevenindo-o de que se entrar nos portos dessa Província dentro destes seis mezes o dito pataxo, deverá logo ser detido para sobre elle proceder-se aos exames necessários”.³¹

Ainda sobre suspeitas envolvendo navios de bandeira portuguesa, em sua circular reservada de 17 de maio de 1856, o ministro José Thomaz Nabuco de Araújo relatou ao presidente da província paraense notícias de que, em 9 de março, saiu do porto de São Martinho, na costa norte de Portugal, o patacho *Roberto*, de propriedade de Miranda Magno Fernandes, suspeito de empregar-se no tráfico de africanos, “não só pela grande quantidade de mantimentos e aguada”, mas “também por ter deixado furtivamente as águas do referido porto, evitando assim as averiguações e pesquisas das autoridades locais, que desconfiavam do verdadeiro destino desse navio”; pelo que convinha ao presidente dar as suas ordens às autoridades litorâneas, “a fim de que ficassem advertidas e vigilantes sobre o destino e o projeto do patacho ‘Roberto’, providenciando sobre sua apreensão e perseguição dos criminosos”. Anos antes, em 29 de setembro de 1852, o ministro Sousa Ramos informara aos presidentes das províncias litorâneas que vários navios de bandeira portuguesa e sarda, “sobre os quaes pesão suspeitas de se destinarem ao tráfico de Africanos”, deixaram o porto da capital da Bahia, uma vez

³⁰ Cf. Bethell, *A Abolição* pp. 121-123, 221 e 326.

³¹ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 22/06/1852.



que se despacharam legitimamente; mas, navegando sob suspeição, cumpria ao Presidente do Pará dar as “ordens mais terminantes”, para que se algum desses navios aí chegasse fosse com rigor examinado “a respeito da sua viagem, carregamento, passageiros, signaes que indicão o emprego no tráfico, devendo qualquer suspeita ser motivo para sua apreensão e processo”.³²

Sobre o uso de bandeira sarda ou romana, em 15 de abril de 1853, Sousa Ramos informou ao Presidente do Pará o ofício reservado da Legação Imperial em Montevideo ao Ministro dos Estrangeiros de 23 de março, sobre “suspeitas fundadas de ter sahido daquelle porto [Montevideo] para o tráfico na Costa d’África, o Brigue Romano Maria, antes Sardo, com o nome de Prudência”. O ministro da justiça, então, ordenou ao presidente que desse

as mais terminantes ordens para *que se não consinta o desembarque de Africanos* nessa Província, se por ventura o dito Brigue for ter a algum porto della, procedendo-se nesse caso á minuciosas indagações para a sua apreensão, e prisão dos indivíduos que se tornarem suspeitos.³³

No caso do uso do pavilhão norte-americano por navios que foram ou fingiam ser daquele país e envolvidos no tráfico para o Brasil, esse uso vinha principalmente desde 1838, mas aumentou consideravelmente na segunda metade da década de 1840, sendo em 1848, 20%; e em 1850, 50% dos navios negreiros.³⁴ Em 9 de fevereiro de 1856, Nabuco de Araújo, ministro da justiça, oficiou ao presidente do Pará, Rego Barros, que o governo soubera que duas naves norte-americanas viajaram à costa africana, “entre o Cabo Lopes e o Congo para carregar escravos, com destino à Costa do Brasil”; ordenando, então, o uso de todos os meios à disposição para impedir “qualquer desembarque, que

³² APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 17/05/1856; e *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 29/09/1852.

³³ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 15/04/1853. Destaques meus.

³⁴ Cf. Bethell, *A Abolição* p. 46, 47, 221 e 224. Ver também Dale T. Graden, “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858”, *Afro-Ásia*, n.35 (2007), pp. 9-35.



se tente n'essa Província”, mandando ainda fazer as “mais rigorosas pesquisas para saber” se, no Pará, se achava D. Francisco Rivarosa, que deveria ser preso e remetido para a Corte “à disposição do Chefe de Polícia”. Algum tempo depois, em 17 de outubro de 1857, o ministro da justiça, Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos, disse que foi informado pelo vice-cônsul brasileiro na Ilha da Madeira que, em 2 de setembro, se despachou para o Rio de Janeiro o patacho americano *W. H. Stuart*, “de 26 tonelladas e 9 pessoas de tripolação, do qual é mestre Dujant”. No entanto, dizia Pereira de Vasconcellos, circulara o boato de que antes de ir para o Rio de Janeiro, o *W. H. Stuart* “iria à Costa d'África carregar Africanos”; daí recomendava ao presidente do Pará que alertasse as autoridades provinciais, “ordenando-lhes toda a vigilância no caso de que o referido Patacho procure as águas d'essa Província para tentar qualquer desembarque de Africanos”.³⁵

Os traficantes eram de fato astuciosos e cheios de engenhosidade, tanto que não se limitavam a usar apenas as bandeiras de outras nações, sejam sarda, portuguesa, norte-americana ou uruguaia, além da brasileira. Trocavam de bandeiras e os nomes dos navios, bem como de capitães, proprietários e consignatários, despachando legalmente seus navios com cargas lícitas e legais, ainda que visassem ao comércio negreiro. Assim é que, em 19 de setembro de 1853, Nabuco de Araújo alertou que no Rio da Prata se preparavam dois navios para o tráfico, “sendo hum o ‘Enrico’, outr’ora ‘General Garron’, Capitão Antônio dos Santos, que navega com bandeira Oriental, e hoje traz a Brasileira, de que he consignatário em Montevideo Francisco Surini, e agente no Rio de Janeiro Pinto Coimbra”; e o “outro, o ‘Colonizador’, Capitão Manoel Nunes Barboza, antigamente com bandeira dos Estados Unidos, e agora com a Oriental”, que de Montevideo zarpou rumo para os Portos do Sul e Pernambuco “com cargas de animaes”. Nabuco de Araújo suspeitava que tais navios viessem ter seus negócios ilícitos no Brasil, daí determinava ao Presidente do Pará suas “precisas providências para que

³⁵ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 09/02/1856; e *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 17/10/1857.



taes navios sejam observados caso demandem qualquer porto dessa Província, empregando a maior vigilância para que não realizem seus intentos”, agindo com rigor contra os culpados se “infelizmente” houvesse “algum desembarque de Africanos”.³⁶

Os diversos ministros da justiça preocupavam-se, de fato, com prováveis desembarques ilegais de escravos africanos na costa brasileira, sendo o teor de diversas correspondências secretas aos presidentes provinciais a necessidade de rigoroso combate aos traficantes. Era o caso de Pereira de Vasconcellos que, na circular reservada de 26 de outubro de 1857 ao presidente do Pará, recomendava que, escutando o chefe de polícia, ou outras pessoas que possam “inspirar confiança”, fossem empregados nas “localidades dessa Província, onde se deva recer qualquer desembarque de Africanos” agentes que informassem “de tudo quanto a esse respeito ocorrer”, cabendo ao presidente lhe arbitrar “uma gratificação rasoável, e dando mensalmente conta ao Governo Imperial das informações, que lhe forem prestadas”.³⁷

A princípio, pode parecer inusual o teor da circular reservada do ministro Pereira de Vasconcellos ao presidente do Pará, tal como o das outras enviadas pelos demais ocupantes desse ministério, quando se pensa que o esperado seria não haver qualquer possibilidade de tráfico atlântico de escravos africanos nas costas do Pará na década de 1850, até porque, desde os anos 30, nessa província não havia mais tráfico direto da África, além da distância do litoral paraense do Centro-Sul. O esperado seria desembarques no litoral fluminense, capixaba ou paulista, quando muito em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, áreas bem mais próximas; ou, então, em Alagoas, região próxima à Bahia e a Pernambuco, províncias ainda importadoras de escravos em razão da economia açucareira. Pelo menos não esperava encontrar esse tipo de documentação, pensando ser o combate ao tráfico, ainda que tema presente na história brasileira, realidade alheia aos negócios da província paraense. Mas não era, sendo até mesmo as tentativas de desembarques

³⁶ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 19/09/1852.

³⁷ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 26/10/1857.

noutras províncias, como Alagoas ou Pernambuco, assunto nos documentos reservados do Ministério da Justiça ao governo da província do Pará.³⁸

Sobre a tentativa de desembarque de africanos na costa pernambucana, em Serinhaém, em 13 de outubro de 1855, com a conivência de autoridades locais, o ministro da justiça, Nabuco de Araújo, em correspondência reservada de 6 de novembro ao presidente do Pará demonstrou apreensão por suspeitar não ser um fato isolado, o que exigia “da parte das autoridades do littoral *todo zelo na repressão do tráfico*”, recomendando ao presidente que despertasse “toda a vigilância das ditas autoridades a este respeito, devendo substituir aquellas que não inspirassem confiança e forem suspeitas de conivência ou negligência”. O presidente devia também propor “quaisquer meios, que se devão empregar para effetiva repressão d’esse crime e dependão do Governo Imperial”. Em seu despacho à margem do ofício do ministro, o presidente Rego Barros o dava a conhecer ao chefe de polícia, juizes de direito, promotores públicos e comandantes, inclusive da Guarda Nacional.³⁹

A repressão ao desembarque de africanos em Serinhaém ainda levou Nabuco de Araújo a escrever reservadamente ao presidente da Província Henrique Beaurepaire Rohan, em 4 de fevereiro de 1856, sobre a certeza do governo de que Augusto Cezar de Mesquita, sobrinho de Wandelcok, chefe da Estação Naval do Norte, era o capitão do palhaborde apresado com africanos no litoral pernambucano. Suspeitava o ministro que Mesquita se tivesse refugiado no Pará, então ordenando que fosse “infallivelmente capturado”, se aí aparecesse, autorizando a polícia a “prometter um prêmio vantajoso por essa prisão”, que era para o governo da “maior importância”. Em 9 de junho de 1856, novamente o ministro recomendou ao presidente do Pará seus esforços para a prisão de Mesquita, enviando os sinais deste: altura regular, bela presença,

³⁸ Sobre tentativa de desembarque em Alagoas e sua pronta repressão, ver APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 02/07/1856. Sobre desembarque em Serinhaém, ver: APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 06/11/1855.

³⁹ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 06/11/1855. Destaques meus.



olhos castanhos e vivos, barba cheia, com idade de 28 a 30 anos, sabendo falar inglês.⁴⁰

O comércio de escravos para Cuba também inquietava as autoridades brasileiras, já que traficantes norte-americanos envolvidos nele podiam, associados ou não a outros contrabandistas, desembarcar africanos na costa brasileira.⁴¹ A proximidade do litoral paraense da região caribenha podia também ajudar os intentos desses traficantes, até porque os mundos do Caribe, das Guianas e do Pará não se desconheciam, estando conectados de alguma forma. Em 17 de maio de 1854, o ministro Nabuco de Araújo, em circular reservada ao presidente da província, achava possível que os navios “Guerra” e “Trajano”, armados em grande parte por “hum dos principaes Agentes do contrabando de Africanos”, tentassem desembarcar africanos no Brasil. Tais navios, disse o ministro baseado no agente consular brasileiro, deixaram a cidade do Porto para conduzir escravos africanos para Havana, segundo se dizia, mas se sabia ser “isso hum estratagema para distrahir as vistas do Governo Imperial”, sendo seu destino o Brasil; face isto, devia o presidente ordenar que as autoridades provinciais ficassem alertas, o que de fato foi feito. Em 30 de abril de 1859, em circular reservada, o Barão de Muritiba dava outras razões conjunturais que deviam deixar alertas as autoridades brasileiras, ao considerar

possível e até provável que os traficantes de negros os queirão importar de novo no Brasil, aproveitando as presentes circumstancias em que se se attribui à falta de braços a carestia dos gêneros alimentícios, que a pequena lavoura costuma fornecer e mesmo o deperecimento que se vae sentindo na grande.

Segundo o Barão, devia-se “tudo recluir-se do gênio empreendedor e aventureiro de alguns Norte-Americanos, que se dedicarão ao

⁴⁰ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 04/02/1856; e *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 09/06/1856.

⁴¹ Sobre o assunto, ver Graden, “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos”.

Tráfico de Africanos para a Ilha de Cuba”, já que esses fatores conjunturais haviam de “acoroçoar e mesmo provocar os antigos traficantes que ainda não perderão as esperanças de renovar suas criminosas especulações e auferir lucros que de algum modo compensão os perigos que assentão”. Assim, recomendava que o presidente ordenasse toda vigilância das autoridades do litoral, e, se necessário, “estabeleça agentes que vigiem pontos importantes, para que dêem informações imediatas sobre qualquer facto que possa indicar tentativa de armamento para o tráfico ou desembarque próximo”, exortando o “patriotismo” do presidente e a confiança nele posta no combate ao tráfico, “para de uma vez acabar a obra que a Religião, a civilização e o dever exigem e o Governo Brasileiro tão franca e lealmente incitou em 1850”.⁴²

A 11 de maio de 1859, o Barão de Muritiba dizia, baseado no ministro dos Estrangeiros, que a marinha britânica apreendera dois navios “que se empregavam no Tráfico de Africanos”, reiterando ao presidente a recomendação já feita na circular de 30 de abril; pois, se os cruzeiros ingleses ainda combatiam *tumbeiros* em 1859, o governo imperial devia redobrar sua vigilância e seu ânimo no combate ao tráfico e aos traficantes reincidentes, não havendo, aos olhos do Império, lugares insuspeitos ou infensos à ação desses contrabandistas na costa brasileira. Em 8 de outubro 1856, o ministro da justiça Nabuco de Araújo, em missiva reservada, informou a notícia de que no rio Zaire, na África Centro-Occidental, se estava “construindo um palhabote, que deve conduzir Africanos para o Brasil” e, embora tivesse como destino os portos de Ilhéus ou Canavieiras na província da Bahia, alertou que podia buscar algum porto paraense, sendo preciso tomar as “cautellas necessárias para que o crime se não effectue ahi, e pelo contrário sejam seus autores capturados para serem punidos na conformidade da lei”.⁴³

⁴² APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Sr. Presidente da Província do Pará*, de 17/05/1854; e *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Sr. Presidente da Província do Pará*, de 30/04/1850.

⁴³ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 11/05/1859; e *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 08/10/1856.

Toda a vigilância... [nas] águas d'essa Província

Em correspondência reservada de 1º de maio de 1857, em francês, a Henrique Beaurepaire Rohan, presidente do Pará, o cônsul inglês Samuel Vines tratou do boato (*bruit*) sobre desembarque de africanos próximo ao Oiapoque, na costa amapaense, ou aí existir depósito clandestino de estrangeiros de cor, sem ciência do poder público brasileiro. Nessa carta, o cônsul solicitava saber se havia alguma verdade nesse boato, a fim de fornecer informações exatas em seu relatório ao governo inglês, considerando ser essa uma das atribuições de seu consulado, bem como ser do interesse do governo brasileiro averiguar tais fatos.⁴⁴

Apesar da tensão nas relações entre Inglaterra e Brasil por conta da questão do tráfico negreiro, inclusive afetando o relacionamento entre os agentes consulares britânicos e as autoridades provinciais brasileiras, também tencionadas por questões político-diplomáticas de coloração local, como no caso de mister Vines, cônsul britânico no Pará,⁴⁵ a apreensão desse não era infundada, pois já vinha de alguns anos rumores ou notícias de que “ao norte d'essa Província (do Pará) existe um depósito de africanos boçaes, a fim de serem d'ahi levados para diferentes pontos do Império”, conforme missiva reservada do Ministério da Justiça à Presidência da Província de 30 de agosto de 1851, na qual se ordenava em nome de “Sua Magestade O Imperador proceder às necessárias indagações a tal respeito”, dando contas ao Ministério.⁴⁶ Afinal, mesmo não havendo mais tráfico direto da África para o Pará, como em todas as demais províncias marítimas, o litoral paraense não estava livre de desembarques clandestinos de africanos por negreiros, com os “traficados” muitas vezes recolhidos em depósitos ocultos, como

⁴⁴ APEP, SPP, Ofícios dos Cônsules, ano: 1851-1859, cx. 162, *Ofício particular do Consulado Britânico no Pará ao Presidente da Província do Pará*, de 1º/05/1857.

⁴⁵ Sobre os conflitos com o cônsul Vines, em 17/04/1857, o ministro José Maria da Silva Paranhos comunicou ao presidente provincial a expectativa de que o governo britânico mandasse “retirar, como espero, esse seo agente”; concluindo que seria melhor assim “do que despedido por nós”. APEP, SPP, Ofícios do Ministério dos Negócios Estrangeiros (daqui adiante OMNE), ano: 1850-1859, cx. 147, *Ofício reservado do Ministério dos Negócios Estrangeiros ao Presidente da Província do Pará*, de 17/04/1857.

⁴⁶ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 30/08/185.



parte da estratégia dos traficantes em despistar as autoridades brasileiras e a marinha inglesa, atuantes na repressão antitráfico, pois, ainda que distante dos principais e mais importantes mercados importadores de mão de obra escrava africana do centro-sul cafeeiro do Império, ainda que não tão distante assim das áreas açucareiras nordestinas importadoras de escravos africanos, o desembarque ilegal de cativos em outros pontos da costa brasileira, como o Pará, podia ter algum êxito, por ser esperada uma menor vigilância, que seria mais forte próxima ao litoral das principais regiões importadoras de escravos.

O *bruit* de desembarques clandestinos de africanos na década de 1850 na costa amapaense, então parte da província paraense, ainda que não confirmado, podia ter fundamento, porque muito provavelmente os traficantes sabiam que, construindo depósitos clandestinos para acomodar africanos após seu desembarque ilegal na área do Oiapoque, visando posterior transporte para outros pontos da província ou do Império, podiam contar a seu favor com a situação de disputa diplomática e de tensão política entre o governo brasileiro e o francês em torno dessa região, conhecida como Contestado, que, desde meados do século XIX, se tornou por acordo zona neutra. Zona aberta a todo sorte de aventureiros e fugitivos livres ou escravos,⁴⁷ servia de refúgio também aos traficantes que, agindo na sombra do Estado brasileiro, talvez esperassem ter a vantagem de ficarem imunes à ação da marinha brasileira e, quem sabe, da inglesa, pois a atuação dessas na costa da região do Contestado podia causar uma reação francesa em defesa da neutralidade dessa área. Mas, se essa era a esperança dos traficantes, os agentes britânicos, tal como o cônsul Vines, e as autoridades brasileiras não estavam dispostos a alimentá-la. Nesse caso, aliás, a repressão ao tráfico pelo governo imperial, enquanto medida de segurança pública, ganhava coloração local, ainda que de interesse nacional, pois a repressão à ação dos trafi-

⁴⁷ Sobre o Contestado, ver Francinete do S. Santos Cardoso. "O Contestado Franco-Brasileiro: conflitos e representações", in Fernando Arthur de Freitas Neves e Maria Roseane Pinto Lima (orgs.), *Faces da História da Amazônia* (Belém: Editora Paka-Tatu, 2006), pp. 573-626. Ver com ênfase nas fugas escravas, José Maia Bezerra Neto. "Nas terras do Cabo Norte: fugas escravas e histórias de liberdade nas fronteiras da Amazônia Setentrional (século XIX)", texto apresentado no Simpósio: Território e ocupação da Amazônia luso-brasileira (séculos XVII a XXI), 52º ICA, Universidad de Sevilla, 17-21 de julio de 2006.

cantes na região do Contestado se somava a outras ações de combate ao mundo da desordem nessa região de fronteira e litígio.

Nesse contexto, ainda foi que, em 20 e 24 de dezembro de 1858, Manuel de Frias e Vasconcellos, presidente do Pará, em dois ofícios a José Maria da Silva Paranhos, ministro dos estrangeiros, comunicou “sobre o supposto desembarque de africanos na Guyana Francesa com destino a essa Província [do Pará]”. Em resposta reservada de 11 de novembro de 1859, Silva Paranhos informou ter dado conhecimento naquela mesma data ao ministro da justiça sobre o que lhe comunicou o governante provincial; afinal, embora assunto da pasta ministerial dos estrangeiros, também seria do Ministério da Justiça por ser questão relativa ao tráfico de escravos africanos e à sua repressão.⁴⁸ Dessa vez, os traficantes preferiam desembarcar os africanos em território francês, fazendo-os passar para o lado da fronteira brasileira, mas buscando tirar vantagens das disputas territoriais entre as nações francesa e brasileira em torno do Contestado.

A região do Contestado não seria a única área da costa paraense a ter visita dos *tumbeiros*, segundo denúncias e suspeitas ditas na correspondência reservada da presidência da província para o Ministério da Justiça. A costa atlântica do nordeste paraense parece também ter sido visitada pelos negreiros. Em 6 de setembro de 1859, João Lisboa Paranaguá, ministro da justiça, acusou o recebimento do ofício reservado do presidente do Pará, de 7 de agosto, “communicando a denuncia que lhe dera o subdelegado de Polícia de Cintra relativamente a um barco, suspeito de empregar-se no tráfico, que bordejava em frente à aquella Villa, bem como as providências dadas (...) para verificar essa notícia”. Esperava o ministro que o presidente “attentando à importância que o Governo Imperial liga aos factos que respeitam ao Tráfico de Africanos” lhe desse sem delongas “o resultado dos esforços louváveis que tem empregado no empenho de conhecer se houve fundamento para aquella denuncia”.⁴⁹

⁴⁸ APEP, SPP, OMNE, ano: 1850-1859, cx. 147, *Ofício reservado do Ministério dos Negócios Estrangeiros a S. Exa. o Snr. Manuel Frias de Vasconcellos* [Presidente da Província do Pará], de 11/01/1859). Neste documento, a referência e o resumo dos ofícios da presidência do Pará.

⁴⁹ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 06/09/1859.

Cabia mesmo todo zelo das autoridades policiais na vigilância do litoral atlântico paraense, face à ousadia e à teimosia dos traficantes. Esse foi o sentido da circular reservada do Chefe de Polícia do Pará, João Baptista Gonçalves Campos, ao delegado de polícia de Bragança, no nordeste paraense, em 18 de julho de 1856, quando informou que, em 2 de maio, o brigue “Pensamento” saiu de Tenerife para Benguela, na África Centro-Occidental, e, presumivelmente, destinava-se ao “tráfico de Africanos”. Daí suas ordens para que o delegado tivesse “sob sua vigilância esse Navio se demandar algum porto de seo districto; previna o desembarque e persiga os criminosos se lograrem effectua-lo”.⁵⁰ O chefe de Polícia cumpria o que lhe fora mandado fazer pelo presidente provincial, que agiu conforme ordens do ministro da justiça, Nabuco de Araújo, ditada em missiva reservada de 25 de junho de 1856. Lendo essa e comparando-a com aquela do chefe de polícia do Pará, percebe-se que a segunda reproduz quase que literalmente todo documento do Ministério da Justiça, usando os mesmos termos em suas ordens às autoridades policiais. Disse então o ministro ao recomendar ao presidente suas ordens às autoridades locais: “[que elas] tenham sob vigilância esse navio se demandar algum porto do respectivo districto, e previna o desembarque ou persiga os criminosos se lograrem effectual-o”.⁵¹ Na repetição quase literal das palavras do ministro, o chefe de polícia não deixou dúvidas de que não podia haver outras interpretações, falta de clareza ou tibieza na execução de suas ordens, funcionando, assim, a cadeia de comando em tom unissonante.

Noutra ocasião, é possível ver que a chefatura de polícia da província estava de fato vigilante na repressão ao tráfico. Em 8 de agosto de 1856, o Ministro dos Estrangeiros, Silva Paranhos, em documento reservado ao presidente do Pará, acusou o recebimento de seu ofício confidencial privado, de 16 de julho, que trazia anexa cópia do ofício

⁵⁰ APEP, Segurança Pública/Secretaria de Polícia do Pará (daqui adiante SP/SPPA), Ofícios das Delegacias e Subdelegacias, ano: 1850-51, 1855-57, 1859, *Circular reservada do Chefe de Polícia do Pará, João Baptista Gonçalves Campos, ao Snr. Delegado de Polícia de Bragança*, de 18/07/1856.

⁵¹ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Correspondência reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 25/06/1856.



do “Chefe de Polícia dessa Província e [do] auto de exame á que se procedeu no Hiate baleeiro Americano – Eliza Janes – do qual havião suspeitas de empregar-se no tráfico de Africanos”. Desse fato, o presidente inteirava o ministro dos estrangeiros por envolver navio norte-americano, com a investigação, concluindo pelo seu emprego no “tráfico lícito”,⁵² pois nem todo tráfico seria ilegal ou ilícito.

A prevenção acerca dos navios norte-americanos, sabe-se, não era à toa. Aliás, em 9 de fevereiro de 1856, o ministro da justiça, Nabuco de Araújo, em documento reservado, disse ao presidente do Pará que duas naves norte-americanas “entrarão em um dos portos da Costa d’África entre o Cabo Lopes e Loango para carregar escravos com destino à Costa do Brasil”, portanto cumpria ao presidente, por todos os meios à sua disposição,

impedir qualquer desembarque, que se tente n’essa Província, e que outro sim mande fazer as mais rigorosas pesquisas para saber se se acha ahi D. Francisco Rivarosa, ao qual deverá mandar prender e remetter para esta Corte á disposição do Chefe de Polícia.

Já o ofício reservado do Ministério da Justiça ao presidente do Pará, de 17 de outubro de 1857, sobre o tráfico por navios de pavilhão americano, era diferente por não ser uma circular reservada aos presidentes de todas as províncias litorâneas, o que pode ser visto como uma suposição vaga em relação ao Pará, antes era dirigida a essa província, indicando como possibilidade real a tentativa de desembarque de escravos africanos novos na costa paraense. Disse, então, o ministro Pereira de Vasconcellos saber, pelo Vice-Cônsul brasileiro na Ilha da Madeira, que, a 2 de setembro de 1856, se despachou rumo ao porto de Belém

o Patacho Americano W. H. Stuard, de 26 tonnelladas e 9 pessoas de tripolação, do qual é mestre Dujant, tendo circulado dias depois da sahida o boato de que antes de vir para aqui [Brasil], iria á Costa d’África carregar Africanos.

⁵² APEP, SPP, OMNE, ano: 1850-1859, cx. 147, *Ofício reservado do Ministério dos Negócios Estrangeiros a S. Exa. o Sr. Presidente da Província do Pará*, de 08/08/1856). Neste documento, a referência e o resumo dos ofícios da presidência do Pará.

Daí, devia o Presidente do Pará dar “conhecimento d’esta comunicação ás autoridades, ordenando-lhes *toda a vigilância* no caso de que o referido Patacho procure as *águas d’essa Província* para tentar qualquer desembarque de Africanos”.⁵³

Nos ofícios da Secretaria de Polícia ao presidente de província, era praxe o chefe de polícia relatar o movimento do porto, em especial a entrada e a saída de embarcações estrangeiras. Afinal, essas eram proibidas de navegar pelo Rio Amazonas, só aberto à navegação estrangeira em 7 de setembro de 1867, sendo ainda o controle sobre os navios questão de saúde e segurança pública, por conta das epidemias que atingiam o império. Com a suspeita de envolvimento de navios de outras bandeiras no tráfico de africanos, embora por razões óbvias agissem na sombra, aumentou a preocupação policial com a entrada de navios cujos pavilhões eram identificados usualmente com o tráfico, tal como os norte-americanos ou os portugueses. Para tanto, era necessário ter a polícia os recursos para fazer suas investigações, sendo essa a razão do aviso do Ministério da Justiça ao chefe de polícia do Pará, de 22 de outubro de 1853, quando informou ter o ministério da fazenda autorizado a compra de um escaler para a polícia do porto realizar visitas às embarcações, dizendo ainda ter à disposição da chefatura de polícia na Tesouraria da Província “a quantia de 1:500\$000 [um conto e quinhentos mil réis], que será aplicada ao pagamento das despesas extra ordinárias e secretas da polícia”.⁵⁴ Havia para repressão ao tráfico verba própria na receita da polícia secreta, objeto de correspondência reservada do Ministério da Justiça, a quem prestavam contas de sua aplicação os presidentes de província. Através dessas prestações de contas da polícia secreta, percebe-se que ela tinha entre as suas tarefas a repressão ao crime de moe-

⁵³ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 09/02/1856; e *Ofício reservado do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 07/10/1857. Destaques meus.

⁵⁴ APEP, SPP, Ofícios da Secretaria de Polícia da Província do Pará (daqui adiante SPPP), ano: 1852-1853, cx. 167, *Ofício do Chefe de Polícia José Joaquim Pimenta de Magalhães ao Illmo. Exmo. Snr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros, Presidente da Província [do Pará]*, de 23/12/1853. Em anexo, cópia do Aviso do Ministério da Justiça ao Chefe de Polícia da Província do Pará, de 22/10/1853.



da falsa e ao tráfico de escravos africanos, as duas principais atividades criminosas que afligiam o Império na década de 1850.⁵⁵

No combate ao tráfico, uma rede policial e de agentes secretos, agindo na sombra em oposição à dos traficantes era ponto de apoio importante na vigilância e na prevenção de possíveis desembarques de africanos na costa paraense. Era esse o sentido da circular reservada do ministro da Justiça, Pereira de Vasconcellos, ao presidente do Pará, de 26 de outubro de 1857, quando lhe ordenou que

ouvindo o Chefe de Polícia, ou quaesquer outras pessoas, que lhe possam inspirar confiança, empregue nas localidades dessa Província, onde se deva recear qualquer desembarque de Africanos, agentes seus, que informem à V. Exa. de tudo quanto a este respeito ocorrer,

arbitrando-lhes “por esse serviço uma gratificação rasoavel e dando mensalmente conta ao Governo Imperial das informações, que lhe forem prestadas”.⁵⁶

Os traficantes desembarcariam africanos boçais no litoral paraense, porque os poderiam despachar legalmente, através da navegação de cabotagem, entre as províncias brasileiras por conta do tráfico interprovincial, como se fossem escravos dessa ou daquela província, ou como cativos e africanos livres membros da tripulação desses navios, portando passaportes falsos. Daí, a razão do documento reservado, de 14 de abril de 1852, do ministro da justiça Euzébio de Queiroz que, tratando do crescido número de escravos vindos das províncias do norte para a do Rio de Janeiro, face ao alto preço deles nesta província,⁵⁷

⁵⁵ Sobre o assunto ver APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 25/09/1858; e *Ofício reservado do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 1º/10/1859; e *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 12/05/1852.

⁵⁶ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 26/10/1857.

⁵⁷ Sobre a alta dos preços dos escravos, baseado na realidade da província do Rio de Janeiro, Goldsmith diz que: “Entre 1850 e 1858 os preços subiram em 260%, ou a uma taxa média anual de mais de 17%. A partir daí e até o final dos anos 70, os preços flutuaram irregularmente, dentro de uma faixa de 67 a 95% do pico de 1858, permanecendo a 90% do mesmo em 1879.” Cf. Raymond W. Goldsmith, *Brasil 1850-1984. Desenvolvimento Financeiro sob um Século de Inflação*, São Paulo: Ed. Harper & Row do Brasil Ltda/Bamerindus, 1986, p. 34.



dizia existir quem “possa explicar este facto por um modo indirecto de fazer o tráfico”, lembrando não ser “incerto que os traficantes não esquecerão de mandar seus carregamentos para qualquer ponto em que se lhes offereça ocasião, com a esperança de encaminha-los em navios de cabotagem de uma para outra província.” Até porque, segundo Euzébio de Queiroz, os traficantes eram homens que não atendiam “às conseqüências de seo crime e só tratam de enriquecer”. Daí, recomendava ao presidente provincial, visando obstar as maquinações desses homens infames, “usar da maior severidade no exame dos pretos que se tiverem de mandar de uma província para outra”, considerando que “a menor suspeita mesmo insuficiente para determinar um processo criminal deve ser motivo para se negar passaporte e para no acto da visita impedir-se a continuação da viagem”, devendo ele dar “suas ordens mais terminantes”, para que se “impeça o desembarque de pretos, que não se mostram muito regularmente despachados” e debaixo “de qualquer suspeita de serem introduzidos ilegalmente.”⁵⁸

Em 2 de julho de 1852, o Ministério da Justiça, reservadamente, outra vez alertava ao presidente da província que, sob o tráfico interprovincial de escravos, se podia “acobertar[-se] o tráfico de africanos livres”, cabendo-lhe ordenar ao chefe de polícia que não concedesse “passaportes a negros escravos sem que por documento” se “prove de modo incontestável que os mesmos escravos, ou são nascidos no Brasil, ou foram importados antes da lei de 7 de novembro de 1831”, devendo antes, através de “exame individual, reconhecer a identidade do escravo para quem se requer passaporte”. No tocante ao desembarque de escravos originários de outras partes da província paraense, o ministro recomendava que a polícia só permitisse o seu livre trânsito após ter verificado serem tais cativos os mesmos de que tratam os passaportes, sem “a menor suspeita de terem sido ilicitamente importados”. Tais cuidados eram relativos aos escravos comercializados através da navegação de cabotagem. No caso dos que acompanhavam seus senhores em viagens para o seu serviço particular, dizia o ministro que deviam

⁵⁸ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 14/04/1851.

ser adotadas as medidas de praxe, até então aplicadas “para verificação de sua identidade e exame do passaporte”,⁵⁹ até porque a necessidade de coibir os traficantes através da vigilância nos portos, revista dos navios, conferência dos passaportes e exame físico dos escravos em trânsito não devia criar embaraços ao direito de propriedade senhorial de usufruto de seus escravos, sendo o comércio interprovincial de escravos legal, já que o combate ao tráfico negreiro atlântico não implicava necessariamente combater a escravidão que existia como instituição, apesar de lhe ter cortado as raízes.

Um maior rigor na fiscalização do tráfico interprovincial de escravos, inclusive dos que viajavam na companhia de seus proprietários, não se dava só por conta do significativo crescimento do comércio nacional de cativos desde a Lei Euzébio de Queiroz, de 1850;⁶⁰ mas tinha sua razão na necessidade de o governo dar uma resposta política às pressões diplomáticas e, principalmente, às ações navais da Inglaterra no litoral e até mesmo em portos e locais do território do Brasil, salvaguardando que o comércio de cabotagem brasileiro, inclusive envolvendo escravos desde que não africanos livres, fosse respeitado pela marinha inglesa, que, de fato, deixou de interferir em navios envolvidos com “a transferência *legítima* de escravos de uma parte do Brasil para outra”, apesar dos frequentes protestos do governo inglês contra “a desumanidade do comércio costeiro de escravos no Brasil”.⁶¹

O Ministério da Justiça zeloso dos direitos do Brasil na aplicação da legislação antitráfico nas águas e no solo nacionais, não só coibia o tráfico ilegal, travestido de interprovincial, mas dificultava aos traficantes outros expedientes, como passar os africanos livres escravizados como tripulantes das embarcações. Daí o aviso reservado de 20 de agosto de 1851, determinando ao presidente do Pará “as convenientes ordens, para

⁵⁹ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 02/07/ 1852.

⁶⁰ Só para o Rio de Janeiro, província e Corte, entre 1852-1859, vieram do Maranhão, Ceará e Pernambuco, a “nova costa africana”, 26.622 escravos, embora o ministro britânico no Brasil W. D. Christie informasse ao seu governo que só para a cidade do Rio de Janeiro, entre 1852 e 1862, foram 34.688 escravos vindos das regiões do Norte do Brasil. Cf. Bethell, *A Abolição*, p. 423.

⁶¹ Cf. Bethell, *A Abolição*, pp. 400-401, 422-424.



que na Capitania do Porto dessa Província não se matriculassem como marinheiros, africanos, que tiverem menos de trinta e cinco annos de idade, ou foram evidentemente importados antes da cessação do tráfico”, se recomendado “nisto os maiores cuidados e vigilância”; bem como não dessem “despachos de sahida às embarcações em que se encontre qualquer dos signaes de que tratam os differentes parágraphos do art. 32 do Decreto nº 706, de 14 de outubro do anno próximo pretérito, e se verifique alguma das circunstâncias das do art. 33 do mesmo Decreto”. Este aviso, entretanto, em 27 de agosto de 1851, foi aditado pelo Ministério da Justiça, corrigindo-o ao enfatizar como referência a Lei de 1850, ao invés da legislação antitráfico de 1831, recomendando ainda que o presidente fizesse “executar o referido Aviso com a maior circunspecção, a fim de não causar sérios embaraços à navegação de cabotagem”.⁶²

Uma questão de honra e de dever

A defesa da soberania e dos direitos da marinha mercante brasileira, face à agressiva política britânica antitráfico na costa do Brasil, já não podia ser mais só retórica do governo brasileiro em seus jogos diplomáticos com os ingleses, era preciso ser uma posição política legitimada no combate aos traficantes de escravos e à extinção do comércio negreiro atlântico para o Brasil, como se vê em circular reservada, de 17 de junho de 1852, do ministro da justiça, Sousa Ramos, ao presidente do Pará, quando informou que o governo inglês suspendera “as ordens que havia dado aos seus cruseiros para a visita e a apreensão de barcos brasileiros em nossa vista no caso de tráfico de africanos”, justo porque o governo brasileiro combatia efetivamente o tráfico, tanto que, graças às “medidas adoptadas” e “com tanta firmeza executadas pelo governo imperial”, se devia “essencialmente o lisongeiro estado de progressiva diminuição e hoje da quase completa extincção do tráfico”, apesar dos esforços no parlamento inglês em atribuir o fim do tráfico aos “meios violentos empregados pelo governo britânico, aos seus cruseiros”.

⁶² APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Aviso reservado do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 20/08/1851; e *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 27/08/1851.



Nesse contexto, Sousa Ramos dizia ao presidente que todo o rigor era necessário para impedir a volta do tráfico, dada “a necessidade de restabelecer e confirmar a verdade (...) que o Governo do Brasil tem força bastante (...) para executar as suas leis.”

Sousa Ramos preocupava-se com o possível retorno do tráfico, porque os “contrabandistas dominados pela ambição (...), talvez encherquem na cessação das violências do cruseiro inglês um embaraço de menos”, animando-se em desembarcar africanos no Brasil, “interrompendo-se d’esta maneira a marcha progressiva da extincção do contrabando”; e assim feito, “quanto este sucesso será desagradável ao Governo Imperial, e quanto terá de prejudicial à honra e aos interesses nacionaes”, dizia, pois, “os inimigos de nossa dignidade acharão pretexto para justificar a violência com que a estrangeiros têm pretendido arrogar a si o direito de fazer a polícia de nossos portos”. Toda vigilância era recomendada ao presidente do Pará, enviando ao Ministério da Justiça, em correspondência reservada, “minuciosa exposição de tudo quanto n’essa província houver ocorrido e chegar ao conhecimento” da presidência, “quer a respeito da effetiva importação de africanos e sua distribuição pelo interior, quer mesmo sobre as suspeitas de que ella se tentasse, ou a intente individuo certo e determinado”, e as medidas tomadas; sendo o presidente avisado de que “ainda quando nada tenha ocorrido que mereça relatar-se”, devia mesmo assim “periodicamente comunicar”.⁶³

O teor da missiva de Sousa Ramos revela ser a repressão ao tráfico atlântico de escravos uma política de Estado do império, não sendo seu teor distinto de diversos documentos reservados de outros Ministros da Justiça aos presidentes provinciais. O próprio Sousa Ramos, nomeado Ministro da Justiça em 11 de maio de 1852, em aviso circular reservado, de 12 do mesmo mês, comunicava que a mudança de ministro não significava alteração alguma na “direcção desta Repartição”, determinando ao presidente do Pará continuar na “mais rigorosa observância das ordens e instruções expedidas” antes, esforçando-se “na per-

⁶³ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 17/06/1852.

seguição dos criminosos e principalmente dos moedeiros falsos e dos traficantes de africanos”, empregando “se possível maiores esforços para a completa extinção do tráfico, pois para o Governo Imperial é esta *uma questão de honra e de dever*”.⁶⁴

A efetiva repressão ao tráfico, desde a Lei Eusébio de Queiroz, não quer dizer que o governo brasileiro não o tentou reprimir após a de 7 de novembro 1831, primeira antitráfico, como se ela fosse só para inglês ver. Lembremos, nesse sentido, acerca do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro, que houve um aumento no volume de escravos importados no período imediatamente anterior à aprovação da Lei de 7 de novembro de 1831, face à possibilidade de término do tráfico, afinal não estava dado de antemão que ela não seria executada;⁶⁵ não esquecendo que, na década de 1830, o governo regencial fez algumas tentativas para coibir o tráfico, inclusive com a captura de 6 navios no litoral fluminense, nos anos de 1834 e 1835. Mas, só com a Lei de 1850, que não suprimiu a de 1831,⁶⁶ a perseguição e a extinção do tráfico tornaram-se parte da agenda política do governo brasileiro, ainda que houvesse mudanças ministeriais ou até substituições de gabinetes.

Na década de 1850, se o combate ao tráfico se fez imperioso por parte da monarquia em face das ações de busca e apreensão de navios brasileiros, até mesmo em portos do Império pelos cruzeiros ingleses, em virtude do *Bill Aberdeen* de 1845, o foi também face à mudança da opinião pública brasileira no momento em que “o tráfico era universalmente condenado”.⁶⁷ Afinal, a ação militar britânica, além das dificuldades encontradas no litoral brasileiro para cumprir o *Bill Aberdeen*, não foi por si só suficiente para dar cabo do tráfico, segundo Bethell, quando diz que apesar do

número recorde de navios capturados pela marinha britânica e subsequentemente condenados em tribunais marítimos (...), o tráfico de escravos para o Brasil não foi absolutamente esmagado. Ao contrário,

⁶⁴ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 12/05/1852. Destaques meus.

⁶⁵ Cf. Florentino, *Em costas negras*.

⁶⁶ Cf. Bethell, *A Abolição*, pp. 100-101, 103 e 384-385.

⁶⁷ Cf. Bethell, *A Abolição*, p. 378. Ver ainda pp. 355, 374-375, 379 e 383.



durante a segunda metade dos anos quarenta ele efetivamente excedeu todos os níveis anteriores.⁶⁸

No ápice da repressão inglesa ao tráfico, entre 1845 e 1849, o comércio de escravos tornou-se mais lucrativo em face do aumento da demanda por cativos, com o maior volume das exportações de café e açúcar, tanto que 50.000 a 60.000 escravos africanos foram importados, sendo a maior parte (2/3) desembarcada no litoral, ao norte e ao sul do Rio de Janeiro, e outra parte no próprio Rio de Janeiro; ao sul de Santos, em Paranaguá; e na Bahia, “cujo comércio aumentou regularmente durante a segunda metade dos anos quarenta”. Daí, porque o ministro Sousa Ramos dissera que o fim das “violências” dos cruzadores ingleses seria “um embaraço de menos” aos traficantes, já que, segundo Bethell, “para eludir o sistema preventivo britânico, o comércio [de escravos] tornou-se mais altamente organizado do que nunca”.⁶⁹ E para combater a capacidade organizativa desses negociantes que passavam a ser vistos como “contrabandistas”, “criminosos” e traiçoeiros inimigos da honra e da dignidade nacional, só fazendo do seu combate “uma questão de honra e dever”, segundo Sousa Ramos.

Daí a repressão ao tráfico ser um ato de vontade política do governo imperial, como resposta à crescente pressão inglesa e à mudança da opinião pública brasileira em particular, sendo importante uma nova lei antitráfico face às imperfeições e ao descrédito da primeira, ainda que a de 7 de novembro de 1831 fosse base para a de 4 de setembro de 1850, sendo inclusive citada pelas autoridades, quando do combate ao tráfico, tanto que já vimos como o Ministério da Justiça instruiu o presidente do Pará a ordenar ao chefe de polícia que não se concedessem “passaportes a negros escravos sem que por documento” fosse provado “de modo incontestável que (...) foram importados antes da lei de 7 de novembro de 1831”, apesar do cuidado em não afrontar o direito de propriedade senhorial.⁷⁰

⁶⁸ Cf. Bethell, *A Abolição*, p. 323.

⁶⁹ Cf. Bethell, *A Abolição*, pp. 323-324. Ver também p. 325 e 326.

⁷⁰ Ver Bethell, *A Abolição*, p. 430, quando trata da ação do ministro da justiça Nabuco de Araújo, em 1854, junto a certo juiz para não cumprir ao pé da letra a Lei de 07/11/1831, visto que o governo não estaria disposto a mexer com essa questão, ainda que decidido a fazer cumprir a lei Eusébio de Queiroz de 04/09/1850.



A repressão ao tráfico, como ato de vontade política, era uma demonstração de força do governo imperial, que se traduzia tanto no uso da Marinha de Guerra contra os negreiros, havendo uma estação naval no Norte, compreendendo o Pará e o Maranhão, e a instalação de “tribunais no Rio de Janeiro, em Belém (Pará), São Luís (Maranhão), Recife, Salvador e Porto Alegre para julgar as embarcações (envolvidas no tráfico) capturadas”;⁷¹ quanto no enquadramento de todo o governo, destacadamente dos presidentes, chefes de polícia e magistrados das províncias marítimas. O caso do desembarque de africanos em Serinhaém, em Pernambuco, em 13 de outubro de 1855, com a conivência das autoridades locais e de famílias importantes, inclusive o presidente e o chefe de polícia,⁷² deixou ainda mais alerta o governo imperial. Lembre-se de que, em 6 de novembro de 1855, o ministro Nabuco de Araújo tratando desse caso considerou existir “fundadas apprehensões de que esse facto não é isolado”, o que exigia “da parte das autoridades do litoral todo zelo na repressão do tráfico”, cobrando ao presidente do Pará “toda a vigilância das ditas autoridades a este respeito, devendo substituir aquellas que não inspirarem confiança, e forem suspeitas de connivência ou negligência”; devendo ainda propor “quaesquer meios, que se devão empregar para effectiva repressão d’esse crime e dependão do Governo Imperial”.⁷³ Antes de Serinhaém, aliás, o governo sancionara a Lei de 5 de junho de 1854, “que ampliava os poderes dos tribunais marítimos especiais criados de conformidade com a lei contra o comércio de escravos de 1850”, saindo o julgamento dos traficantes e seus cúmplices dos júris locais para os tribunais marítimos.⁷⁴

⁷¹ Cf. Bethell, *A Abolição*, pp. 386-387. Com a derrota do caudilho argentino Rosas, em fevereiro de 1852, navios de guerra brasileiros deixaram o Rio Prata e somaram na patrulha do comércio atlântico de escravos africanos, sendo 16 navios, 8 a vapor, posicionados entre Campos, Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul; 3 na Bahia; 3 em Pernambuco e 5 no Maranhão. Estes fariam parte da Estação Naval do Norte. Cf. p. 415.

⁷² Ver Bethell, *A Abolição*, p. 420 e 421; e Gouveia, *História da escravidão*, pp. 130-131, que trata do envolvimento de magistrados no caso de Serinhaém, das punições adotadas e do controle da magistratura pelo governo imperial.

⁷³ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Circular reservada do Ministério e Secretaria de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Pará*, de 06/11/1855.

⁷⁴ Cf. Bethell, *A Abolição*, p. 419.



Leis, segurança pública, e repressão do tráfico de africanos

Não estando mais no governo, Eusébio de Queiroz em discurso no Parlamento brasileiro, em 16 de julho de 1852, afirmou que o combate ao tráfico não devia ser considerado uma questão de partido, mas “uma questão que é inteiramente nacional”. Como tal, disse Queiroz, foi que os conservadores no governo extinguiram o tráfico, aproveitando a oportunidade para acabar tanto ao reconhecer “a revolução que se havia operado nas idéias, na opinião pública do país”, sendo o combate ao contrabando de africanos uma aspiração nacional e não de governo de um partido. Disse, ainda, que a razão fundamental para se extinguir o tráfico foi o medo das revoltas escravas africanas, principalmente no Centro-Sul, citando os casos de Campos, Valença e Vassouras, sendo o seu fim do uma questão pertinente à ordem e à segurança pública, pois sua continuidade representava “um grave perigo contra a nossa segurança interna”, sendo o “conhecimento do perigo que o excesso de africanos trazia ao país a causa principal da modificação que se ia operando na opinião [pública]”.⁷⁵

Quando Eusébio de Queiroz deixou o ministério, seu sucessor, Sousa Ramos, em ofício reservado, de 17 de maio de 1852, informou ao Presidente do Pará que nada mudou no firme e exato cumprimento das ordens de seu antecessor, visando à “fiel execução das *Leis, segurança pública, e repressão do Tráfico de Africanos*”; esperando que o presidente “especialmente neste último ponto [repressão do tráfico]” empregasse “ainda maior empenho”, “para que de huma vez por cesse esse contrabando, que tanto nos acabrunha e vexa perante a civilização do mundo”. Sendo o combate ao tráfico visto como ato de vontade de uma nação soberana e civilizada, Sousa Ramos deixou mais claro ainda a associação entre esse e a segurança pública, em circular reservada de 17 de junho de 1852. Nesta, mesmo informando que o governo britânico suspendera “as ordens que havia dado aos seus cruseiros para a visita e apreensão de barcos brasileiros em nossas vistas no caso do tráfí-

⁷⁵ *Apud* Perdigão Malheiro, *A escravidão*. As citações estão nas p. 201 e 216.



co de escravos”, ordenou a contínua perseguição aos traficantes, visando “effetuar a completa extincção do tráfico, *como medida de conveniência social, de civilização, de honra nacional e até de segurança pública*”, já que maiores deviam

ser os esforços empregados, quando acresce a necessidade de restabelecer e confirmar a verdade de sua parte de muito alcance, que o Governo do Brasil tem força bastante para desempenhar suas vistas [buscas navais] e fazer executar as suas leis.⁷⁶

Uma variação dessa circular de Sousa Ramos, com a mesma data, ao Presidente do Rio de Janeiro, foi citada por Dale Graden, quando argumentou que a rebeldia escrava e o seu medo por parte da elite brasileira, configurando um problema de segurança pública de ordem interna, “influenciaram os funcionários imperiais a tomarem a decisão de apoiar a abolição completa do tráfico de escravos entre a África e o Brasil”.⁷⁷ Bethell também demonstra que o medo da africanização da sociedade e, mais ainda, de revoltas escravas havia, de certa forma, minado as bases de sustentação do tráfico e de seus agentes, contribuindo para a sua condenação pela opinião pública brasileira.⁷⁸ Como já visto, Eusébio de Queiroz apontou razões assemelhadas, com as quais Perdigão Malheiro concordava, ao analisar, em 1867, o contexto que levou ao fim do tráfico, pois reproduziu a fala de Queiróz em anexo à sua obra, *A Escravidão no Brasil*.⁷⁹ No caso da província paraense, é possível não só seguir essa trilha, mas alargar esse caminho, vendo de que forma a repressão ao tráfico no Pará também constituía uma questão de segurança pública; caso se considere o contexto da província à época, quando o combate ao comércio ilegal de cativos, associado à perda de desejo pelo escravo africano, imbricava-se com a preservação da ordem e da segurança pública no pós-Cabanagem, a partir de 1840.

⁷⁶ APEP, SPP, OMNJ, ano: 1850-1859, cx. 146, *Ofício reservado do Ministério dos Negócios da Justiça ao [Presidente da Província do Pará]*, de 17/05/1852. Destaques meus; e *Circular reservada do Ministério dos Negócios da Justiça ao Snr. Presidente da Província do Pará*, de 17/06/1852. Destaques meus.

⁷⁷ Cf. Graden, “‘Uma lei... até de segurança pública’”, p. 114.

⁷⁸ Cf. Bethell, *A Abolição*, pp. 95, 329-330.

⁷⁹ Cf. Perdigão Malheiro, *A escravidão*, pp. 201-222, anexo 7.

Se quizesse fazer revoluções não lhe faltaria gente

Nos primeiros meses de 1840, os últimos grupos cabanos renderam-se ao governo imperial em Luzea, no atual Amazonas, quando “novecentos e oitenta Rebeldes, com as competentes armas; capitaneados por Gonçalo Jorge do Magalhaens” entregaram-se às autoridades, conforme ofício da Câmara Municipal de Belém, em resposta ao Presidente da Província, que noticiara esse fato aos vereadores, em ofício de 7 de maio de 1840.⁸⁰ Bem antes, no entanto, a Cabanagem já havia iniciado o seu fim, quando o último presidente cabano Eduardo Angelim com seus companheiros “rebeldes” deixaram Belém, que então voltou ao domínio do governo da legalidade, em 13 de maio de 1836. A partir daí, com a prisão de Angelim, algum tempo depois, a Cabanagem continuou, até 1840, resistindo nos sertões amazônicos, mas, sem condições dos cabanos reverterem a sua derrota, sendo iniciado o processo de restauração da ordem e da segurança pública ou de pacificação da província.⁸¹

Finda a Cabanagem, com cerca de 30 mil mortos, o seu espectro não se esmaeceu ao longo da década de 1840 e nas seguintes; o medo de novas cabanagens continuaria rondando as mentes e os corações dos partidários da ordem e da legalidade, assombrando-os. Uma das razões desse medo estava no imaginário acerca da Cabanagem, como tempo da “anarquia”, da “desordem” e da “malvadeza”, o chamado “tempo

⁸⁰ Cf. ofício da Câmara Municipal do Pará ao Presidente da Província, *Treze de Maio*, 03/06/1840, n. 7, p. 27.

⁸¹ Sobre a Cabanagem há significativa historiografia, entre eles Domingos Antônio Raiol, *Motins políticos ou história dos principais acontecimentos políticos da província do Pará desde o ano de 1821 até 1835*, Belém: Editora da UFPA, 1970, 2ª edição, publicada na segunda metade do século XIX. Além desse e de outros, ver uma breve contextualização histórica e discussão historiográfica em: José Maia Bezerra Neto, “A Cabanagem: a revolução no Pará” in Armando Alves Filho, José Alves Sousa Júnior, José Maia Bezerra Neto (orgs), *Pontos de História da Amazônia*, V. I (Belém: Editora Paka-Tatu, 2001, 3ª edição revista e ampliada), pp. 73-102. Eliana Ferreira, “Em tempo cabanal: cidade e mulheres no Pará Imperial, primeira metade do século XIX” (Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1999). Luís Balkar Pinheiro, *Visões da Cabanagem: uma revolta popular e suas representações na historiografia*, Manaus: Editora Valer, 2001. Magda Ricci, “Do sentido aos significados da Cabanagem: percursos historiográficos”, *Anais do Arquivo Público do Pará*, v. 4 (2001), pp. 241-271. Magda Ricci, “O fim do Grão-Pará e o nascimento do Brasil: movimentos sociais, levantes e deserções no alvorecer do novo Império (1808-1840)”, in Mary Del Priori e Flávio Gomes (orgs.), *Senhores dos rios. Amazônia, margens e história* (Rio de Janeiro: Elsevier, 2003), pp. 165-193.



cabanal”, bem como a identificação dos cabanos como “bichos-papões”, “assassinos” ou “malvados”, sendo inclusive o termo “cabano” considerado por muitos, e não somente pelas elites, como ofensivo. Em Belém, em novembro de 1877, o sapateiro e inspetor de quarteirão Hilário Bruno de Almeida e o português taberneiro Antonio Marinho da Moia “processaram um ao outro por crime de injúria”, sendo a primeira queixa dada por Hilário que, na discussão com o taberneiro, se sentiu ofendido por este lhe ter chamado dentre outros insultos de “Cabano”.⁸²

Se, na década de 1870, o termo cabano era visto como ofensa, nas anteriores não devia ser diferente. Ter sido cabano não era bem visto, sendo o seu contrário, partidário da ordem e da legalidade, sinônimo de pessoa honrada e bom cidadão. Daí a folha de serviço dos que estiveram ao lado da ordem contra a Cabanagem ser algo lembrado nas solicitações ao poder público. Outras vezes, suspeitos de envolvimento com os cabanos e sua rebelião tinham, em declarações de terceiros, documentos comprobatórios de seu caráter, inclusive político. Assim se deu com Manoel Nogueira, ninguém menos que irmão de um dos líderes, terceiro e último presidente cabano Eduardo Nogueira, o Angelim. Manoel Nogueira tinha a seu favor declarações dadas pelo capitão do 4º Regimento da 2ª Linha extinta, Manoel José; por dona Magdalena Marques e pelo comendador da Ordem de Cristo e coronel de Infantaria da 2ª Linha extinta Giraldo José de Abreu, atestando suas atitudes honradas e dignas para com eles, inclusive salvaguardando suas vidas, quando da Cabanagem. Declarou, então, o capitão Manoel José que Manoel Antonio Nogueira “sempre teve regular conduta, dando ordem à sua vida, e retirando-se de partidos muito obediente as Leys e as autoridades” e que “na infeliz época da Rebelião, que soffreo esta Província”, estando Manoel José “refugiado na caza de José Agostinho de Oliveira, no Itapicurú”, ali conheceu Manoel Nogueira que foi “sempre em favor da ordem, e opposição aos malvadosos, prestando socôrro às famílias contra a sanha dos escravos insubordinados, e impedindo o aniquilamento das cazas e lavouras”, conforme declaração datada de 21 de junho de 1839.

⁸² Conceição Almeida, “O termo insultuoso: ofensas verbais, história e sensibilidades na Belém do Grão-Pará (1850-1900)” (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Pará, 2006), pp. 31-32.

Em 26 de fevereiro de 1838, Dona Magdalena declarou que, “na ocasião da retirada das Authoridades e forças legaes” de Belém, em agosto de 1835, sua casa foi invadida e saqueada pelos “Cabanos”; mas, ficando sob a proteção de Manoel Nogueira, novos saques foram impedidos, sendo conservado em sua casa o que lhe restou, pelo que ficou muito grata. O coronel Giraldo José de Abreu prestou testemunho mais significativo:

Attesto, que na Revolução de 7 de Janeiro de 1835 [data da primeira tomada de Belém pelos cabanos], não me consta entrasse [nela o] Sr. Manoel Antonio Nogueira, nem cometesse actos criminosos em todo tempo [dos] governos intrusos de Malcher e Vinagre [primeiro e segundo presidentes cabanos, respectivamente]: depois de tomada a cidade pelos R[evolucionários] em 23 de Agosto do mesmo anno [data da segunda tomada de Belém pelos cabanos], achando-me azilado em caça de S. Exa. o [Bispo ?] vi algumas vezes aparecer ali o dito Sr. Nogueira, e tratar a todos os que ali se acha[vam] azilados com urbanidade, e dizer-se delle que protegia as pessoas que os rebeldes pretendiam atacar, e que socorria quanto podia as Famílias desgraçadas, para não serem [vítimas] da fome; constando-me mais que *elle era inimigo declarado contra os Negros [pela] pretensão que tinham de extinguir os Brancos*. Elle e seus irmãos [Eduardo Angelim e Geraldo Gavião ?] me [prestaram] auxílio para effectuar a minha retirada para a Tatuoca [ilha que servia de sede do governo legal] com minha Família; [e] m’acompanharão, a fim de não ser embarassado pelos Pontos fortificados [rebeldes]. E por ser verdade o refferido, passei a presente por me ser pedida. 23 de janeiro de 1840.

Essas declarações escritas em datas distintas (26/2/1838, 21/6/1839 e 23/1/1840) e registradas em 28 de fevereiro de 1840,⁸³ pela necessidade de Manoel Nogueira reconhecer e garantir a validade legal desses testemunhos, eram papéis que, bem guardados, podiam ser úteis, pois, até uma inconfiável e suspeitíssima liderança cabana precisava provar que, mesmo rebelde, foi amigo da ordem e zeloso protetor não só de vidas alheias, mas também de suas propriedades.

A Cabanagem foi associada à “malvadeza”, à “anarquia” e à

⁸³ Cf. declarações em APEP, SP/SPPA, Atestados, Ano: 1839, 1866-69, 1889 (destaques meus).



“desordem”, por ter sido movimento marcado pela participação das classes subalternas, principalmente a negra e a escrava, como visto nos atestados supracitados, sendo essa a razão de ser sua lembrança tão amarga. Sobre o assunto, Domingos Raiol, Barão de Guajará, conta que: “Na estrada de Nazaré, no chamado *Largo da Memória*, numa casa antiga de Tenreiro Aranha [a revelia dele], o crioulo liberto, geralmente conhecido pelo nome de *Patriota*, reunia a plebe e a predispunha para a revolta”. Vicente Salles também nomeou vários líderes negros “muito ativos em Belém”: Manuel Barbeiro, o já citado liberto Patriota; o escravo Joaquim Antônio. Na zona rural, o cafuz Hilário do Itapicuru, o tapuio Vicente, os irmãos mulatos Eusébio e Benedito do Acará “deram grande apoio ao comando geral da rebelião”.⁸⁴ O medo de novas cabanagens passava por aí, era o temor de que, em novas sublevações, tivessem parte os negros livres, os libertos e os cativos, senão revoltas e insurreições escravas propriamente ditas, sendo associado ao receio do retorno da “infeliz época da Rebelião”, outro igualmente assustador para uma sociedade escravocrata: a revolução escrava do Haiti.⁸⁵ Tais medos de insurreições escravas eram então bem reais e não apenas imaginários, forjados pelas lembranças materiais e imateriais do “tempo cabanal”, sendo assunto de segurança pública no Pará, dos anos 40 e 50 do século XIX. Medos reais, porque, finda a Cabanagem, não cessou a insubordinação escrava: as fugas eram incessantes e a níveis preocupantes, bem como os quilombos persistiam e pareciam multiplicar-se, ainda que combatidos e muitas vezes destruídos. Até parece que os escravos não haviam ainda tomado conhecimento do restabelecimento da ordem e da legalidade, mas sabiam, só não haviam desistido para desassossego dos senhores.⁸⁶

⁸⁴ Cf. Raiol *apud* Vicente Salles, *Memorial da Cabanagem: esboço do pensamento político-revolucionário no Grão-Pará*, Belém: Cejup, 1992, p. 128. Citações de Salles na p. 132. Ver também a p. 136. Ver ainda Salles, *O negro no Pará*; Vicente Salles, *O negro na formação da sociedade paraense*, Belém, Editora Paka-Tatu, 2004; Luís Balkar Pinheiro, “De mocambeiro a cabano: notas sobre a presença negra na Amazônia na primeira metade do século XIX”, *Terra das Águas: Revista de Estudos Amazônicos*, v. 1, n. 1 (1999), pp. 148-172.

⁸⁵ Sobre o haitianismo no Pará no pós-Cabanagem, ver José Maia Bezerra Neto, “Ousados e insubordinados”.

⁸⁶ Ver José Maia Bezerra Neto, “Fugindo, sempre fugindo: escravidão, fugas escravas e fugitivos no Grão-Pará (1840-1888)” (Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, 2000). Sobre os quilombos, entre outros, ver os trabalhos de Vicente Salles já citados; Flávio Gomes, “A hidra e os pântanos: quilombos e mocambos no Brasil escravista” (Tese de Doutorado,



Nesse contexto, se, algumas vezes, os facínoras eram de fato bandidos e homicidas, também eram tidos como tais os escravos e os pobres livres. Entre os primeiros, aqueles que estavam fugidos, como se pode ver no pedido do subdelegado de Breves, na Ilha de Marajó, ao chefe de polícia Pimenta de Magalhães, de 2 de janeiro de 1851, solicitando que o efetivo policial de sua freguesia fosse suprido de armamentos “para com prompto socorro e maior segurança se fazerem as precisas diligências para capturação de criminosos, escravos fugidos, desertores e mais pessoas que repugnão obedecer á Ley”; ou, então, aquilombados, conforme relato ao vice-presidente da província pelo subdelegado de Itapicurú, em 6 de setembro de 1853. Esse contou que, na madrugada de 6 de setembro, a esposa de Luis de Albuquerque Monteiro lhe disse que “seguindo viagem para a capital d’esta Província, a tratar de sua saúde, fôra nos limites d’este districto acometida por nove pretos, todos armados”, que avançaram sobre a sua canoa, sendo feitas “muitas fuziladas de espingardas”, que não “pegaram” fogo, tentando os assaltantes abordar a canoa, “que, de susto seus escravos [da senhora atacada] a defendião”, ficando livres com a fuga dos atacantes. O subdelegado informou ainda sua pronta reação, pois acreditava que tal fato

[...] precisava ser reprimido com a mesma promptidão com que havia sido feito”; o fazendo “sem perda de tempo”, reunindo 15 guardas nacionais com os quais se achava nas “margens do meu districto, para ver se capturo esses criminozinhos que julgo serem do mocambo de Mocajuba, que saiem de noite a encontrar as canoas que saem de Acará e Mojú, para roubarem.

Tudo isto contou, pedindo apoio, achando necessária a captura dos “ditos criminozinhos porque, do contrário qualquer dia veremos casos mais funestos, e assim os lavradores desses dous rios privados de irem a capital”. O apoio seria “ao menos 10 armas, alguma munição e mantimentos para ração dos guardas”, pois além do mantimento, explicou

Universidade Estadual de Campinas, 1997); e Eurípides Funes, “Nasci nas matas, nunca tive senhor: história e memória dos mocambos do Baixo Amazonas” (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 1995).

que “o armamento é indispensável porque tenho os referidos guardas muito mal armados”.⁸⁷

O subdelegado de Itapicurú teve sua resposta. Em ofício de 20 de setembro de 1853, disse ter recebido apoio do governo provincial, “a fim de evitar os factos que se tem dado da parte dos pretos fugidos contra a segurança individual”, recebendo “quinze espingardas e mil cartuchos”, embora só vindo “15@ ½ de peixe, faltando a farinha” para ração da tropa. Disse ainda que, fazendo as suas rondas, recebeu ordem do vice-presidente para “coadjuvar a força que havia marchado para o quilombo de Mocajuba”, o que fez com uma força de 20 guardas nacionais e 3 praças da polícia, depois acrescida com mais 32 guardas nacionais. Assim esteve “empregado no serviço das operações e diligências próprias para destruição do quilombo” até 18 de setembro 1853, nada dizendo do desfecho dessa operação, mas relatando que sua força “se portou sempre com zelo, sobriedade e muita promptidão”.⁸⁸ Esse documento, tal como as correspondências entre a presidência da província e as autoridades policiais, militares e judiciárias, permite ver o quanto a década de 1850 foi um “*tempo quente*” da história da Amazônia, contexto em que o governo imperial buscava consolidar a sua condição de Estado Nacional.⁸⁹ Enfim, anos duros e tensos por conta das recentes experiências de convulsões sociais como a Cabanagem; e, também, pelos enfrentamentos vividos pelas elites proprietárias e políticas com as classes subalternas livres e escravas, que, em suas resistências ao governo dos senhores, eram aos olhos do Império graves problemas de ordem e segurança pública.

⁸⁷ APEP, SPP, OSPPP, ano: 1850-1853, cx. 139, *Ofício do Subdelegado de Polícia da Freguesia de Breves, Manoel Pereira Lima, ao Ilmo. Snr. Dr. José Joaquim Pimenta de Magalhães, Chefe de Polícia desta Província*, de 02/01/1851, anexo ao Ofício do Chefe de Polícia, José Joaquim Pimenta de Magalhães ao Ilmo. Exmo. Senr. Dr. Fausto Augusto de Aguiar, Presidente da Província, de 14/01/1851; e *Ofício do Subdelegado de Polícia de Itapicurú, José Joaquim de Lima, ao Ilmo. Exmo. Snr. Vice-Presidente da Província*, de 06/09/1853.

⁸⁸ APEP, SPP, OSPPP, ano: 1850-1853, cx. 139, *Ofício do Subdelegado de Polícia de Itapicurú, José Joaquim de Lima, ao Ilmo. Exmo. Snr. Coronel Miguel Antonio Pinto Guimarães, Vice-Presidente da Província [do Pará]*, de 20/09/1853.

⁸⁹ Sobre a formação do Estado Nacional sob a égide imperial, ver Maria Odila Leite Dias da Silva, *A interiorização da metrópole e outros estudos*, São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2005. Ver ainda Ilmar Rohloff de Mattos, *O Tempo Saquarema*, Rio de Janeiro: Access, 1999, 4ª edição.



A resistência escrava e de pobres livres ao enquadramento nos mundos da ordem e do trabalho, conforme as regras das elites proprietárias e políticas, incluindo aí as formas de controle do governo senhorial sobre os escravos e as diversas formas de recrutamento dos livres pelas autoridades públicas, tinha a seu favor dois pontos. Um, a possibilidade de essas classes subalternas se inserirem nas atividades extrativistas, muito particularmente na extração da borracha, opondo-se ao trabalho agrícola e urbano, sob controle de seus senhores e patrões; o outro, a própria incapacidade do Estado dispor dos recursos necessários à repressão desses sujeitos recalcitrantes em sua resistência. Quanto ao primeiro, desde a década de 1850, o extrativismo da borracha era visto como atividade associada à desordem social e à ausência de vida civilizada, sendo, por isso, própria daqueles, que embrenhados nos sertões amazônicos, viviam à margem da sociedade, até porque os seringais eram vistos como valhacouts para toda sorte de sujeitos “*que repugnão obedecer à Ley*”: o chefe de polícia oficiou ao presidente, em 16 de maio de 1851, que o subdelegado de Itapicurú comunicou o aparecimento de dois cadáveres, um deles um homem branco sem a cabeça e os braços, com a cabeça encontrada depois. O subdelegado supunha tais crimes obras dos “*seringueiros, que costumão ter consigo escravos e criminosos*”, deixando “em sobressalto” os moradores, pedindo providências.⁹⁰

A vida sem controle dos seringueiros, entre eles escravos fugidos, era então mais um ponto relativo à segurança pública na província, sendo outro a carência de recursos humanos e materiais para o efetivo exercício do controle social e da imposição da ordem. Ao menos é essa a impressão que fica pela leitura dos ofícios entre as autoridades policiais e dessas com a presidência da província, reclamando de armamentos velhos ou da falta deles e de munição, sem falar dos mantimentos nem sempre suficientes para as rações das tropas em diligências; bem como da falta de um maior efetivo policial, que parecia ser inferior às necessidades de diligência nos sertões, ao policiamento dos núcleos

⁹⁰ APEP, SPP, OSPPP, ano: 1851, cx. 149, *Ofício do Chefe de Polícia ao Illmo. Exmo. Snr. Dr. Fausto Augusto de Aguiar, Presidente da Província* [do Pará], de 16/05/1851. Destaques meus.



urbanos e à guarda da cadeia. A falta de infraestrutura material era também tamanha, não havendo quase sempre prédios públicos próprios e adequados ao funcionamento de cadeias e delegacias. Além de tudo, o próprio efetivo dos corpos policiais e dos destacamentos militares na região, recrutados compulsoriamente entre os pobres livres, em grande medida tidos por vadios e turbulentos, nem sempre era de muita valia a crer nas denúncias de indisciplina, deserções e até mesmo de seu envolvimento em atividades ilícitas com escravos e outros pobres livres. Enfim, mesmo havendo a Guarda Nacional reestruturada na província, esta nem sempre conseguia impor respeito aos escravos e aos livres pobres, particularmente aos primeiros que pareciam estar mais impossíveis em sua rebeldia do que normalmente era esperado pelos senhores e pelas autoridades.

Tal qual foi a queixa oficiada em 18 de agosto de 1852 pelo comandante superior da Guarda Nacional ao presidente provincial, “versando sobre o insólito procedimento d’alguns indivíduos, pela maior parte escravos, canalha, gentes vis e desprezíveis á respeito dos Guardas Nacionaes, que ajudão a fazer a guarnição da Cidade [de Belém]”, segundo lhe contou o tenente coronel comandante de Artilharia da Guarda Nacional, compartilhando do “mesmo modo de sentir” deste sobre o fato, solicitando ao presidente providências para que não se reiterassem essas “assuadas” e fosse “respeitada a farda nacional”, que se achava “prestando um serviço ao paiz, fazendo punir os diligentes”, pois era possível que cometessem novamente tais “desacatos”. O que fizeram os escravos? Segundo o tenente-coronel, por determinação do governo provincial face “circunstância de falta de força regular”, fora convocada a Guarda Nacional, ainda que não estivesse “fardada”, para patrulhar a capital. Ainda não fardada porque há pouco fora reestruturada. Mesmo assim, os guardas não tiveram vergonha de por “o correame sobre os seus hábitos ordinários” e prestar o serviço ordenado. Aconteceu que, disse o tenente-coronel: “Vestidos por esta forma, elles tem sido o objecto de apupadas, e dictos pouco decentes, e que se convertem em insolência por partirem de escravos, pela maior parte”.⁹¹

⁹¹ APEP, SPP, Offícios da Guarda Nacional, ano: 1851-1853, cx. 156, *Offício do Comandante Superior da Guarda Nacional, Marcos Antonio Brício, ao Ilmo. Exmo. Snr. Dr. Fausto Augusto Aguiar, Presidente de Província, de 18/08/1852.*

Para além da insolência escrava, fugas e mocambos, havia o perigo dessa resistência tornar-se efetivamente criminosa. Na década *quente* de 1850, apesar da ocorrência em outras épocas, houve vários casos de senhores ou feitores mortos por cativos então condenados à morte. Em 14 de setembro de 1852, em Santarém, foi executado o escravo Antonio dos Santos, “appellidado o Grande, maior de 60 anos pelo que mostra de seus cabelos brancos”, por ter matado “seu feitor Felix José Soares Pinto”, um português de 19 a 22 anos. Outros casos foram os dos escravos Belchior, assassino do senhor João Pedro Côrrea, na freguesia de Abaité, executado em 30 de outubro de 1850; Francisco Reginaldo, executado em Cametá a 3 de junho de 1852, pela morte de sobrinha e primo de seu senhor; havendo o escravo João, preso em fins de junho de 1852, que matou “barbaramente a sua senhora moça D. Luiza Severina dos Santos no terreno da Fazenda São João de Deus, perto da casa de vivenda, onde deixou o cadáver insepulto, pelo que foi pasto dos burros”. Um tempo antes, em 22 de julho de 1851, o chefe de polícia relatou que o escravo Antônio matou seu senhor José Bernardo Santarém.⁹²

Há evidências, então, para que o medo de novas cabanagens ou levantes de pobres livres e libertos, e particularmente de escravos, tivesse razão de ser e era antes de tudo real; lembrando que tal temor

⁹² Sobre os casos citados ver: APEP, SPP, Ofícios das Autoridades Judiciárias (daqui adiante OAJ), ano: 1851-1852, cx. 154, *Ofício de Agostinho Pedro Aguiar, Juiz Municipal Supplente de Santarém, ao Ilmo. Exmo. Dr. Fausto Augusto Aguiar, D. Presidente d’esta Província*, de 09/06/1852; e *Ofício de Agostinho Pedro Aguiar, Juiz Municipal Supplente de Santarém, ao Ilmo. Exmo. Snr. José Joaquim da Cunha, digníssimo Presidente da Província do Pará*, de 19/09/1852. APEP, SPP, OAJ, ano: 1850, cx. 133, *Ofício de João Baptista Gonçalves Campos, Juiz de Direito da Comarca de Santarém, ao Ilmo. Excmo. Snr. Conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, Digno Presidente desta Província do Pará*, de 16/06/1850. APEP, SPP, OAJ, ano: 1850, cx. 133, *Ofício do Juiz Municipal Supplente em exercício da Freguesia de Abaité ao Ilmo. Exmo. Snr. Dr. Fausto Augusto Aguiar*, de 02/11/1850; APEP, SPP, OAJ, ano: 1851-1852, cx. 154, *Ofício de José Raimundo Furtado, Juiz Municipal Supplente da Comarca de Cametá ao Ilmo. Exmo. Snr. Dr. Fausto Augusto Aguiar, Digno Presidente da Província do Pará*, de 03/06/1852; APEP, SPP, Ofícios dos Comandantes Militares, ano: 1850-1852, cx. 137, *Ofício de José Olimpio Pereira, Major Comandante Militar do Distrito de Chaves ao Ilmo. Excmo. Snr. Dr. Fausto Augusto Aguiar*, de 02/07/1852; APEP, SPP, OAJ, ano: 1851-1852, cx. 154, *Ofício do Chefe de Polícia interino ao Ilmo. Exmo. Snr. Dr. Fausto Augusto Aguiar, Presidente da Província*, de 22/07/1851.

transparecia em documentos das autoridades policiais e militares.⁹³ Não sendo de menos que o retorno do líder cabano Eduardo Angelim, no início da década de 1850, após cumprimento de seu exílio em Fernando de Noronha (Pernambuco), fosse motivo de preocupação por parte das autoridades e daqueles que faziam oposição à sua volta, no caso seus antigos inimigos partidários da legalidade, tais como os redatores do jornal *Correio dos Pobres*, que, ao longo de 1851, fizeram beligerantes ataques à pessoa de Angelim.

Em 23 de dezembro de 1851, o Subdelegado de Barcarena, em ofício reservado ao Chefe de Polícia, contou que, face aos boatos de que Angelim estivesse preparando uma nova rebelião, “resolveu observar pessoalmente o referido Angelim em seu engenho denominado – Madre de Deus –”; lá chegando de súbito e sem aviso, porém nada encontrou “que pudesse causar suspeitas”, achando Angelim “solitário com sua família”, sendo recebido, aliás, “com todo o afago”. Depois da visita, contou o subdelegado, chamou e inquiriu Estevão Alves, que lhe havia dado conta desses boatos. Este testemunhou que Angelim “dissera que *se quizesse fazer revoluções não lhe faltaria gente*, pois que, quando da primeira vez lhe não faltou, mormente agora que não faltariam filhos que desejassem vingar as mortes de seus pais”. O subdelegado pelo que investigou nas terras de Angelim, no entanto, concluiu que “claro está que ele disse que se quizesse, mas não disse que hia fazela”, asseverando de qualquer forma que não ia dormir “a sonno solto sobre a couza do que se trata”, já que conhecia “perfeitamente que no cazo de elles fazerem motim eu serei a primeira vítima, por que elles me

⁹³ Ver, por exemplo, o ofício do Major Diogo Vaz de Moya, comandante geral e militar de Cametá, ao presidente do Pará, Dr. José Joaquim da Cunha, em 16/08/1853, sobre a insubordinação e indisciplina da força policial e militar que se evadiam a pretexto de que a Guarda Nacional já estava estruturada, deixando aos cidadãos zelar pela ordem pública. O major lembrava que a falta de autoridade representada pela força pública podia causar desassossego, em tom de alerta: “Ainda temos em recordação as scenas horrorozas que tiveram lugar nesta cidade [Cametá] em Abril de 1836 e mesmo ao de 1824, cujos dias forão de dor, consternação, que enlutarão todos os pacíficos habitantes: esta Cidade não pode existir sem guarinição, por que periga a segurança pública, e individual, e o socego que hora desfrutamos”. APEP, SPP, Ofícios dos Comandantes Militares, ano: 1853-1854, cx. 169, *Ofício do Major Diogo Vaz de Moya, Comandante Geral e Militar de Cametá, ao Presidente da Província do Pará, Dr. José Joaquim da Cunha*, de 16/08/1853.

não podem ser affectos pela prisão que fiz a Geraldo Francisco Nogueira [irmão de Angelim]”.⁹⁴

No Pará, após a derrota dos cabanos, o perigo ainda rondava sob o espectro de uma nova Cabanagem, face a uma possível rebeldia escrava, além dos limites seguros impostos pelas políticas de contenção e controle social. Isso, somado aos impactos de epidemias, como os de cólera e febre amarela, igualmente assuntos de segurança pública.⁹⁵ Havendo ainda as tensões entre o Império do Brasil e o britânico, ou com o francês, em torno do combate ao tráfico e disputa territorial da região do Contestado, respectivamente, que ressoavam na província, inquietando os espíritos, entre eles os escravos; pois a França aboliu em suas colônias, entre elas a Guiana Francesa, a escravidão em 1848; e a Inglaterra tomava para si o papel de extintora do tráfico e assumia uma postura antiescravista. As tensões entre França e Brasil, na década de 1850, ajudaram a azedar as relações com monsieur Eivellard, cônsul francês em Belém, removido pelo governo francês a pedido brasileiro. No caso da Inglaterra, o cônsul Vines se indispôs na província com as ações dos cruzeiros ingleses no litoral brasileiro, tornando impopular o governo britânico, sendo os atos de sua marinha criticados pelo jornal *Voz do Guajará* em artigos nominados “Piratas Ingleses”, acusatórios

⁹⁴ APEP, SP/SPPA, *Ofícios das Delegacias e Subdelegacias*, ano: 1850-51, 1855-57, 1859, *Ofício reservado do Subdelegado de Polícia de Barcarena*, Faustino Gomes Alves Campos, ao Imo. Sr. Dr. José Joaquim Pimenta de Magalhães, *Chefe de Polícia da Província*, de 23/12/1851. Geraldo Nogueira foi preso em fevereiro de 1851 por ter espancado outro homem e depois por ser constatado que não cumpriu os termos de sua anistia, voltando antes do fim de seu exílio em Pernambuco. Após quase um ano preso, foi solto por ordem do Ministério da Justiça, que o considerou anistiado. Cf. diversos ofícios constantes em APEP, SP/SPPA, *Ofícios das Delegacias e Subdelegacias*, ano: 1850-51, 1855-57, 1859.

⁹⁵ Cf. documentos de diversas autoridades policiais, judiciárias e militares ao Chefe de Polícia ou ao Presidente da Província, sobre o estado de calamidade e insegurança públicas ou de (in)tranquilidade em função ou não de epidemias, e os ofícios da Junta de Higiene ao Presidente, no APEP, *Secretaria da Presidência da Província e Segurança Pública/Secretaria de Polícia da Província*. Sobre as epidemias, segurança pública e o fim do tráfico, ver Graden, “Uma lei ... até de segurança pública”; e Sidney Chalhoub, *A cidade febril. Cortiços e epidemias na Corte Imperial*, São Paulo: Companhia das Letras, 1996; no Pará, associando algumas delas como a varíola ao tráfico, ver Arthtur Vianna, *As epidemias no Pará*, Belém: Edufpa, 1975, 1ª edição 1906. Sobre o Cólera na década de 1850, Jane Beltrão, *Cólera, o flagelo da Belém do Grão-Pará*, Belém: MPEG/Edufpa, 2004; sobre a febre amarela, Iraci Ritzman, “Cidade miasmática: experiências populares e epidemias” (Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1997).



do desejo dos ingleses serem senhores não só dos mares, mas do Rio Amazonas.⁹⁶ Dadas tais questões, entende-se como na província paraense a repressão ao tráfico se imbricava com a segurança pública, com o medo de revoltas escravas, tornando o africano indesejado, bastando os escravos que já existiam, apesar de tudo uma condição necessária e uma instituição legal, que devia ser em algum momento reformada por razões de segurança pública e em nome da civilização.

A “causa da humanidade e da civilização”: o término de uma história, pensando noutras

Findo o tráfico, as políticas de vigilância, prevenção e combate ao mesmo perduraram até a década de 1860, mesmo não havendo mais seu retorno. O fim do tráfico foi a primeira grande reforma civilizadora sob a ótica da opinião pública, isto é das elites proprietárias e políticas do Império; “importante serviço prestado pelo Brasil à causa da humanidade” segundo Eusébio de Queiroz, reconciliando a nação brasileira com “o progresso das idéias”, “os princípios da humanidade e religião” e o “progresso humanitário e cristão”, cortando pela raiz a “nociva influência que a introdução de escravos africanos exerce em nossos costumes, civilização e liberdade”, no juízo de Perdígão Malheiro.⁹⁷

Para além do fim do tráfico, no seu rastro começavam a ter forma algumas propostas e práticas emancipadoras, pois o tráfico e a escravidão, antes aceitos, já não o seriam ao longo da segunda metade do século XIX, mesmo deixando de sê-los em tempos distintos. O tráfico ruiu sob o peso da opinião pública; a escravidão ainda passaria a ter a mudança da corrente de opinião contra si de forma lenta e sinuosa, já que era possível ser inimigo do tráfico e partidário da escravidão.⁹⁸ Enfim, a

⁹⁶ Sobre as relações do governo provincial com os cônsules francês e inglês ver APEP, SPP, Séries: Ofícios dos Cônsules; Ofícios do Ministério dos Negócios Estrangeiros e Ofícios da Secretaria de Polícia da Província. Sobre as críticas aos ingleses pela imprensa paraense, ver “Piratas Ingleses”, *Voz de Guajará*, Anno I, 05/12/1851, n. 4, p. 1; e 30/12/1851, n. 8, p. 1.

⁹⁷ Cf. em Perdígão Malheiro, *A escravidão*, p. 223. As citações de Malheiro nas p. 53 e 80.

⁹⁸ Ver o caso de Henry A. Wise em Bethell, *A Abolição*, p. 225. No Brasil, políticos atuantes na repressão ao tráfico não tiveram a mesma vontade com a emancipação dos escravos, bastando ver o posicionamento de alguns deles no Conselho de Estado em 1867 no debate do projeto emancipador



“*causa da humanidade e da civilização*”,⁹⁹ para além do fim do tráfico, tinha um percurso e tanto no tocante à emancipação e/ou à abolição da escravidão. Este percurso já é outra história.

Texto recebido em 8/12/2008 e aprovado em 14/6/2011

Resumo

Entre as razões que levaram o Império brasileiro em meados do século XIX a combater efetivamente o tráfico atlântico de escravos africanos para o Brasil, extinguindo-o em pouco tempo, destaca-se aquelas relativas tanto a segurança pública face revoltas escravas e o medo de epidemias associadas ao tráfico de africanos, quanto à idéia de civilização cujo modelo europeu e branco excluía a contribuição africana, daí o receio de africanização do Brasil. O combate ao tráfico na década de 1850 e a luta empreendida contra os traficantes, focando a Província do Grão-Pará, palco das ações dos traficantes na década de 1850 e a continuidade do tráfico implicava problemas de segurança externa e interna na mesma, havendo a necessidade de seu combate e extinção.

Palavras-chave: escravidão – tráfico – segurança pública – civilização – cabanagem

Abstract

Among the reasons that had taken the Brazilian Empire in middle of 19th century to effectively fight against the Atlantic slave trade from Africa to Brazil, extinguishing it in little time, detach that relative in such a way public security face enslaved revolts and the fear of epidemics associates to the African slave trade, how much to the civilization idea whose european and white model excluded the african contribution, from there the distrust of africanization of Brazil. The combat to the slave trade in the decade of the 1850 and fight undertaken against the dealers, focusing the Province of Grão-Pará, place of the actions of the dealers in the decade of 1850 and as the continuity of the slave trade implied problems of external and internal security in the same one, having the necessity of its combat and extinguishing.

Keywords: slavery – traffic – public security – civilization – Cabanagem

de Pimenta Bueno. Ver Evaristo Moraes, *A escravidão africana no Brasil*. Cf. também Osório Duque-Estrada, *A Abolição (Esboço Histórico)*, 1831-1888, Rio de Janeiro: Livraria Editora Leite Ribeiro & Maurílio, 1918, pp. 71-73.

⁹⁹ Cf. Perdigão Malheiro, *A escravidão*, p. 44.