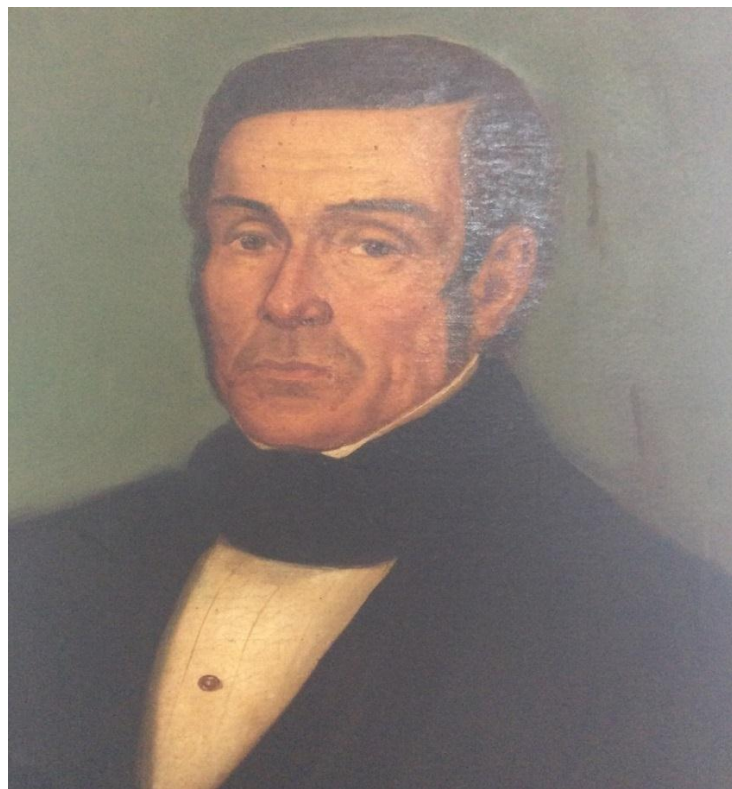


UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ALINE EMANUELLE DE BIASE ALBUQUERQUE

**DE “ANGELO DOS RETALHOS” A VISCONDE DE LOURES:
A TRAJETÓRIA DE UM TRAFICANTE DE ESCRAVOS
(1818-1858).**



RECIFE

2016

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ALINE EMANUELLE DE BIASE ALBUQUERQUE

**DE “ANGELO DOS RETALHOS” A VISCONDE DE LOURES:
A TRAJETÓRIA DE UM TRAFICANTE DE ESCRAVOS
(1818-1858).**

Dissertação elaborada como requisito parcial
para a obtenção do título de mestre em
História na Universidade Federal de
Pernambuco.

Orientador: Prof. Dr. Marcus J. M. de
Carvalho

RECIFE

2016

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

A345d Albuquerque, Aline Emanuelle De Biase.

De “Angelo dos retalhos” a Visconde de Loures : a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858) / Aline Emanuelle De Biase Albuquerque. – 2016.

134 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Marcus J. M. de Carvalho.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Pós-Graduação em História, Recife, 2016.
Inclui referências e apêndices.

1. História. 2. Brasil - História. 3. Escravos – Tráfico - Pernambuco. 4. Comerciantes de escravos. I. Carvalho, Marcus J. M. de (Orientador). II. Título.

981 CDD (22.ed.)

UFPE (BCFCH2016-20)



Aline Emanuelle De Biase Albuquerque

**DE “ANGELO DOS RETALHOS” A VISCONDE DE LOURES:
A TRAJETÓRIA DE UM TRAFICANTE DE ESCRAVOS (1818-1858)**

Dissertação apresentada ao **Programa de Pós-Graduação em História** da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de **Mestre em História**.

Aprovada em: **16/02/2016**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho
Orientador (Departamento de História/UFPE)

Prof.^a Dr.^a Suely Creusa Cordeiro de Almeida
Membro Titular Interno (Departamento de História/UFPE)

Prof. Dr. Bruno Augusto Dornelas Câmara
Membro Titular Externo (Departamento de História/UPE)

Prof.^a Dr.^a Adriana Maria Paulo da Silva
Membro Titular Interno (Departamento de Métodos e Técnicas de Ensino/UFPE)

AGRADECIMENTOS

Escrever esse trabalho foi uma tarefa árdua, mas também muito divertida graças a contribuição de muitas pessoas. Em primeiro lugar quero agradecer ao professor Marcus Carvalho, pela amizade e pelo apoio fundamental tanto nas conversas animadas, quanto na orientação essencial nas horas aperreadas em que eu achava que Angello estava fugindo de mim e que o trabalho estava ruim. Marcus foi o responsável por me fazer colocar a cabeça no lugar e ver que o personagem era ainda mais precioso pela dificuldade que me empunha em achá-lo. Marcus é meu mestre ontem, hoje e sempre. Muito obrigada por tudo, querido!

Quero agradecer aos membros da Banca Examinadora: Adriana Paulo da Silva, Bruno Câmara e Suely Almeida por terem feito críticas muito pertinentes que me ajudaram bastante na elaboração final do trabalho. O dia da defesa foi uma verdadeira festa para mim. Escrever sobre Angello foi muito difícil, pois encontrá-lo nas fontes era uma tarefa árdua. Contudo, todos os elogios feitos ao meu texto, durante a defesa, me fizeram ver que consegui cumprir o meu objetivo de analisar o personagem e sua rede mercantil na organização do tráfico de escravos para o Brasil no oitocentos. Agradeço muito aos três!

Também quero agradecer, enormemente, a Mariana Cândido, que mesmo de longe foi super atenciosa e solícita em esclarecer minhas inúmeras dúvidas. O capítulo sobre Angello em Angola, com destaque para o reino de Bailundo, não teria sido possível sem as indicações de leitura dadas pela historiadora, que é especialista no tema. Agradeço ainda a sua sugestão sobre a utilização do mapa de Magyar que, por fim, coloquei no trabalho para possibilitar ao leitor visualizar o tamanho do reino de Bailundo. Muito obrigada, Mariana!

Da mesma forma, os amigos não poderiam deixar de estar aqui. Agradeço a Paulinho Cadena e Lúcia Rafaela pelas horas animadas nos cafés e bares do Rio de Janeiro. Horas de lazer essenciais em que cada um podia falar mal de suas pesquisas. Agradeço também a Bruna Teixeira, Camila Nadedja, Ana Camila Roma e Diana Coutinho pelos papos e encontros divertidos. Por fim, minha imensa gratidão à Luanna Ventura por me dar o presente de encontrar a planta do “Trapiche do Angelo”, logo após eu ter voltado desiludida do Rio, por não ter encontrado tanta coisa, diretamente relacionada ao negociante. Foi um baita presente!

E finalmente, agradeço a minha mãe, pelo amor e por todas as férias não-curtidas só para comprar meus livros escolares, com seu pequeno salário. E ao meu avô Riomar Souza de Albuquerque por ter me amado profundamente, ter sido meu herói, e por ter se preocupado com minha educação e com o financiamento dos meus estudos mesmo antes de morrer. Te amo para sempre, vô!

“Este Angelo, Exm. Sr, sendo aqui um pequeno vendedor de pão com uma cesta na cabeça, teve a habilidade de merecer a confiança de um negociante, que o mandou para a Costa da África como caixa do negócio, enfim assenhorou-se de uma porção de escravos, e nunca mais o pagou a seu dono [sic]; e com este capital se estabeleceu. Agora está milionário (...)” (Jornal “A Tentativa Feliz”, 1849)

“This morning I have been able to ascertain the name of the person who has received the title of Viscount Loures (...) His name is Angelo Carneiro; and the large fortune which he has amassed has been acquired in the trade in men, women and children. This much is certain.” (Sir Seymour to Lord Palmerston, 1851)

RESUMO

Este trabalho investiga a organização do comércio atlântico de escravos, de 1818 a 1858, através da trajetória do traficante Angello Francisco Carneiro. Nascido em Portugal, Angello Carneiro iniciou seus investimentos negreiros em Pernambuco na década de 1810. Entre 1824 e 1830, período em que o comércio atingiu altos índices na África Centro-Occidental, ele se estabeleceu em Luanda para organizar o embarque de cativos para Pernambuco e Rio de Janeiro. Lá, recebeu o posto honorário de capitão de milícias de Bailundo, expandindo suas relações negreiras até esse sobado no interior de Benguela. Influyente na sociedade angolana, seus navios negreiros foram usados pelo governo colonial para suprimir a revolta de 1824, que pretendia unir Benguela ao Brasil independente. Nos anos de 1830, ao retornar ao Recife ele se tornou membro de uma empresa negreira que tinha ramificações no Brasil, Cuba, Angola, Benim e Europa. No Recife, Angello era um capitalista famoso por seu trapiche, sua Casa de Importação e Exportação, pela atividade creditícia e por seu envolvimento nas obras de urbanização. Além disso, sua preeminência no comércio ilegal de escravos era de domínio público e foi referenciado, nos anos de 1840, pelo cônsul inglês na cidade e pelo engenheiro francês Louis Vauthier. Na década de 1850, o traficante foi recompensado por suas muitas contribuições ao governo português com o título de visconde de Loures e as honras de moço fidalgo da Casa Real. Seguindo seus rastros por fontes como jornais, processos de navios negreiros e as correspondências das autoridades inglesas, é possível analisar os meandros da sua carreira negreira antes e após a ilegalidade, bem como da sua rede mercantil, formada por familiares, grandes comerciantes e pequenos investidores. Desse modo, este trabalho investiga a estruturação do comércio que permitiu a renovação e manutenção da mão-de-obra escrava, era dominado principalmente por estrangeiros e sobreviveu por mais de vinte anos na ilegalidade, apesar da lei de 1831 e dos acordos anglo-brasileiros. A biografia desse personagem é contada a partir da construção de sua vultosa fortuna vendendo homens, mulheres e crianças.

Palavras-Chave: Traficante de escravos. Visconde de Loures. Pernambuco

ABSTRACT

This dissertation analyses the organization of Transatlantic Slave Trade, from 1818 to 1858, through the biography of slave dealer Angello Francisco Carneiro. Carneiro was born in Portugal and began his investments on the Slave Trade in Pernambuco in 1810s. Between 1824 and 1830, in the period that this trade reached high levels in the Central West Africa, he settled in Luanda to organize the captives' boarding to Pernambuco and Rio de Janeiro. In there, he received the honor of captain of militias of Mbailundu, expanding his affairs until that "sobado" in the hinterland of Benguela. Man of influence in the Angolan society, his slave ships were used by the colonial government to suppress the riot of 1824 which intended to join Benguela to Brazil. In the 1830s, when Angello returned to Recife he became member of a slaver company that had associations in Brazil, Cuba, Angola, Benin and Europe. In Recife, Angello was a famous merchant for his pier, his Import and Export company, his loaning activity and for his involvement in the urbanization enterprises. Besides that, his prominence in the slave trade illegal was public domain and was reported, in the 1840s, by the English consul in town and by the French engineer Louis Vauthier. In the 1850s, the slave dealer was rewarded by his many contributions to the Portuguese Government with the title of Viscount Loures and nobleman of the Royal House. Following his trails by newspapers, court records of slave ships and letters between English authorities, it is possible analyses the details of Angello's career before and after the illegal trade, as well as his commercial network composed by relatives, large traders and small traders. Therefore, this dissertation investigates the structure of trade that enabled the renovation and maintenance of the slave labor, it was dominated by foreigners and survived for twenty years more in the illegality, despite the anti-trafficking law of 1831 and treated Anglo-Brazilians. The trader's biography is here related through the construction of his large fortune in selling men, women and children.

Keywords: Slave dealer. Viscount Loures. Pernambuco

LISTA DE ILUSTRAÇÕES, MAPAS, TABELAS E GRÁFICOS

Relação de Ilustrações:

FIGURA 1 – Soldado bailundo partindo para a guerra	33
FIGURA 2 – Anúncio do <i>Argos dos Crimes</i>	59
FIGURA 3 – Planta do “Trapiche do Angelo” (Parte Frontal)	69
FIGURA 4 – Planta do “Trapiche do Angelo” (Parte Traseira)	69
FIGURA 5 – Assinatura de Angello Carneiro no abaixo-assinado	72
FIGURA 6 – Rua e Cais do Trapiche	73
FIGURA 7 – Procuração escrita por Angello Carneiro	80
FIGURA 8 – Carta de Cypriano Proost para Angello	84
FIGURA 9 – Fachada do Teatro de Santa Isabel	96
FIGURA 10 – Brasão do Visconde de Loures	106
FIGURA 11 – “Angelo dos Retalhos”	112
FIGURA 12 – Visconde de Loures	117
FIGURA 13 – Palacete do Visconde de Loures	120

Localização do Mapa:

MAPA 1 – Os portos da costa angolana e os reinos do interior	32
--	----

Localização da Tabela:

TABELA 1 - As transações de Angello e seus cunhados (1819-1823)	26
---	----

Localização do Gráfico:

GRÁFICO 1 – Número de escravos desembarcados nas principais Praças negreiras do Brasil (1840-1849)	62
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS

AHI – Arquivo Histórico do Itamaraty

APEJE – Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano

BN – Biblioteca Nacional

DP – Diário de Pernambuco

CRL – Center for Researches Libraries

CEPE – Companhia Editora de Pernambuco

HDBN – Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional

HCPP – House of Commons Parliamentary Papers

IAHGP – Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

IHGB – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

LAPEH-UFPE – Laboratório de Pesquisa e Ensino de História da Universidade Federal de Pernambuco

TSTD – The Transatlantic Slave Trade Database

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
 CAPÍTULO 1: Entre o Brasil e Angola: As articulações negreiras nos últimos anos do comércio legal de escravos (1818-1830)	22
1.1 Os cunhados traficantes e o desembarque de escravos em Pernambuco	25
1.2 O Angello de Angola: embarcando escravos para o Brasil	29
1.3 Agruras no mar e na terra: desafios nos anos finais do tráfico legal	36
 CAPÍTULO 2: Os “negociantes não são nenhuns inocentes”: A organização do tráfico ilegal de escravos (1831-1849)	44
2.1 Angello Carneiro e a empresa negreira de Pernambuco	53
2.2 A intensificação dos desembarques na década de 1840	61
 CAPÍTULO 3: Entre lucros e perdas: os investimentos de Angello Carneiro	66
3.1 Um Crime em Família: o contrabando e as redes de parentesco	75
3.2 O patacho <i>Nova Granada</i> : um caso de prejuízo para uma sociedade negreira entre Pernambuco e Rio de Janeiro	82
3.3 Do navio negreiro à paisagem urbana: o dinheiro do tráfico desenhando o Recife oitocentista	90
 CAPÍTULO 4: Entre o comércio de gente e o palacete: os negócios do visconde de Loures nos últimos anos do tráfico de escravos	97
4.1 O fim do comércio negreiro e a busca do visconde por “novos” investimentos	106
 CONCLUSÃO: A memória do tráfico de escravos: uma fortuna sem herdeiros, um palacete luxuoso e Eça de Queirós	118
 FONTES	124
REFERÊNCIAS	127
APÊNDICE	133

INTRODUÇÃO

Por quatro séculos, as rotas negreiras movimentaram o oceano Atlântico e uniram Brasil e África. Interesses estabelecidos, principalmente, em ambos os lados conduziram o transporte forçado de mais de cinco milhões e meio de africanos para a costa brasileira.¹ No século XIX, esse comércio se tornaria ilegal devido a pressão inglesa. Por anos, a luta pelo fim do tráfico de escravos figuraria como questão moral determinando as relações internacionais e indo de encontro a interesses políticos e econômicos.² Apesar dos tratados anglo-brasileiros e da lei de 7 de novembro de 1831, o tráfico permaneceria por mais de vinte anos na ilegalidade. Nesse negócio produzido e assentado na violência, tinham fama os lucros exorbitantes dele derivado.

O comércio de escravos criava tanto homens marcados pelo sofrimento e pela miséria, quanto homens envoltos na riqueza e no prestígio. Esses últimos eram os traficantes de escravos. De origem portuguesa, em sua maioria, eles dominavam além do transporte de mão-de-obra africana, o comércio de grosso trato e a atividade creditícia. O personagem principal deste trabalho fez parte desse grupo que preponderou diversos setores da economia imperial e influenciou os rumos da política, da sociedade e da diplomacia brasileira até a década de 1850.

Angello Francisco Carneiro nasceu em Portugal mas migrou para o Recife no início do século XIX. Em Pernambuco iniciaria sua carreira no comércio atlântico de escravos. Nos anos de 1820, ele iria para Luanda, onde estabeleceria uma empresa negreira que integrava seus cunhados traficantes em Pernambuco e Joaquim Ferreira dos Santos, futuro Conde de Ferreira, no Rio de Janeiro. Na África, Angello expandiria suas atividades até o interior de Benguela, mais especificamente ao sobado de Bailundo. Suas transações em uma época de expansão do embarque de cativos, por causa do iminente fim do contrabando para o Brasil, fazem Capela considerá-lo “o maior negreiro do seu tempo em Luanda”.³ Ao voltar ao Brasil em 1831, Angello seria membro de uma empresa negreira com ramificações no Recife, Rio, Benim e Angola. No período ilegal, suas transações negreiras não só abarcavam o Brasil, mas possivelmente Cuba.

¹ Dado do site *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*.

² RICUPERO, Rubens. O Brasil no Mundo. In: SILVA, Alberto da Costa e (Org.). **História do Brasil Nação: Crise Colonial e Independência (1808-1830)**. Volume 1. Rio de Janeiro: Fundação Mapfre e Editora Objetiva, 2011, p. 148.

³ CAPELA, José. **Conde Ferreira e Cia: Traficantes de escravos**. Lisboa: Editora Afrontamento, 2012, p. 171.

Com a fortuna formada no tráfico de escravos Angello conseguiu uma bem-sucedida ascensão social. Ao longo de sua vida, ele acumulou títulos e funções importantes: foi comendador da ordem de Cristo, vice-cônsul dos Estados Pontifícios e, por fim, visconde de Loures e Moço fidalgo da Casa Real portuguesa. Além disso, seu dinheiro negreiro foi empregado em diversas obras no Recife, como a canalização das águas, empreendimento da Companhia do Beberibe, o Hospital Pedro II e o Teatro Santa Isabel.

Diversos autores já abordaram as dinâmicas comerciais e a inserção social dos negreiros do Brasil oitocentista. Contudo, a maioria desses trabalhos enfatizaram as atividades dos mercadores estabelecidos no Rio de Janeiro e na Bahia. No sentido de atenuar a lacuna em relação aos traficantes atuantes em Pernambuco, a terceira maior praça escravista do Império e a quinta das Américas, este trabalho tem como foco a análise da trajetória do comerciante de grosso trato, negreiro e visconde de Loures, Angello Francisco Carneiro. Essa grafia do nome com dois “L” será adotada neste texto porque era assim que ele assinava. Através do personagem, investigaremos o comércio de escravos no período que vai desde a aparição de seu primeiro navio negreiro em 1818, até a sua morte em 1858. A partir da abordagem biográfica será possível analisar a formação de sua fortuna e de seu poder na sociedade pernambucana, além da constituição da rede mercantil desse que foi, nas palavras do cônsul inglês em 1840, “o mais bem-sucedido e notório negociante de escravos do norte do Brasil”.⁴

Para atingir esses objetivos, partirei de alguns questionamentos: como se articulava a rede mercantil de Ângelo Carneiro antes e depois da lei de 1831? Como seus negócios eram estruturados na costa africana? Como se deu a organização do tráfico ilegal nos anos de 1830 e 1840? De que forma se dava a inserção de notórios traficantes, como Carneiro, na sociedade oitocentista? Quais eram seus investimentos? E qual foi a atuação de Angello, como visconde, nos anos finais do tráfico?

Inicialmente, é necessário destacar que apesar de ser um grande negreiro reconhecido por seus contemporâneos, Angello Carneiro é um personagem de difícil apreensão mesmo antes da proibição do comércio de escravos. Algo que dificulta a abordagem da sua trajetória. Entretanto, acreditamos que as lacunas documentais revelam mais sua presença no comércio de escravos do que sua ausência. Observando o *Slave Voyages* é possível perceber que são

⁴ REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel. **O Alufá Rufino: Tráfico, Escravidão e Liberdade no Atlântico Negro (1822-1853)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 174.

contabilizadas apenas onze viagens, de 1818 a 1841, relacionadas a Angello.⁵ Longe de mostrar a mediocridade dos seus negócios, esses números mostram tanto os poucos dados existentes para o comércio de escravos em Pernambuco, quanto o sucesso tido pelo comerciante, durante o tráfico ilegal, em fugir da repressão brasileira e inglesa. Trabalhando com as possibilidades e perseguindo seus rastros por fontes como processos de navios negreiros, a correspondência consular inglesa e, principalmente por jornais, os negócios de Angello Francisco Carneiro são utilizados como guia para investigar a organização e os personagens envolvidos no comércio de escravos entre Brasil e África no período de 1818 a 1858. A partir das fontes trabalhadas foi possível elaborar algumas hipóteses.

A primeira é sobre a rede mercantil do comerciante antes e depois de 1831. As fontes indicam que desde a sua entrada no comércio de escravos, Angello se uniu a familiares e conterrâneos. De 1818 a 1831, suas associações foram, sobretudo, com os cunhados traficantes, Elias Baptista da Silva, Francisco Antonio de Oliveira e Antonio Ferreira de Faria e com o amigo português Joaquim Ferreira dos Santos. Após o comércio tornar-se ilegal, o negociante não só continuaria se associando a parente, mas também expandiria sua sociedade com correspondentes na Europa, em diferentes províncias do Brasil, na África e, provavelmente, em Cuba. Essas alianças mercantis eram assentadas na base do parentesco, confiança e nacionalidade desses homens que eram membros da comunidade portuguesa no Brasil. Além da organização dos comerciantes, a má articulação da repressão brasileira e a conivência das autoridades, principalmente dos cônsules lusitanos, são fatores que permitirão a manutenção do tráfico.

A segunda hipótese versa sobre a inserção dos traficantes de escravos na sociedade. Por já ter sido amplamente difundido na historiografia que esses negociantes eram os poderosos do Império, acreditamos que seus domínios na circulação de mercadoria, de mão-de-obra e monetária tenha lhes permitido garantir sua posição social e seus lucros por mais de vinte anos, apesar de uma nascente opinião pública contrária a suas atividades. Seus investimentos lícitos acabavam por legitimar os ilícitos.

A terceira e última hipótese diz respeito ao envolvimento de Angello no último negreiro em 1850 quando a repressão brasileira se tornou eficaz. Acreditamos que o negociante tenha continuado no negócio, agora como visconde, a partir de uma empresa negreira sediada em Lisboa, mas com ramificações no Brasil e em Cuba. Nessa época, além

⁵ THE TRANSATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE (doravante TSTD), *viagens* n° 2151, 2195, 2299, 40525, 40559, 47085, 47098, 47115, 48902, 49885, 49886. Disponível em: <www.slavevoyages.org> Acesso em: 14 de fevereiro de 2015.

do transporte de africanos, ele também investiria no “tráfico de escravidão branca”, ou seja, o transporte precário de açorianos para o Brasil. Sua especialidade era lucrar com o transporte de pessoas, fossem elas africanas ou não.

A base teórica deste trabalho é constituída por obras tradicionais e pela produção recente sobre o tema. As investigações acerca das transações de grandes negociantes, estabelecidos no Brasil, não são novas na historiografia. Ao publicar *Fluxo e Refluxo* em 1968, obra em que investigou as intensas relações comerciais e culturais entre a Bahia e a Costa do Benin, Pierre Verger também destacou as redes negreiras de negociantes como o Chachá, Joaquim Pereira Marinho e Domingos José Martins. Na década de 1980, foi a vez de Robert Conrad fazer uma análise geral da relação dos contrabandistas de escravos com a sociedade brasileira, ressaltando brevemente as trajetórias de Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá, os maiores traficantes do Rio de Janeiro.⁶

Nas últimas décadas, a produção historiográfica brasileira sobre o tráfico de escravos ganhou novas abordagens devido à variabilidade de fontes e métodos. Desse modo, foram detalhadas redes mercantis e trajetórias de vida relacionadas ao comércio de escravos para o Brasil, tanto dos negociantes, tripulantes de navios negreiros e agentes na África, quanto dos cativos, africanos livres (ilegalmente escravizados de acordo com a lei de 1831) e libertos (alforriados). Nesse sentido, trabalhos sobre a história de grandes traficantes oitocentistas, como os irmãos José e Joaquim de Souza Breves, Joaquim Pereira Marinho e o famoso Francisco Félix de Souza, o Chachá de Ajudá, apresentaram a complexidade da estruturação do tráfico, do poder e da inserção social desses personagens na ampla escala da relação Brasil-África.⁷

Essas abordagens biográficas se utilizaram dos instrumentos propostos com as publicações da micro-história italiana na década de 1980, e que contemplaram discussões e personagens antes esquecidos por causa da ampla escala de observação. A partir de seu paradigma indiciário, Ginzburg propôs que a escrita da história, assim como a medicina, a psicanálise e as artes plásticas, deve ser guiada pela busca de sinais e indícios acerca de

⁶ VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX**. São Paulo: Corrupio, 1987; CONRAD, Robert E. **Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

⁷ LOURENÇO, Thiago Campos Pessoa. **O Império dos Souza Breves nos oitocentos: política e escravidão nas trajetórias dos comendadores José e Joaquim Breves**. Niterói: Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2010; XIMENES, C. F. L., **Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887**. Salvador: Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia, 1999; São diversos os trabalhos sobre o Chachá, mas podemos destacar dois: LAW, Robin. **A carreira de Francisco Félix de Souza na África Ocidental (1800-1849)**. Rio de Janeiro: *Topoi*, mar. 2001, pp. 9-39; SILVA, Alberto da Costa e. **Francisco Félix de Souza - mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Ed. UFRJ, 2004.

determinado evento no passado.⁸ Segundo o autor, para narrar uma trajetória de vida, o historiador deve se guiar pelo nome de um personagem distante no tempo como o “fio de Ariadne no labirinto documental”⁹. Neste trabalho, utilizamos esse paradigma como ferramenta para investigar a trajetória de Angello Carneiro, sua atuação comercial, seu cotidiano e suas relações sociais. O diálogo entre o personagem e o contexto social oferece a possibilidade de uma investigação mais aprofundada acerca dos meandros do comércio negreiro pois, como dizia o provérbio árabe citado por Marc Bloch, um indivíduo parece mais com seu tempo do que com seus pais.¹⁰

Tendo sido identificados nossos instrumentos de análise, é preciso indicar que algumas obras foram de especial importância para a construção da narrativa sobre o traficante. Inicialmente, em busca do contexto político, dos diversos tratados antitráficos anglo-brasileiros, da repressão ao contrabando e dos navios apreendidos utilizou-se obras de Leslie Bethell, Robert Conrad e Tâmis Parron. Em *A Abolição do Comércio Brasileiro de Escravos*, Bethell enfatizou a pressão inglesa no combate ao tráfico para o Brasil, no período de 1807 a 1869, pontuando a atuação das autoridades britânicas e brasileiras e os casos de navios negreiros apreendidos e julgados pelas Comissões Mistas, em Serra Leoa e no Rio de Janeiro. Já em *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*, Conrad analisou a relação da sociedade brasileira oitocentista com os traficantes de escravos, com a repressão ao contrabando e a situação dos africanos emancipados dos navios negreiros e desembarques clandestinos. Já em sua *Política da Escravidão*, Parron aponta os debates parlamentares e a organização política do Império em defesa da manutenção do comércio negreiro até 1850.¹¹

Sobre o período em que o comerciante estava estabelecido em Angola, foram utilizados importantes trabalhos. Além do clássico trabalho de Joseph Miller, *Way Of Death*, que apresenta uma vasta análise do comércio de escravos em Angola, de tanto a tanto, e suas relações com o Brasil, pesquisas recentes também foram importantes para indicar novos dados acerca da sociedade e da organização do comércio em Angola e Benguela. Por outro lado, o trabalho de trabalho de Roquinaldo Ferreira, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World*, oferece a abordagem prosopográfica de um grupo de comerciantes estabelecidos na costa

⁸ GINZBURG, Carlo. “Sinais: raízes de um paradigma indiciário” In: **Mitos, emblemas, sinais: Morfologia e História**. 1ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

⁹ GINZBURG, Carlo. “O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico”. In: GINZBURG, **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa: Difel: Rio de Janeiro, 1991, p. 174.

¹⁰ BLOCH, Marc. **Apologia da História ou o Ofício do Historiador**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001, p. 60.

¹¹ BETHELL, Leslie. **A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a Questão do comércio de escravos, 1807-1869**. Brasília: Senado Federal, 2002; CONRAD, Robert E. **Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1985; PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

angolana mas com substantivos interesses no Brasil, por causa do tráfico de escravos. Suas abordagens acerca das trocas culturais e sociais entre as duas margens do Atlântico oferece elementos para se pensar o contexto de Angello, como um traficante na África. Por fim, o *An african slaving Port and the Atlantic World* de Mariana Cândido que analisa o interior de Benguela nos fornece informações sobre o reino de Bailundo, com o qual Angello mantinha conexões negreiras, principalmente após receber o título de capitão de milícias do dito sobado.¹²

Trabalhos que destacaram a trajetória de negociantes que compunham a rede mercantil de Angello foram de especial importância para entender as associações do negociante. Nesse sentido, destacam-se as obras de José Capela sobre Joaquim Ferreira dos Santos bem como o de João Pedro Marques sobre Arsenio de Carpo. As correspondências e os livros de contabilidade utilizados por Capela no livro *Conde de Ferreira* nos forneceu detalhes acerca da estruturação da sociedade firmada entre Angello, Joaquim dos Santos no Rio de Janeiro e seus cunhados Elias Baptista e Francisco de Oliveira em Pernambuco. Além disso, o autor apresentou informações de outros negociantes que também integravam a rede mercantil de Angello como José Bernardino de Sá, Manoel Pinto da Fonseca, Thomaz da Costa Ramos, o Maneta, e Antonio Joaquim de Oliveira, futuro sogro de seu filho Angello Carneiro Jr. O *Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo* de Marques também permitiu analisar a notória atuação de Angello no comércio de escravos em Angola na década de 1820, mostrando como o negociante, já consolidado, foi “a porta de entrada” de pequenos investidores como Arsenio, que depois se tornaria um grande comerciante.¹³

Reis, Gomes e Carvalho com *O Alufá Rufino*, possibilitaram a análise da associação de Angello Carneiro com familiares e sua atuação no tráfico ilegal de escravos. Ao investigarem a trajetória do africano Rufino José Maria, ex-escravo que se tornou pequeno investidor no contrabando e tripulante de navios, os autores mostram o cenário de uma empresa negreira em Pernambuco, da qual Angello era membro notório. O caso da barca *Ermelinda*, da qual Rufino foi cozinheiro, mostra os detalhes de um navio armado pelo traficante, além de suas

¹² MILLER, Joseph C. **Way of Death: Merchant Capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830**. The University of Wisconsin Press, 1988; FERREIRA, Roquinaldo. **Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade**. Nova York: Cambridge University Press (African Studies), 2012; CÂNDIDO, **An african slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its hinterland**. Cambridge University Press: African Studies, 2013.

¹³ CAPELA, José. **Conde Ferreira e Cia, Op. Cit.**; MARQUES, João Pedro. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX**. Lisboa: Análise Social, vol. 36, nº 160 (2001).

alianças com parentes e sua atuação na busca por indenização pela apreensão e absolvição da barca.¹⁴

Para entender a dinâmica do tráfico em Pernambuco, a terceira maior praça negreira do Brasil, principal porto de partida das atividades comerciais de Angello, os trabalhos de Marcus Carvalho foram de fundamental importância. No livro *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife* e em diversos artigos, o autor destaca o contexto político, a influência e poder social dos traficantes, suas articulações e os navios negreiros que desembarcavam escravos na costa pernambucana. O contexto político da província e sua relação com a organização e repressão do tráfico de escravos foram utilizados seus trabalhos sobre *O patacho Providência* e atuação d' *O Galego Atrevido* Gabriel Antônio, sócio de Angello Carneiro. Ainda nesse sentido, seu trabalho sobre *A Repressão ao tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária* permitiu analisar a atuação do traficante aliando-se tanto a guabirus quanto a praieiros com o objetivo de salvaguardar os desembarques ilegais de seus negreiros. Já n' *O desembarque nas praias*, Carvalho fez uma análise detalhada da organização dos desembarques na costa pernambucana após a lei de 1831. Apontando também, como o contrabando empregava a população livre e pobre, habitante do litoral, que atuava na forma de jangadeiros, práticos e fornecedores de gêneros alimentícios, auxiliando na retirada dos africanos do navio e no fortalecimento da carga humana armazenada nos engenhos.¹⁵

Para narrar a trajetória de Angello Francisco Carneiro este trabalho foi dividido em quatro capítulos. Os capítulos foram concebidos de modo a mostrar um recorte cronológico de sua atividade, desde o início em 1818 quando ainda estava envolvido em um comércio de escravos legal, passando pela organização do tráfico ilegal, as perdas e lucros do negociante em 1840 e a sua volta para Portugal em 1850, quando provavelmente se tornou um visconde negreiro.

¹⁴ REIS; GOMES; CARVALHO, *O Alufá Rufino, Op. Cit.*

¹⁵ CARVALHO, Marcus J. M. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850**. Editora Universitária da UFPE, 2010; Idem, **O “tráfico da escravatura branca” para Pernambuco no ocaso do tráfico de escravos**. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), 149(358): 1-121, jan./mar. 1988; Idem, **O patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831**. Varia História, Belo Horizonte, vol. 30, nº 54, set/dez 2014; Idem, O “galego atrevido” e “malcriado”, a “mulher honesta” e o seu marido, ou política provincial, violência doméstica e a Justiça no Brasil escravista. In, SOIHET, Raquel; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). **Culturas Polícias: ensaios de história cultural, história política e ensino de história**. Rio de Janeiro: Mauad, 2005; Idem, **A Repressão ao tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848**. Niterói: Revista Tempo, v. 27, 2009; Idem, **O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831**. São Paulo: Revista de História, nº 167, 2012, p. 223-260.

No primeiro capítulo é feita uma análise acerca do período do comércio atlântico de escravos, de 1818 a 1830, período em que ele ainda era legal. Nessa parte, mostramos a entrada do negociante no tráfico, seu estabelecimento e enriquecimento na África, sua possível articulação com o reino de Bailundo, seu auxílio para reprimir a revolta de 1825 em Benguela, que pretendia se juntar ao Brasil e sua sociedade com os cunhados traficantes. No outro lado do Atlântico, Angello seria responsável por mandar escravos consignados aos cunhados Elias Baptista da Silva e Francisco Antônio de Oliveira, sediados em Pernambuco e a Joaquim Ferreira, no Rio de Janeiro. Por fim, mostramos como essa sociedade teve que lidar com os ataques corsários, durante a Guerra Cisplatina, as epidemias nos navios negreiros e as pressões da Inglaterra buscando conseguir um tratado antitráfico do Brasil.

O segundo capítulo é dedicado a mostrar a organização do tráfico ilegal de escravos. Inicialmente, discutimos os primeiros debates em torno da recente abolição do comércio, bem como as intenções iniciais de repressão. Em um segundo momento, destacamos a formação de uma sociedade negreira em Pernambuco 1830, os grandes e pequenos investidos nela envolvidos, e os dados econômicos do Império na década de 1840, que provocaram uma grande demanda por mão-de-obra e possibilitaram os altos índices do tráfico apesar da repressão inglesa. Nesse sentido, destacamos os números do negócio para o sudeste brasileiro e para Pernambuco, os principais destinos dos navios de Angello.

O terceiro capítulo é dedicado aos ganhos de Angello no comércio lícito e ilícito e seus investimentos na urbanização do Recife. Primeiramente, ressaltamos a atuação de Angello na atividade creditícia, no comércio de grosso trato e sua atuação como trapicheiro. Atividades que exercia concomitantemente ao tráfico ilegal e que proporcionavam seu destaque comercial e econômico no Recife. Em um segundo momento, analisamos as suas perdas do negociante no contrabando, a partir das apreensões da barca *Ermelinda* e do patacho *Nova Granada* feita pelos ingleses na década de 1840. Por fim, mostramos sua participação nas obras de urbanização do Recife, nos anos de 1840, e como as anotações íntimas do engenheiro francês Louis Vauthier acabam por destacar sua importância no tráfico nessa época.

No quarto e último capítulo, analisamos a posição de Angello na comunidade portuguesa, sua atuação no contexto antilusitano no Recife e nas disputas partidárias, bem como seu financiamento no projeto da colônia de Moçâmedes. Mostramos que seu envolvimento com a terra natal se manteve não só nos auxílios ao vice-consulado em Pernambuco, mas também financiado as movimentações políticas, como no caso da Restauração instaurada pelo marechal Saldanha em 1851. Por último destacamos seu possível

investimento finais no tráfico, a partir de uma sociedade sediada em Lisboa e de seu financiamento ao “tráfico de escravidão branca”. Por fim, nas considerações finais, destacamos os rumos da fortuna negra do negociante, sua descendência e sua memória.

É a partir dessa estruturação que será analisada a trajetória do traficante de escravos Angello Francisco Carneiro, depois visconde de Loures. Um homem que enriqueceu no trato negro e que, sem dúvida, foi um dos destacados negociantes de escravos do Brasil no oitocentos.

CAPÍTULO 1: Entre o Brasil e Angola: As articulações negreiras nos últimos anos do comércio legal de escravos (1818-1830).

Esta história começa em Pernambuco nos primeiros anos do século XIX. A cidade do Recife agitava-se no ritmo do porto com as idas e vindas de pessoas e mercadorias. Esse intenso cotidiano se movimentava com os trabalhos de fiscais alfandegários e os vozerios dos escravos, que misturavam sofrimento e alegria no embarque e desembarque das cargas dos navios e nas vendas de seus ganhos. O comerciante português André João Carneiro, membro de uma família de mercadores e proprietários de terras da região do Porto, estava estabelecido há algum tempo em Pernambuco e assistia à constante chegada de conterrâneos e outros estrangeiros que iriam colorir ainda mais esse agitado cenário.¹⁶ Desconheço a data exata da chegada de André Carneiro, mas sei que na passagem do século XVIII para o XIX ele já vivia no Recife e até encomendava livros.

André Carneiro era uma exceção no mar de senhores iletrados que viviam em Pernambuco. Sem núcleos de instrução primária, universidades e sem tipografias para a impressão de obras até 1808, por ordem de El-Rei, os livros utilizados por poucos na colônia precisavam obter uma prévia autorização para serem importados da Europa. Em 1803, o navio *Amizade* trazia em nome do comerciante o dicionário “*Magnum Lexicun Latinum e Lusitano*” e “Devoções Particulares à Senhora Santa Bárbara, advogada contra raios e trovões” escrito pelo frei José de Santa Rosa.¹⁷ Apesar de parecer uma banalidade, os gostos literários de André João Carneiro podem servir como pistas sobre seus negócios e os do seu filho. É preciso indicar quais ventos o comerciante pretendia acalmar com a ajuda de Santa Bárbara. Voltaremos a isso depois.

Como outros que fizeram a travessia da Europa para o Brasil, André Carneiro migrou sozinho para Pernambuco. Só na primeira década do século XIX é que o comerciante foi buscar a família em Portugal, ao que tudo indica movido por problemas de saúde. Em 18 de julho de 1809, ele embarcou rumo à terra natal acompanhado do filho Angello Francisco. No passaporte datado de 15 de julho, três dias antes da partida, constava como um senhor de 56 anos de idade, estatura ordinária, cabelo cortado “com alguns brancos”, testa pequena, olhos

¹⁶ Sobre a emigração de portugueses para o Brasil ver ALVES, José Fernandes. **Os brasileiros: emigração e retorno no Porto Oitocentista**. Porto: 1994, *passim*.

¹⁷ VERRI, Gilda Maria Whitaker. **Tinta sobre papel: livros e leituras em Pernambuco no século XVIII (1759-1807)**. Volume 2. Recife: Ed. Universitária, Secretaria de Educação e Cultura, Pernambuco, 2009, p. 400; p. 494.

pardos, “nariz rombo”, boca pequena com falta de dentes e barba furada. Já o filho tinha 17 anos, “estatura a proporção da idade”, cabelo cortado e ruivo, testa pequena, olhos pardos e boca pequena com todos os dentes.¹⁸ Chegando ao Reino, aparentemente já doente, André viu seu estado de saúde se agravar. Como os móveis e roupas já tinham sido embarcados para a mudança, coube ao jovem filho guiar a mãe Gertrudes Rosa e os cinco irmãos ao Recife.¹⁹ Com agora dezoito anos, Angello Francisco levou a família para a cidade onde ele, ainda não o sabia, ajudaria a desenhar a vida cotidiana e o traçado urbano. Aquele porto, ponto de chegada, era o coração do lugar e seria cenário de suas idas e vindas e também de suas transações comerciais pelo Atlântico.

Angello Francisco Carneiro nasceu em Lisboa em 25 de maio de 1791, tendo sido batizado na freguesia de São Lourenço, distrito de Setúbal. Não sei exatamente quando ele pisou no Recife pela primeira vez mas, como foi dito acima, ele já estava aqui no início do século XIX, quando saiu com o pai para buscar o resto da família em Portugal. O fato é que na década de 1810 ele iniciaria uma trajetória de sucesso no comércio de escravos. Por ser o filho homem mais velho do casal Gertrudes e André, Angello Carneiro deve ter assumido logo cedo a organização e o controle dos negócios ao lado do pai. Sua irmã Maria Gertrudes, apesar de primogênita, seria destinada à submissão e ao silêncio feminino daquela sociedade patriarcal e misógina. Não encontrei fontes exatas sobre os negócios de André Carneiro, mas é possível seguir alguns indícios. É provável que uma das suas atividades fosse no ramo dos tecidos, e que por causa do comércio a retalho, ao lado do pai, Angello Carneiro tenha recebido a alcunha de “Ângelo dos retalhos” em Pernambuco. Não é impossível também, que André Carneiro tivesse envolvimento com o comércio marítimo, e até negreiro, e que tenha iniciado o filho no negócio, como era comum. Talvez, com a aquisição das “Devoções a Santa Bárbara”, acima citadas, André estivesse recorrendo à fé para proteger suas negociações das terríveis tempestades que poderiam abater as embarcações em suas rotas atlânticas. Desse modo, Angello pode ter entrado no comércio com algum capital herdado do pai. Mais tarde, os praieiros vão dizer que sua entrada no tráfico aconteceu a partir de um golpe que ele deu em um grande negociante que o empregou como caixa de uma viagem. Verdadeiro ou não, o

¹⁸ Angello Francisco Carneiro nasceu em 1791. Portanto em 1809, ele deveria contar 17 anos de idade, e não os 14 anos declarados. Na mesma documentação, contudo, há a correção. No passaporte de 1810, ele vai ser declarado com 18 anos de idade. LABORATÓRIO DE PESQUISA E ENSINO DE HISTÓRIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO (LAPEH-UFPE). **Projeto Resgate**, AHU_ACL_CU_015, Cx.273, D. 18190.

¹⁹ LAPEH-UFPE, **Projeto Resgate**, AHU_ACL_CU_015, Cx.273, D. 18211; Idem, Ibidem, AHU_ACL_CU_015, Cx.273, D. 18190.

boato mostra que Angello tinha certo trato mercantil, pois ele não entraria no negócio como simples marinheiro.²⁰

O fato é que oito anos após desembarcar no Recife com a mãe e os irmãos, com 26 anos de idade, Angello associou-se ao cunhado Antônio Ferreira de Faria na compra da galera *D. Domingos*.²¹ Em uma viagem em 1818, ele embarcaria não só como dono, mas também como capitão, demonstrando certa experiência no trato com o transporte de carga humana. Era talvez seu primeiro navio negreiro, mas isso não significava que o personagem era capitão de primeira viagem. A *D. Domingos* era um navio negreiro conhecido na costa pernambucana. Antes dos cunhados comprarem a galera a José Pedro da Silva, ela já tinha feito duas viagens e deixado um total de 752 escravos em Pernambuco.²² Em 1818, a *D. Domingos*, desembarcou 279 escravos no Porto do Recife. Em duas viagens, uma em 1818 e outra em 1822, Angello capitaneou a *D. Domingos*. Ele e o cunhado Faria se revezavam no comando do navio.

A experiência na travessia atlântica era necessária, porque ser capitão de navio negreiro não era tarefa para iniciantes e, principalmente, de embarcações grandes como barcas e galeras, onde a equipagem e o número de escravos transportados eram maiores. Normalmente, o capitão do navio além de comandar a tripulação e atividades a bordo, era o responsável pela negociação negreira na Costa da África, pela disciplina da equipagem e da carga de centenas de pessoas na viagem de volta. Uma rotina que “não era apropriada para homens mansos”.²³ Nesse sentido, como dono e capitão de embarcação, Angello escolhia os melhores escravos na África, negociava seus valores, cuidava não só do trabalho dos marinheiros, da armazenagem e saúde da carga humana, mas possivelmente até da venda no Brasil. Sem o pai, mas seguramente iniciando sua autonomia comercial, Angello controlava de perto os seus investimentos e o crescimento dos lucros.

Angello comprou a *D. Domingos* em um período muito promissor no comércio de escravos. Em Pernambuco, o otimismo econômico favoreceu a importação de mão-de-obra e nem o movimento de 1817 abalou o comércio. Na década de 1810 e, em especial na segunda metade, os desembarques de escravos atingiram os maiores índices do século XIX na

²⁰ Retomaremos à discussão desse boato no capítulo 4, p. 94.

²¹ O navio era de construção inglesa, tinha 100 pés de comprimento, da popa a proa, 23 pés de largura e 140 toneladas. Os dois negociantes compraram esse navio a João Pedro da Silva exatamente no ano de 1818. Ver AHU, 5 MAIO 1823, AHU_ACL_CU_003, CX. 45, D. 3668.

²² The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD doravante), viagens nº 40618 e 48599.

²³ CARVALHO, Marcus J. M. de. O “galego atrevido” e “malcriado”, a “mulher honesta” e o seu marido, ou política provincial, violência doméstica e a Justiça no Brasil escravista. In: SOIHET, Raquel; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). **Culturas Políticas: ensaios de história cultural, história política e ensino de história**. Rio de Janeiro: Mauad, 2005, p. 207.

província. Nesse contexto, o mercado era disputado e já contava com a atuação de grandes traficantes como Elias Coelho Cintra, Bento José da Costa e José de Oliveira Ramos, todos portugueses.²⁴

Mas tanto traficantes poderosos quanto Angello, ainda em ascensão, tiveram que lidar com restrições ao comércio negreiro impostas por acordos anglo-portugueses. É sabido que após abolir o comércio de escravos em seus territórios, em 1807, a Inglaterra lançou-se em uma cruzada contra o negócio. Em 1810, o príncipe regente assinou o Tratado de Aliança e Amizade, onde em seu artigo décimo comprometia-se a abolir o tráfico de escravos. Os debates abolicionistas e as discussões acerca da crueldade do comércio levaram o príncipe a promulgar o alvará de 24 de novembro de 1813, que estipulava que o número de escravos transportados não excedesse a cinco por cada duas toneladas do navio e premiava cirurgiões para estimular a melhoria no tratamento dos cativos a bordo.²⁵ O parágrafo 2º do alvará rezava uma gratificação de 120 réis, paga pelo cofre da Provedoria da Saúde, quando o número de escravos mortos do navio não excedesse a 2%. Mas na prática, a medida foi desobedecida por traficantes e autoridades nos dois lados do Atlântico.

Em 4 de março de 1815, por exemplo, o cirurgião Manoel do Carmo César da corveta *Amizade* (talvez o mesmo navio que trouxe os livros de André Carneiro) requereu a D. João VI o prêmio que lhe era devido. Inicialmente, ele explicou que, ao invés de 320, o navio foi obrigado a receber 502 africanos, número acima da nova arqueação, porque a praça de Angola se encontrava cheia de escravos e estava faltando embarcações para transportá-los. O governador de Luanda havia ordenado o embarque alegando que se os escravos lá permanecessem, iam prejudicar os negócios de Angola e do Brasil. Ressaltando seus dotes, o cirurgião Manoel César destacou que apesar do número transportado só morreram nove escravos durante a viagem e um após ter sido lançada a âncora em Pernambuco. A história, contudo, não convenceu os oficiais da saúde do Recife, que se negaram a pagar o prêmio

²⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2ª edição, 2010, p. 113.

²⁵ É importante destacar, nesse sentido, que existia uma Lei de Arqueação, versando sobre o transporte e cuidado dos cativos nos navios negreiros, desde 1684. No entanto, a principal diferença entre essa antiga e o novo alvará era o prêmio estabelecido aos cirurgiões e a determinação de que fosse transportados cinco escravos por duas toneladas de navio, medição que na lei de 1684 era condicionada a existência ou não de portinholas na embarcação. Entendendo El-Rei que as portinholas ajudavam os escravos a respirarem e, por isso, navios que a possuísem poderiam embarcar sete escravos a cada duas toneladas. Sobre isso ver ANDRADE E SILVA, José Justino de. **Coleção Cronológica da Legislação Portuguesa Compilada e Anotada** (1683-1700). Lisboa: Imprensa Nacional, 1859, p. 8-11. Versão do Google Books.

declarando que o cirurgião e o mestre Francisco Correia Garcia mereciam ser punidos pela desobediência à nova arqueação.²⁶

Apesar dessas medidas, a face do tráfico de escravos só sofreu alguma alteração com o tratado assinado em Viena em 1815. O tratado proibiu o comércio de escravos ao norte da linha do equador, implicando no fim de uma tradicional parceria entre Brasil e a Costa da Mina. Dois anos depois, em 1817, houve uma convenção que instalou as comissões mistas anglo-portuguesas e estipulou as punições aos transgressores da lei.²⁷ O momento era de grandes lucros, mas também da intensificação de medidas restritivas e abolicionistas. Nesse contexto, Angello Francisco Carneiro contaria com uma grande colaboração dentro de sua família: seus cunhados traficantes.

1.1. Os cunhados traficantes e o desembarque de escravos em Pernambuco.

Como vimos, a propriedade e as viagens negreiras da galera *D. Domingos* foram uma sociedade entre Angello Carneiro e o cunhado Antônio Ferreira de Faria. Se o negociante deu os primeiros passos negreiros ao lado do pai, toda sua trajetória negreira seria permeada por alianças com parentes. Carneiro tinha quatro irmãs e, pelo menos três lhe renderam grandes sócios no tráfico. A já mencionada primogênita Maria Gertrudes casou-se com Francisco Antônio de Oliveira, membro da elite local e futuro barão de Beberibe. Outras duas irmãs casaram com os comerciantes Elias Batista da Silva e Antônio Ferreira de Faria.²⁸

Após as primeiras viagens da *D. Domingos* em 1818 e 1819, apenas um único navio foi identificado como uma negociação de Angello, aparentemente, sem a sociedade de um parente. Foi o caso do *S. Marcos*, navio negreiro que já tinha feito quatro viagens e desembarcado um total de 1471 escravos na costa pernambucana.²⁹ Em 1819, esse navio capitaneado por Inocêncio Matoso de Andrade comprou 390 escravos em Benguela e desembarcou 353 em Pernambuco, consignados a Angello Carneiro.³⁰ A partir dessa viagem,

²⁶ Por outro lado, o escrivão da saúde declarou que não possuíam dinheiro no cofre para pagar a dita gratificação e que a repartição estava devendo 400 mil-réis aos seus próprios funcionários. Para o suplicante isso não era problema, pois se esse cofre não tinha dinheiro, que lhe pagassem por outro. Por fim, a documentação não revela se a gratificação foi paga. LAPEH, **Projeto Resgate**, AHU_ACL_CU_015, Cx.276, D. 18553.

²⁷ BETHELL, **A Abolição**, *passim*.

²⁸ INSTITUTO ARQUEOLÓGICO HISTÓRICO GEOGRÁFICO PERNAMBUCANO (IAHGP), **Inventário de Maria Gertrudes de Oliveira (1840)**. Sobre Francisco de Oliveira ver GOMES, Amanda Barlavento. **O barão traficante e as redes sociais do tráfico: Francisco Antonio de Oliveira, 1820 - 1855**. Texto apresentado no 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba (UFPR), de 13 a 16 de maio de 2015.

²⁹ TSTD, viagens nº 49781, 40619, 46892, 48785.

³⁰ TSTD, nº 40784; Na documentação do Porto do Recife tem uma viagem do *S. Marcos*, consignada a Angello Carneiro. Se não houve erro do escrivão, a viagem foi um total fracasso. Pois o navio só conseguiu embarcar 22

por sua própria conta, no período de 1819 a 1823 todos os navios negreiros identificados representaram uma sociedade entre Angello e os maridos de suas irmãs.

Fazendo uma combinação dos dados disponíveis na Vigilância Sanitária do Porto do Recife com o *Slave Voyages* é possível esmiuçar essas viagens negreiras em sociedade. A tabela abaixo contém os navios utilizados nessas transações no período entre 1819 e 1823. Na coluna “dono ou consignatário” mantive o que estava na documentação do Porto da Saúde. Mas afirmo a sociedade dos cunhados através do banco de dados *Slave Voyages*, que cruza informações de arquivos pernambucanos e angolanos. De todo modo, é sempre importante destacar, como fez Capela, a dificuldade em estabelecer uma relação entre negreiros e navios, já que, geralmente, uma expedição era responsabilidade de mais de um carregador.³¹

TABELA 1: As transações de Angello e seus cunhados (1819-1823).

Data	Navio	Donos	Nº de escravos embarcados	Origem	Escravos desembarcados			
					BONS	DOENTES	MORTOS	<u>TOTAL</u>
11/02/1819	Galera D. Domingos	Angello e Antônio Faria	649	Angola	623	19	25	624
12/10/1819	Galera D. Domingos	Angello e Antônio Faria	539	Angola	521	18	2	538
18/02/1820	Escuna Feiticeira	Angello e Antônio Faria	184	Angola	172	12	0	180
15/05/1820	Galera D. Domingos	Angello e Antônio Faria	580	Angola	565	15	0	565
17/07/1820	Escuna Feiticeira	Antônio Ferreira de Faria	226	Angola	226	0	0	226
27/11/1820	Escuna Feiticeira	Angello Francisco Carneiro	224	Angola	220	4	2	222
24/03/1821	Galera D. Domingos	Angello e Antônio Faria	608	Angola	590	14	10	597
07/06/1821	Escuna Feiticeira	Angello Francisco Carneiro	222	Angola	211	9	2	220
29/01/1822	Galera D. Domingos	Antônio Ferreira de Faria	565	Angola	538	23	6	559
14/10/1822	Escuna Velha de Dio	Angello e Francisco de Oliveira	255	Angola	223	31	9	246
24/04/1823	Escuna Velha de Dio	Angello Francisco Carneiro	284	Angola	260	24	21	273

Fonte: APEJE, Registro de Passaportes; APEJE, Vigilância Sanitária, livro 1.

escravos em Angola e desembarcar 17 em Pernambuco. Por fim, 13 morreram durante a quarentena, restando quatro para serem comercializados. APEJE, **Porto do Recife, Vigilância Sanitária**, Fl. 40.

³¹ CAPELA, José. **Conde Ferreira e Cia: Traficantes de escravos**. Lisboa: Editora Afrontamento, 2012, p. 39.

A tabela apresenta o saldo de escravos embarcados, desembarcados com saúde, mortos e doentes e o total dos que foram comercializados pelos cunhados, entre 1819 e 1823, período em que Angello se firmava como traficante. Mostra também a organização deles no transporte da carga humana e baixa taxa de mortalidade, sugerindo certo tratamento mais adequado aos homens, mulheres e crianças trancafiados nos porões dos navios negreiros. Obedecendo uma média de mais de 580 escravos para serem transportados em navios grandes como a galera *D. Domingos* e cerca de 233 cativos nas pequenas escunas como eram a *Feiticeira* e a *Velha de Dio*.³² Contudo, também é importante lembrar, algo que já é enfatizado por Marcus Carvalho, que as taxas de mortalidade eram pequenas entre a África Centro-Occidental e o porto do Recife por causa do menor tempo de viagem.³³

De 1819 a 1822, a *D. Domingos*, propriedade de Angello e Antônio de Faria, fez cinco viagens, o maior número das conexões. Em uma delas, Angello seguiu capitaneando o navio, como já tinha sido mencionado. Por esses dados, a *D. Domingos* embarcou um total de 2941 cativos e deixou um rastro de morte 43 cativos. Por fim, os comerciantes puderam comercializar 2883 escravos. É importante destacar que na viagem de 1819, o navio trouxe escravos não só para os sócios mas também para Elias Coelho Cintra. O que mostra que era comum fretarem navios de outros negociantes. Em 1821, por exemplo, o brigue *Bonfim* de José de Oliveira Ramos trouxe uma carga humana consignada a Antônio de Faria.³⁴ Por fim, é importante apontar que dos navios negreiros registrados pela Provedoria da Saúde, os 649 africanos da *D. Domingos* em 1819 foram o maior número de escravos transportados para o Recife no período de 1813 a 1829.

No ano de 1820 foi a vez da escuna *Feiticeira*, propriedade de Angello e Elias Baptista da Silva fazer quatro viagens, três no ano de 1820 e uma em 1821. Elias não aparece como dono ou consignatário na tabela, mas utilizei os já mencionados dados do *Slave Voyages* para afirmar sua participação. A *Feiticeira* embarcou 856 escravos em Angola, 4 morreram no total, tanto em mar quanto em terra, e 829 foram desembarcados. Desses, 25 chegaram com doenças como bexiga e oftalmia. Com a menor taxa de mortalidade das viagens destacadas, um total de 848 cativos foram comercializados.³⁵

³² Observando embarcações negreiras apreendidas entre 1812 e 1851, Jaime Rodrigues observa que galeras tinham uma tonelagem média de 254 toneladas, enquanto escunas tinham 144 toneladas. RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 148.

³³ CARVALHO, *Liberdade*, p. 117-118.

³⁴ ARQUIVO PÚBLICO ESTADUAL JORDÃO EMERENCIANO (APEJE), **Porto do Recife, Vigilância Sanitária**, Fls. 27vs, 42, 59vs, 77vs e 97vs; Sobre a viagem do *Bonfim* ver Idem, fl. 90 vs.

³⁵ APEJE, **Porto do Recife, Vigilância Sanitária**, fls. 48vs, 63vs, 69vs, 83.

Em 1822 e 1823, a escuna *Velha de Dio* de Angello e Francisco Antônio de Oliveira trouxe escravos para a província. O nome desse navio era uma homenagem a Isabel Fernandes, uma das heroínas durante o cerco turco à colônia portuguesa de Diu (antigamente grafada “Dio”) na Índia. Outras mulheres defenderam a muralha da cidade, mas devido a sua idade, Isabel recebeu muito destaque, entrando para a história como a “*Velha de Dio*”. Antes de pertencer a Angello e Francisco, a escuna *Velha de Dio* pertencia a Elias Coelho Cintra.³⁶ Voltando aos saldos da negociação das duas viagens organizadas pelos cunhados, a *Velha de Dio* embarcou 539 escravos em Angola e desembarcou 483 com saúde. A maioria dos 30 escravos doentes sofreram com bexiga e sarampo. No final, 519 renderam lucros aos negociantes.³⁷

De 1819 a 1823, em onze viagens, as embarcações dos cunhados deixaram um total de 4.250 africanos na província.³⁸ Todos os escravos conduzidos foram comprados nos portos da África Centro-ocidental, os maiores parceiros negreiros de Pernambuco.³⁹ O comércio entre Pernambuco e os portos da África Centro-Occidental era favorecido pelo reduzido tempo de viagem entre as duas costas, que durava em média 28 dias, e acarretava na diminuição da mortalidade na travessia atlântica e, portanto no aumento do lucro dos negociantes.⁴⁰ Entre 1816 a 1821, o tráfico para a costa pernambucana atingiu os maiores índices do século XIX, entrando um total de 51.171 cativos na província. Desses, 43.787 africanos vieram da costa de Angola.⁴¹

Mas apesar do momento lucrativo em Pernambuco, Angello tinha outros planos, em outros lugares, para manejar o leme do negócio negreiro. De repente os rastros do traficante somem das fontes pernambucanas e em 1825 reaparecem em Luanda. Provavelmente, movido

³⁶ APEJE, **Porto do Recife, Vigilância Sanitária**, fl. 96vs; Existia uma *Velha de Dio* pertencente à marinha brasileira. Não tenho informações que mostre se tratar da mesma embarcação, que depois foi comprada e passou a ser empregada como um negreiro. ROCHA, Limério Moreira da. **Corsários no litoral cearense**. Revista do Instituto do Ceará, 1993. Disponível em <<http://www.institutodoceara.org.br/revista/Rev-apresentacao/RevPorAno/1993/1993-CorsariosnoLitoralCearense.pdf>>. Acesso em 09 de março de 2016.

³⁷ APEJE, Porto do Recife, fls. 105vs e 116.

³⁸ REIS; GOMES; CARVALHO, p. 173.

³⁹ TSTD, nº 47115, 49215, 47098, 49885, 49886, 47085, 40525, 48857, 48902, 40559.

⁴⁰ CARVALHO, **Liberdade**, p. 117-118; Nos anos 1830, a escuna *Novo Despique* e o brigue *Oriente Africano* fizeram a viagem em apenas 19 dias, o menor número encontrado. Esse número aparece novamente no ano de 1840, com a escuna *Formiga*, consignada a Angello Francisco Carneiro, que carregou 307 cativos em Angola e desembarcou 277 africanos no litoral norte pernambucano. TSTD # 48693, 48701; A *Formiga* era uma embarcação de Joaquim Pinto da Fonseca, irmão do grande traficante residente no Rio de Janeiro, Manuel Pinto da Fonseca. TSTD, viagem # 2054.

⁴¹ DOMINGUES DA SILVA, Daniel Barros; ELTIS, David. The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851, in David Eltis e David Richardson (orgs.), **Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database**. New Haven e Londres: Yale University Press, 2008, p. 104. Desde o século XVIII, o comércio para Angola era feito diretamente do Brasil. Em 1815, com a proibição do comércio de escravos ao norte da Linha do Equador, essa região se consolidou como o maior fornecedor individual de escravos do mundo atlântico. Ver CARVALHO, **Liberdade**, op. cit., p. 100.

pelo contexto da Confederação do Equador, que desencadeou agitações antilusitanas e proibiu o comércio negreiro, Angello partiu para a costa de África. De lá, ele passaria a se envolver nos meandros da obtenção e do embarque dos escravos, no período em que as exportações do eixo Congo-Angola atingiram os maiores índices desde seu início no século XVI.

1.2. O Angello de Angola: embarcando escravos para o Brasil

Não devia ser a primeira vez de Angello na costa angolana, lugar onde mais se embarcavam africanos escravizados para Pernambuco. A cidade de Luanda vivia em função do comércio de escravos. As ruas eram movimentadas pelas negociações, pelo trânsito de pessoas e, sobretudo, pela chegada das frequentes caravanas vindas do interior com as centenas de cativos que seriam levados pelos navios negreiros e alimentariam a sede de lucros dos que estavam em terra, no mar e do outro lado do Atlântico. O porto de Luanda era movimentado pelas embarcações que iam mercadejar, mas também traziam visitantes, imigrantes em busca de enriquecimento e degredados para pagar suas penas. Homem branco e solteiro, Angello iria se juntar a esse cenário, estabelecendo-se na parte baixa da cidade, onde se concentrava o corpo do comércio.⁴²

Durante sua estada em Luanda, Angello se envolveria no vai-e-vem portuário, cuidando das transações que envolviam suas mercadorias humanas. Foi nesse contexto que ele fez as primeiras negociações com um degredado de sobrenome Santos, que foi mandado para Angola após envolver-se em uma disputa política. Na Costa da África, ele iniciou sua carreira como taverneiro. Combinando a venda e falsificação de cachaça, além de outras frequentes trapças decorrentes do balcão da taverna, Santos deve ter migrado lentamente para negócios mais perigosos e vantajosos como o tráfico de escravos. E nisso, Angello Carneiro foi a sua “porta de entrada”, como destaca João Pedro Marques. Trabalhando com Angello, “em poucos anos”, ele “conseguiu fazer alguns contos de réis”. Combinando a ascendente vida de negreiro com suas aspirações teatrais, Santos mudou seu nome para Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo. Na década de 1840, ele se tornaria um grande traficante de escravos e seria famoso em Angola tanto por seus negócios ilegais, quanto por sua vida pomposa.⁴³

⁴² AUTOR ANÔNIMO, **Quarenta e cinco dias em Angola: apontamentos de viagem**. Porto: Tipografia de Sebastião José Pereira, 1862, p. 23-25. Versão da “Open Library” < <https://archive.org/details/quarentaecincodi00port> >. Acesso em 23/11/2014.

⁴³ MARQUES, João Pedro. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX**. Lisboa: Análise Social, vol. 36, nº 160 (2001), p. 614-615; PACHECO, Carlos. **Arsênio Pompílio Pompeu de**

Logo em 1825, Angello foi o responsável pelo carregamento de escravos do *Imperador do Brasil*. Nesse navio registrado como propriedade do cunhado Francisco Antônio de Oliveira, ele embarcou 436 cativos, que seguiriam para Pernambuco sob a supervisão de 18 homens capitaneados por Graciano dos Santos. Joaquim Ferreira dos Santos, seu correspondente no Rio de Janeiro, escreveu uma carta felicitando-o pelo sucesso da travessia, pois o navio entrou em Pernambuco com 24 dias, “um só morto e magnífica gente”. Nessa viagem o consignatário da carga foi outro cunhado, Elias Baptista da Silva. O navio chegou ao Recife com 391 escravos bons e 45 sofrendo com disenteria e oftalmia. Mas aquelas pessoas realmente eram “magnífica gente”, pois os 45 doentes sobreviveram ao tratamento no Lazareto de Santo Amaro, fortes, apesar dos horrores do navio negreiro e do sofrimento da escravização. As fontes do porto do Recife mostram que a viagem foi melhor do que Ferreira imaginava, pois não teve mortos e os traficantes tiveram o lucro de comercializar 436 cativos. Além do sucesso negreiro, para fechar seu primeiro ano como comerciante de Angola, Angello Carneiro recebeu a honrosa comenda da Ordem de Cristo. O negociante atingia, assim, um alto patamar de poder e influência naquela sociedade.⁴⁴

A honraria deve ter sido uma recompensa por seu auxílio na supressão de uma conspiração separatista. Em 1824, alguns negociantes da praça de Benguela, que contavam com o apoio de tropas e marinheiros dos negreiros aportados na cidade, organizaram um motim que pretendia juntar a colônia ao Brasil independente. O temor dos revoltosos, que eram grandes comerciantes da Praça, era que a emancipação significasse o fechamento do mercado brasileiro para a oferta de cativos das possessões portuguesas. Ou seja, o fim de seus lucros. Além disso, segundo Roquinaldo Ferreira, a conspiração também teve um viés racial. Francisco Ferreira Gomes, um dos negociantes mais ricos de Benguela, e seus seguidores insurretos eram todos negros e, além de se inspirarem na Revolta de São Domingos, declararam que os “pés-de-chumbos” eram assassinos e que lavariam “seus pés com sangue europeu”.⁴⁵ Como bom patriota e defensor da pequena comunidade branca que vivia na África, a qual ele pertencia, Angello forneceria embarcações suas para sufocar a conspiração. Provavelmente, os navios enviados foram os negreiros *Feiticeira* e *Velha de Dio*, que constam

Carpo: Uma vida de lutas contra as prepotências do poder colonial de Angola. Lisboa: Revista Internacional de Estudos Africanos, nº 16-17, 1992-1994.

⁴⁴ CAPELA, **Conde Ferreira e Cia**, p. 34; APEJE, **Porto do Recife**, fl. 150v; Os dados do Slave Voyages mostram o embarque de 492 cativos, mas uma das fontes utilizadas por eles foi justamente a do porto do Recife. Ver TSTD, #48879; Sobre a comenda de Angello ver GAZETA DE LISBOA, 16.05.1825, nº 114, p. 458. Exemplar da “Harvard College Library”. Versão do Google books. Acesso em 09/10/2012.

⁴⁵ FERREIRA, Roquinaldo. **Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade**. Nova York: Cambridge University Press (African Studies), 2012, p. 204.

nos registros de movimento do porto de Benguela.⁴⁶ Insurreição sufocada, Gomes e os demais foram presos e alvos de insultos como “ladrões, pretos e bodes”.⁴⁷

Não tardou para que outra honraria viesse. Logo em 1826, Angello Francisco Carneiro foi nomeado Capitão do regimento de milícias da província de Bailundo. O cargo estava vago desde que Joaquim Menezes Mourão tinha sido transferido e se tornado capitão de milícias da Ilha de Luanda. O governador de Angola justificou a nomeação de Angello, ressaltando as muitas contribuições do comerciante.⁴⁸

O reino de Bailundo (mapa abaixo) situava-se no planalto central de Angola, cortado pelo rio Cuvo, uma área de terras férteis, densamente povoadas, onde as chuvas eram mais frequentes do que no litoral.⁴⁹ Tanto Bailundo quanto seu vizinho Huambo eram reinos habitados pelos imbangalas. O termo imbangala, de raiz umbunda-vangala, quer dizer “ser valente e vaguear por um território”. Como já sugere a acepção, os imbangalas, inicialmente, eram grupos guerreiros nômades, a quem os portugueses chamavam de “jagas” por os terem confundido com os guerreiros que invadiram o Congo em 1568.⁵⁰ Mas a partir do século XVII, quando eles se reuniram em um estado militarizado e centralizado, Bailundo tornou-se um dos reinos mais poderosos do planalto central de Angola, seguido pelo vizinho Huambo e mais tarde por Bié.⁵¹

⁴⁶ IHGB. Coleção África. **Vários ofícios sobre negócios do reino de Angola: 1797 a 1828**, DL 82.1. Nº 7, p. 47

⁴⁷ FERREIRA, **Cross-Exchange**, Op. Cit., p. 204.

⁴⁸ ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). **Carta Patente: posto de capitão do regimento de milícias de Bailundo**, fl. 176v, Código: PT/TT/RGM/F/149799; IHGB. “Extratos dos ofícios do governador de Angola Nicolau de Abreu Castelo Branco”, Ofício nº 61, 9 de junho de 1825, p. 61v-62. In: **Fundo Coleção África: documentos relativos aos negócios do Reino de Angola (1796-1807)**, DL 76.2.

⁴⁹ ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (coord.). **Nova História da Expansão Portuguesa (volume X): O Império Africano (1825-1890)**. Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 324.

⁵⁰ SILVA, Alberto da Costa e. **A Manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002, p. 420-422.

⁵¹ O outro vizinho, Bié, só vai crescer em importância no fim do século XVIII. Sobre os três reinos ver MILLER, Joseph C. **Way of Death: Merchant Capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830**. The University of Wisconsin Press, 1988, p. 28-30; Os povos que habitavam o planalto central depois serão classificados como Ovimbundu. Segundo Mariana Cândido, o termo, que é do século XX, deve ser usado com cuidado. Já que os povos desses reinos, aparentemente, não se viam com uma identidade comum. Inclusive, Mary Karasch encontrou casos de escravos apreendidos nos navios negreiros do Rio de Janeiro que se identificaram como bailundo, huambo e bié. KARASCH apud CÂNDIDO, **An african slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its hinterland**. Cambridge University Press: African Studies, 2013, p. 309.

MAPA 1: Os portos da costa angolana e os reinos do interior



Fonte: MAGYAR, László. Viagens de László Magyar na África Meridional entre 1849 e 1857. Hungria: **Lauffer und Stolp, 1859**. Edição da Biblioteca Digital Mundial. Disponível em <<http://www.wdl.org/pt/item/2925/>>. Alterações minhas em vermelho - o reino de Bailundo está sinalizado com uma estrela.

De 1770 a 1775, Portugal envolveu-se nas chamadas “Guerras de Bailundo”, mandando expedições ao interior com o objetivo de dominar vários governantes, inclusive o desse reino. Segundo Joseph Miller, esses conflitos estenderam as fronteiras da “escravização para o tráfico” até Bié.⁵² Com a nova política, Benguela passou a enviar mercadorias a Bailundo, principalmente armas de fogo, em troca do fornecimento de escravos adquiridos pelo soberano durante os conflitos com reinos vizinhos. A reestruturação política desses reinos, após as campanhas de 1770, acompanhou a chegada de traficantes vindos de Luanda e Benguela.⁵³ Com a expansão do acesso aos bens importados, Bailundo fortaleceu-se ainda mais no interior, passando a atrair mercadores luso-africanos itinerantes e organizações políticas menores em busca de proteção e benefícios. No fim do século XVIII, o soba de

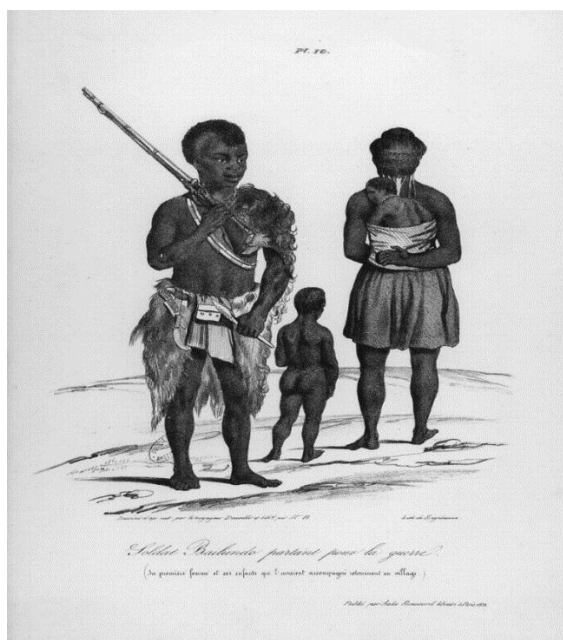
⁵² MILLER, **Way of Death**, p. 146.

⁵³ ALEXANDRE; DIAS, **O Império Africano**, Op. Cit., p. 345.

Bailundo controlava mais de quarenta reinos tributários, os quais se incluíam Katira, Kangenge, Kitushe, Kengue e Ondura. Nesse corpo estatal, as terras dos tributários, denominadas *Kicanzo*, eram administradas por um sobeta. O reino de Bailundo permaneceu poderoso até o início do século XX, quando então foi totalmente derrotado pelo Estado Português.

No século XIX, quando Portugal aumentou sua pretensão territorial, o reino de Bailundo passou a fornecer soldados e a comandar as guerras coloniais contra Huambo e Bié. Em troca, os governantes de Benguela continuaram enviando seus presentes de pólvora e armas de fogo. Em 1821, três anos antes de Angello chegar em Luanda, um novo soba tinha subido ao poder em Bailundo. Mas para tal passou pelos rituais de batismo e “undamento”, que assentavam a aliança entre seu reino e Benguela. Se para os portugueses a cerimônia representava o avassalamento do soba, para este, ir à costa, era uma oportunidade de mostrar seu poder àqueles que considerava simples aliados.⁵⁴

FIGURA 1: Soldado bailundo partindo para a guerra.



“Soldat Bailundo partant pour la guerre (Sa première femme et ses enfants qui l'avaient accompagné retournent au village)”.
Fonte: DOUVILLE, Jean. *Illustrations de Atlas du voyage au Congo et dans l'intérieur de l'Afrique équinoxiale dans les années 1828, 1829 et 1830*. Paris: J. Renouard, 1832. Versão da Bibliothèque Nationale de France – Gallica. Disponível em < <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b23001265/f10.item.r=bailundo> >. Acesso em 20/12/15.

⁵⁴ As informações desse parágrafo e do anterior estão em CÂNDIDO, Mariana. Op. Cit., p. 299-302; O undamento era uma cerimônia de origem Mbundu, quando um chefe transmitia seu poder para o sucessor, mas que os portugueses se apropriaram como um ritual de avassalamento dos sobas perante o governo de Portugal. CARVALHO, Flávia Maria de. **Do undamento ao avassalamento: ritos e cerimônias, alianças e conflitos entre portugueses e sobas do antigo Ndongo**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História (ANPUH), São Paulo, 2011. Disponível em < <http://www.snh2011.anpuh.org> > . Acesso em 22/11/2014.

Com a patente de capitão de milícias, recebida em 1826, Angello poderia inserir-se nesse antigo laço político, beneficiando-se das já assentadas relações comerciais que garantiriam o fornecimento de escravos para sua empresa. A administração da colônia portuguesa era “predominantemente militar” e baseada no estabelecimento de dez presídios e doze distritos.⁵⁵ Nesse sentido, é possível supor que a partir da função militar, Angello possa ter construído certa influência mercantil junto ao soba do reino de Bailundo. Mas para manter as trocas comerciais com o soberano e seus vassallos era necessário sustentar um fluxo constante de mercadorias que lhes interessasse e, sobretudo, de armas. Deve ter sido nesse sentido que, em 11 de março de 1826, o negociante solicitou espingardas ao traficante Joaquim Ferreira dos Santos, no Rio de Janeiro. Este, por sua vez, respondeu dispor de “apenas 600” armas, indicando que, no circuito que os congregava, o fornecimento bélico era frequente e em grande quantidade.⁵⁶

Atuando nessa região, Angello ampliava suas conexões podendo embarcar escravos não só no porto de Luanda mas também no de Benguela, o segundo porto principal da Angola portuguesa. Outro ponto de embarque, que não pode ser descartado, é porto Amboim, conhecido no século XVI como Benguela Velha. No mapa acima é possível perceber que o Cuvo, rio que cortava Bailundo, desembocava ao sul desse ancoradouro. Nessa região, assim como em Benguela prevaleciam os “interesses brasileiros”. Após o comércio tornar-se ilegal, as relações iriam ser mantidas. Na década de 1840, por exemplo, o traficante Manoel Constantino seria peça-chave de um esquema que relacionava os gentios dos sertões com casas comerciais no Rio de Janeiro. Mas ele também estava ligado aos traficantes de Pernambuco, como mostra uma carta encontrada a bordo da barca *Ermelinda* em 1841.⁵⁷

Do mesmo modo que Angello parecia diversificar seus pontos de embarque, o mesmo era feito do outro lado do Atlântico com escravos desembarcados não só em Pernambuco mas também no Rio de Janeiro. Aliás, no principal porto do Sudeste, ele contava com os serviços do já mencionado Ferreira. Também português, Joaquim Ferreira dos Santos era um dos grandes traficantes estabelecidos no Rio de Janeiro.⁵⁸ Das correspondências particulares entre os dois traficantes, consultadas por Capela, pode-se conhecer a estruturação dessa sociedade, onde Angello assumia uma posição de liderança frente ao negociante no Rio de Janeiro e seus cunhados em Pernambuco. Dessa documentação emergem detalhes, como as mercadorias

⁵⁵ ALEXANDRE; DIAS, Op. Cit., p. 357.

⁵⁶ CAPELA, *Conde Ferreira e Cia*, p. 35.

⁵⁷ FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal de Escravos e Comércio Lícito em Angola, 1830-1860*. Rio de Janeiro: UFRJ, Dissertação de Mestrado, 1996, p. 26; REIS; GOMES; CARVALHO, p. 145.

⁵⁸ CAPELA, Op. Cit., p. 39.

utilizadas e as propinas pagas aos funcionários de Angola. Para a aquisição dos produtos que seriam trocados por escravos, é possível perceber certa triangulação comercial. Em 1826, Ferreira manda 18 caixas de açúcar para João José de Faria, em Lisboa, para saldar débitos feitos por Angello. Assim, os comerciantes pagavam com açúcar, as fazendas que eram compradas na Europa para obter cativos em Luanda. Quanto às mercadorias humanas, a sociedade tinha um tratamento diferenciado para as mulheres. Se a preferência do mercado escravista brasileiro era por homens jovens para trabalhar nas lavouras, as mulheres também tinham preferência para os trabalhos “de portas adentro”. Nesse sentido, os sócios permitiam até que as escravas ficassem em fase de teste pelos possíveis compradores. Em uma das cartas, Ferreira avisa que a “negra Isabel fica por ora em ser em uma casa a ver se dela se agradam”. Os escravos “em ser” eram aqueles que estavam no barracão e ainda não tinham sido vendidos. Para os negociantes, aquelas pessoas só passavam a ser após a venda, após a obtenção dos lucros.⁵⁹

Dentro dos esquemas negreiros entre Angello e Ferreira, também estavam inclusas as propinas para as autoridades em Luanda. A corrupção e a ilegalidade sempre estiveram presentes nesse comércio. Evitava-se embarcar escravos em Luanda ou entrava-se em um sistema de corrupção a fim de burlar o pagamento dos impostos. Em 9 de novembro de 1827, Ferreira envia a Angello um presente que seria dado ao ouvidor de Luanda. O agrado era um cavalo, no valor de 292\$240 réis, que se não servisse, seria mandado outro “nem que fosse com prejuízo”. Já em 18 de agosto de 1828, ele agradece a honra que Angello estava prestando à sua firma, pelos constantes suprimentos ao chefe da Divisão Naval estacionada em Angola.⁶⁰

De modo geral, a atuação de Angello na margem africana do Atlântico acontecia em um momento promissor para seus negócios. Nesse período de 1824 a 1829, o embarque de escravos na região atingiu os maiores índices desde o início desse comércio no século XVI. Segundo os dados do *Slave Voyages*, nesse recorte temporal, que também abrange quando Angello estava em Angola, foram embarcados 40.623 escravos com destino a Pernambuco e 184.491 para o Rio de Janeiro. O mercado brasileiro era amplo para receber o grande número de escravos produzidos no período. E além das secas que assolavam Angola, causando fomes e intensificando as guerras, Angello também poderia contar com os conflitos mobilizados pelos soberanos de Bailundo para atender a acelerada demanda brasileira antes da abolição total do tráfico. Essa organização nos dois lados do Atlântico pode ter sido fundamental para a

⁵⁹ CAPELA, p. 35-36; p. 34.

⁶⁰ CAPELA, Op. Cit., p. 30-31.

atuação de Angello nesse momento de expansão do tráfico. E talvez por isso, Capela o classifique como “o maior negreiro do seu tempo em Luanda”.⁶¹

Do principal porto da Angola portuguesa, Angello Carneiro devia assistir ao ritual de batismo e embarque de seus carregamentos humanos. No cais, defronte ao prédio da alfândega, ficava a cadeira de pedra onde o bispo se sentava, abrigado por um toldo contra o sol escaldante, para abençoar os grupos de escravos, como conta um autor anônimo, que escreveu um conhecido diário de viagem. Cada lote de cativo recebia um nome. E assim, a autoridade eclesiástica abençoava o grupo João, Paulo, Pedro e José “em nome de Deus”.⁶² Tudo muito prático, pois a responsabilidade de cristianização não poderia prejudicar a agilidade dos negócios. Só que se tudo caminhava tranquilamente nos pontos de embarque, nessa época, os desafios eram grandes no mar e nos portos brasileiros onde os homens, mulheres e crianças escravizados iriam desembarcar. Para isso, era preciso contar com algumas alternativas. Mas como já foi mostrado, Angello Carneiro tinha uma sociedade bem articulada no Brasil.

1.3. Agruras no mar e na terra: desafios nos anos finais do tráfico legal.

A partir de 1825 maiores dificuldades passaram a ser anunciadas no horizonte dos traficantes de escravos. Além do fato de Brasil e Inglaterra estarem negociando um tratado antitráfico em troca do reconhecimento da independência brasileira, os lucros dos negociantes passaram a ser ameaçados pelos ataques dos corsários no mar e pelas epidemias que acometiam os escravos no barco e na terra. As ameaças atingiam, sobretudo, os navios negreiros que navegavam ao sudeste brasileiro, centro das importações negreiras. Mas lá, como já foi mencionado, Angello Carneiro tinha uma organização bem estruturada para manter os lucros apesar das dificuldades.

O corso e a pirataria sempre foram riscos comuns ao comércio atlântico de escravos desde seu início no século XVI. Mas de 1825 a 1828, período da Guerra Cisplatina entre o Império brasileiro e as Províncias Unidas do Prata, os navios passaram a ser atacados por corsários argentinos. No contexto do conflito pela posse da Cisplatina (atual Uruguai), o corso foi encorajado por Buenos Aires com o objetivo de prejudicar o comércio brasileiro e

⁶¹ Idem, p. 171.

⁶² AUTOR ANÔNIMO, **Quarenta e cinco dias em Angola**, p. 45-47.

aumentar sua frota marítima.⁶³ No período, os jornais do Rio de Janeiro noticiavam os frequentes ataques feitos às embarcações que se aproximavam da Costa brasileira. Neste trabalho, destacarei as apreensões de navios negreiros. Dentre eles, o brigue *Orestes* da sociedade de Angello Francisco Carneiro com Joaquim Ferreira dos Santos.

No ano de 1825 os ataques do corsário *Lavalleja* eram recorrentes na imprensa. Esse navio batizado em homenagem ao general da província Cisplatina que se aliou aos portenhos, era armado em bergantim-escuna ou brigue-escuna, existia a dúvida, era tripulado por 120 homens e tinha uma artilharia composta por quatro peças de calibre 6 ou 9.⁶⁴ Casos de vítimas do corsário chegaram em 16 de dezembro de 1825, quando o brigue *Leão* entrou no porto do Rio de Janeiro, com 33 dias de viagem, vindo de Angola. O navio tripulado por 26 homens trouxe uma carga de cera e 455 escravos, dos quais 7 morreram, consignada a Faria e Irmãos. O mestre do brigue, Ricardo Xavier da Cunha, alertou no porto que sete embarcações da Corte, que estavam em Cabinda, já tinham sido roubadas pelo *Lavalleja*. O *Leão* chegou até a encontrar o tal brigue-escuna no dia 12, latitude sul 23°, mas aparentemente nada lhe aconteceu. No dia 19 de dezembro, foi a vez do ex-mestre do bergantim *São Miguel Constante* alertar que o comandante do corsário argentino, ao apreender seu navio, deixou claro que “ia correr a costa para o Norte”, e depois se dirigiria ao leste para “esperar as embarcações de escravos”.⁶⁵

Ao apreender e roubar navios negreiros, os corsários adquiriam não só velozes embarcações para sua frota marítima, mas também trabalhadores braçais que iriam compor seus negócios tanto no mar quanto em terras portenhas.⁶⁶ Nos jornais, essas perdas eram estampadas dia após dia. No dia 20 de dezembro, Antônio Rodrigues Branco, capitão do *São José*, declarou que teve o bergantim apreendido a 18 léguas de Cabo Frio, no dia 15 de dezembro, quando voltava de Cabinda, e perdeu 382 pessoas da carga, 11 marinheiros escravos, o contramestre e o cirurgião. Por fim, ele e 15 tripulantes foram lançados numa lancha de pesca. No mesmo barco também estava Bernardino José Coelho, ex-mestre do

⁶³ VASCONCELOS, Everardo. **Piratas, corsários e aventureiros em Pernambuco**, p. 224-225. Prefeitura Municipal do Recife: Revista Arquivos. Diretoria de Documentação e Cultura, nº 7 a 20, dez. 1951; OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. **A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico**. Rio de Janeiro: Revista Navigator, volume 8, n. 16, 2012.

⁶⁴ Sobre as características do *Lavalleja* ver HEMEROTECA DIGITAL DA BIBLIOTECA NACIONAL (doravante HBDN), **Império do Brasil: Diário Fluminense**, 9 de dezembro de 1825.

⁶⁵ HBDN, **Império do Brasil: Diário Fluminense**, 19 de dezembro de 1825; Idem, 20 de dezembro de 1825; Idem, 21 de dezembro de 1825.

⁶⁶ Apesar de ter tido projetos de abolir o tráfico durante seu processo de independência, em 1813, a emancipação de escravos na Argentina só aconteceu em 1853. Ver GRINBERG, Keila. **Escravidão e Relações Diplomáticas: Brasil e Uruguai, século XIX**. Texto apresentado no 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009.

bergantim de cabotagem *Bem-Vindo*, de quem o corsário levou seis escravos e dois marinheiros.⁶⁷ Com a entrada do navio inglês *Duque of Gloucester*, no dia 26 de dezembro, teve-se notícias de mais sobreviventes e do saldo de atividades do corsário. A bordo estava José Lourenço de Brito, mestre da *Maria José*, que vinha de Portugal quando foi apresada. Talvez para que se espalhasse o sucesso de suas expedições, um oficial do corsário fez questão de informar que já haviam tomado 18 navios e metido 5 a pique. Além das atividades do corsário, o capitão Brito e passageiros da galera *Maria José* trouxeram a boa notícia ao Império de que Portugal havia reconhecido a independência do Brasil no tratado de 14 de novembro. Os ofícios que comunicavam o reconhecimento, contudo, não foram recebidos porque a mala que os guardava foi lançada ao mar durante a tomada.⁶⁸

Em setembro o navio *General Silveira* de Elias Coelho Cintra, o já mencionado traficante de Pernambuco, foi apreendido quando voltava da venda de sacas de farinha no Rio de Janeiro. A última apreensão sabida no ano foi a do negreiro *Triunfo do Brasil*, quando o capitão teve uma corda colocada em seu pescoço para confessar onde estava os mais de três contos de réis que, acreditavam, estavam escondidos em algum compartimento do navio. O ano de 1825 foi tão difícil para os negócios, que as companhias de seguros estavam se negando a financiar expedições negreiras. Joaquim Ferreira dos Santos chegou até a desabafar com um dos cunhados de Angello, que se os tratados não acabassem com o tráfico, os corsários acabariam.⁶⁹ Em 3 de janeiro de 1826, o diário do Rio de Janeiro noticia a apreensão do brigue *Emília*, da sumaca *Andorinha* e da *Flor do Brasil*. Foi a última vez que o *Lavalleja* foi mencionado no jornal, pois em julho, foi encalhado e perdeu-se.⁷⁰

A partir de então corsários sucederam-se na costa e na imprensa. Em novembro de 1826, um brigue sai de Buenos Aires com cem homens de tripulação, forrado de cobre e com duas peças de calibre nove.⁷¹ Mas foi no ano de 1827 foi que as tensões se intensificaram. Se por um lado, as apreensões feitas pelos corsários aparentam ter aumentado, por outro, houve casos da tomada deles por navios de guerra brasileiro e de revolta da população em relação aos ataques.⁷² No dia 16 de maio, por exemplo, saltou em Búzios alguns tripulantes de um

⁶⁷ HDBN, **Império do Brasil: Diário Fluminense**, 22 de dezembro de 1825.

⁶⁸ Idem, 29 de dezembro de 1825; Idem, 30 de dezembro de 1825.

⁶⁹ HDBN, **Império do Brasil: Diário Fluminense**, 9 de março de 1826; Idem, 31 de dezembro de 1825; CAPELA, Op. Cit., p. 34.

⁷⁰ GARCIA, Rodolfo (org.). **Obras do barão do rio branco VI: efemérides brasileiras**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, Ministério das Relações Exteriores, 2012, p. 31.

⁷¹ HDBN, **Diário do Rio de Janeiro**, 30 de novembro de 1826; Idem, 12 de dezembro de 1826, “Telegrapho”.

⁷² Sobre a captura do *Pampeiro* ver HDBN, **Diário do Rio de Janeiro**, 21 de março de 1827; O ano de 1827 parece ter sido um ano de sucesso para a marinha brasileira no combate aos corsários argentinos. Sobre isso ver OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. **A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico**. Rio de Janeiro: Revista Navigator, volume 8, n. 16, 2012, p.53.

corsário. A população fugiu para o mato com medo, enquanto os homens roubaram roupas dos moradores, até de crianças e saquearam a Igreja, levando todos os ornamentos, batendo no capelão e jogando os santos no mar. No dia 25, a fragata *Nitheroy* entrou comboiando a sumaca *São José da Lapa*, trazendo 14 prisioneiros do corsário *Vencedor* e fazendo um interessante relato. Dessa vez a população deu uma lição nos piratas. Tudo começou quando o *Vencedor* mandou três lanchas “para roubar gente em terra”. O dono da fazenda que ia ser saqueada, entretanto, armou-se junto com seus escravos e conseguiu aprisionar uma das lanchas com os tripulantes. No saldo do conflito foi anunciada a vitória brasileira, com o fazendeiro perdendo “apenas um escravo”, que morreu em combate.⁷³ Todos esses acontecimentos mexiam com o cotidiano da Corte e logo apareceu quem quisesse romancear os embates marítimos. Em 26 de junho, a tipografia do Diário do Rio de Janeiro anunciou a venda de um livro contendo uma “carta verídica” sobre o combate entre o brigue *Orúvão* e um corsário argentino.⁷⁴

Após esse aparente intervalo os navios negreiros voltaram a ser atacados. No dia 11 de julho de 1827 a escuna *Eclipse* chegou de Ambriz com uma carga de 281 escravos vivos e 5 mortos, para Joaquim Antônio Ferreira. Nessa viagem, além da morte, dita acidental, do capitão Joaquim da Silva Loureiro, a embarcação foi roubada por um navio argentino de duas gáveas que levou 114 pontas de marfim, todo o vergame e o pano sobressalente da *Eclipse*. No dia 13 de julho chegou de Cabinda o bergantim *Audaz* que tinha carregado 498 escravos, sendo que oito morreram e 335 escravos foram roubados por um corsário de Buenos Aires. A carga era consignada a José Alexandre Ferreira Brandão.⁷⁵ De julho a outubro houve sucessivas apreensões de navios mercantes, com caso de passageiros se escondendo dentro de embarcação tomada, de marinheiro traindo a tripulação mercante em favor do corsário, roubo de prata e ouro em grande quantidade e corsário utilizando a bandeira brasileira para apreender o navio inglês *Lord Melville*.⁷⁶ No mês de outubro foram registradas seis apreensões, mas a que nos interessa é a do brigue *Orestes*, por fazer parte das transações de Angello.⁷⁷

⁷³ O corsário que estava usando a bandeira brasileira tinha espanhóis, ingleses, franceses, italianos e portugueses. HDBN, **Diário do Rio de Janeiro**, 17 de maio de 1827; Idem, 23 de maio de 1827; Idem, 26 de maio de 1827; Em agosto foi anunciada a prisão dos irlandeses Daniel Melar e Jonhan e do inglês Fergas tripulantes do bote surpreendido pelo fazendeiro. Ver HDBN, idem, 1 de agosto de 1827.

⁷⁴ HDBN, **Diário do Rio de Janeiro**, 6 de junho de 1827; Idem, 12 de junho de 1827; Idem, 15 de junho de 1827; Idem, 16 de junho; Idem, 20 de junho de 1827.

⁷⁵ HDBN, **Diário do Rio de Janeiro**, 12 de julho de 1827; Idem, 14 de julho de 1827.

⁷⁶ Sobre esses casos ver HDBN, **Diário do Rio de Janeiro**, 16 de julho de 1827; Idem, 6 de agosto de 1827; Idem, 7 de agosto de 1827; Idem, 3 de outubro de 1827.

⁷⁷ As notícias das apreensões foram publicadas no “Diário do Rio de Janeiro” nos dias 8, 18, 10, 13, 16 e 25 de outubro.

O fatídico encontro entre um corsário argentino e o *Orestes* aconteceu no dia 14 de outubro. O brigue era tripulado por 19 homens e tinha carregado 476 escravos em Luanda. Era a segunda viagem negreira de José Jacinto Pacheco comandando o *Orestes*. Só que dessa vez ele viu seus lucros e de seus patrões amargarem. Dois dias após roubo, o corsário passou o mestre José Pacheco para a bordo da galera holandesa *Maria de Amsterdã*, que trazia 227 colonos prussianos para o Império.⁷⁸ Logo em novembro, Ferreira escreveu dando a má notícia a Angello Carneiro. Segundo ele, o brigue *Orestes* foi tomado “a vista da barra”, com 27 dias de viagem, 23 escravos mortos e 447 vivos. Ferreira lamentou muito a perda da carga de “boa gente e saudável” para os piratas.⁷⁹

No mar de embarcações apresadas pelos corsários argentinos, o brigue *Orestes* foi apenas mais uma. Mas para nós, ela permite delinear as conexões de Angello enquanto fornecedor de escravos residente em Angola. Como já foi ressaltado, ele enviava escravos para o Rio de Janeiro e para o Recife. Em meados de 1825, com o aumento da produção de café no sudeste brasileiro, o Rio de Janeiro passou a receber o grosso das importações. Segundo o cônsul inglês, o comércio com o Rio tinha muita vantagem para os traficantes pois a venda dos escravos era feita com recebimento em *cash*, diferentemente do norte onde ela era feita a prazo.⁸⁰ Nessa arruinada viagem do *Orestes* constam, no *Slave Voyages*, Elias Baptista da Silva e Joaquim Ferreira dos Santos como donos do navio. Entretanto, na correspondência particular Ferreira é claro ao destacar a propriedade de Angello. Em suma, a embarcação era parte da rede negreira que integrava Angello Carneiro em Angola, seus cunhados em Pernambuco e Ferreira no Rio de Janeiro. Em 1826, o brigue deixou 454 escravos no Rio de Janeiro. Mas em 1827, meses antes de ser apreendido pelo corsário, ele desembarcou 421 cativos no Recife. Todos os escravos foram embarcados em Luanda.⁸¹

Além dos ataques argentinos no mar, de 1825 a 1827, os traficantes também tiveram que lidar com o aumento das epidemias nos escravos, principalmente da bexiga. Em 1825, os sócios desembarcaram 7.500 escravos em menos de 10 dias. Foram vendidos rapidamente. Os negócios só ficaram um pouco nebulosos quando em setembro desse ano surgiu, nas palavras de Ferreira, “a maldita bexiga que continua a destruir tudo”.⁸² O comerciante contou que de um carregamento metade ficou retida no navio, enquanto os desembarcados tinham uma péssima aparência. Tratou de vendê-los rapidamente para não ter muitos prejuízos. Em 7 de

⁷⁸ HDBN, *Diário Mercantil do Rio de Janeiro*, 25 de outubro de 1827; TSTD, viagem # 3359.

⁷⁹ CAPELA, Op. Cit., p. 34.

⁸⁰ Sobre o *cash* destacado pelo cônsul inglês ver CAPELA, Op. Cit., p. 34.

⁸¹ TSTD, viagens nº 3359 e 48788.

⁸² CAPELA, p. 34.

junho de 1826, Ferreira anuncia que de um carregamento de 132 cativos, feito por Angello em Luanda, 17 haviam morrido e grande parte chegou “podre”, todos empestados com bexiga. A varíola, ou bexiga, é uma doença infectocontagiosa e por isso deveria se alastrar como um rastilho de pólvora no ambiente funesto do navio negreiro. Em viagens longas, como de Angola para o Rio de Janeiro que duravam em média 35 dias, os efeitos da doença podiam ser devastadores.

Um ano antes da perda para o corsário, em 1826, Ferreira reclamava a Angello Carneiro que a armação do *Orestes* chegou com “bastante enfezada” trazendo “muita gente miúda que nunca podem se reputar bem”. Apesar disso, Ferreira tratou de vendê-los rapidamente – e inclusive remeteu a ata/conta de venda para Angello –, a fim de não ter os mesmos prejuízos ocorridos no caso dos brigues *Bom Jesus Triumpho* e *Nova Sociedade*, em que boa parte dos escravos morreu após “imensos incômodos”.⁸³ É importante destacar que, de 1826 a 1829, os sócios de Ferreira estavam passando sufoco parecido em Pernambuco, onde muitos escravos desembarcavam doentes de bexiga e oftalmia. Apesar disso, as perdas parecem ter sido menores pois a taxa de mortalidade continuou reduzida, com muitos escravos doentes sobrevivendo ao tratamento imposto pela rotina da Provedoria da Saúde.⁸⁴ As moléstias não tinham tempo de causar grandes prejuízos ao organismo das pessoas presas no porão do navio negreiro, por causa do reduzido tempo de viagem entre a costa de Angola e o Recife.

Mas os prejuízos duraram pouco. Logo em dezembro de 1827, dois meses após a apreensão do *Orestes*, Ferreira avisa a Angello que se a *Velha de Dio* trouxesse “boa gente” “teria a satisfação de lhe dar uma boa conta de venda” apesar de estarem “em tempo da chusma de Moçambique”.⁸⁵ Ferreira referia-se as frequentes excursões feitas a Moçambique atrás de escravos. Apesar de Capela só considerar que o número de viagens para a região era reduzido por causa da “má qualidade” dos escravos, é possível destacar também que os perigos e o longo tempo de viagem minimizavam os lucros. Desde o início do século XIX, as importações de escravos vindos da África Oriental superariam as da Costa do Benim, ficando atrás apenas do eixo Congo/Angola. E de 1826 a 1830, período dessa correspondência, foram embarcados 54.075 cativos em portos como Quelimane e Moçambique com destino ao Rio de Janeiro. Foi o maior índice da região no século XIX. Contudo, no fim, a sugestão de Ferreira

⁸³ CAPELA, *O conde de Ferreira*, p. 32-34.

⁸⁴ APEJE, *Porto do Recife*, fls. 153, 154, 155v, 159, 161, 161v, 164v, 166, 172, 178v, 179v, 180v, 183v, 185v, 186v, 188v, 190, 191.

⁸⁵ CAPELA, p. 33.

não foi considerada. Após ter desembarcado, ainda em dezembro, 335 escravos no Rio, todos comprados em Luanda, a *Velha de Dio* só voltou a deixar cativos no Sudeste em 1829.⁸⁶

Também é certo que em todo esse período, mesmo com os corsários e surtos de varíola, os maiores desafios dos traficantes eram ainda os rumos dos tratados anglo-brasileiros. Em 1827, ano em que *Orestes* foi capturado pelo corsário argentino, Brasil e Inglaterra tinham ratificado o tratado antitráfico de 1826, e estipulado o fim do comércio para 13 de março de 1830. Com esse acordo, que declarava o comércio pirataria, o nascente Império adquiria o reconhecimento inglês mas também tornava incerto o abastecimento de mão-de-obra para sua principal fonte econômica: a agricultura. O tempo de três anos era pouco para se arrumar alternativas que substituíssem o trabalho africano. Sobre isso concordavam a maioria dos deputados brasileiros, até os mais progressistas. O comerciante inglês W. A. Kentish, que viveu doze anos na Bahia, resumiu bem a Lord Wellington as condições nas quais se fazia o tratado para o ponto de vista brasileiro:

um acordo que o governo [brasileiro] não podia pôr em prática, mesmo se fosse sincero nas suas manifestações, o que, neste caso, posso assegurar que não é ... O governo pode proibir [a] importação [de escravos] nos portos principais ... mas tenho certeza de que deixará subentendido na ocasião que se dará liberdade para desembarcá-los em qualquer parte contígua da costa, por que a nação, unanimemente, não concordaria com qualquer coisa menos do que isso. (...) Nunca, enquanto os brasileiros dependerem dos frutos da agricultura para o seu sustento, haverá qualquer diminuição desse comércio” (KENTISH apud BETHELL, 2002, p. 90-91)

O clima era de euforia, a demanda por “braços escravos” cresceu e os traficantes souberam aproveitá-la intensificando as importações. O receio quanto aos rumos do negócio era grande e Ferreira chegou a temer que após 1830 tivesse que “prantar batatas” (sic).⁸⁷ Aparentemente, aos poucos, Angello foi dismantando seus negócios em Angola, para acompanhar de perto, no Brasil, o andamento das negociações. Em 1829, Arsênio Pompeu de Carpo vem para Pernambuco, provavelmente para articular novos empreendimentos. O seu período da pena de degredo havia terminado e ele pôde partir com a família sem enfrentar problemas com a justiça portuguesa. Sua vinda aconteceu num barco que carregou 304 escravos em Luanda, mas deixou um saldo de nove mortos no caminho. No Recife, ele se

⁸⁶ Sobre os números do comércio ente Rio de Janeiro e Moçambique ver as estimativas no TSTD. < www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces >. Acesso em 25/11/2014; TSTD, viagens nº 863 e 989.

⁸⁷ CAPELA, p. 34.

estabeleceria na rua da Cadeia Velha, vendendo as fazendas que provavelmente abasteceriam os navios negreiros.⁸⁸

Em 4 de abril de 1830, foi a vez do próprio Angello Francisco Carneiro voltar para Pernambuco. O comerciante retornava como um negreiro mais rico e influente. A sua viagem de 24 dias foi a bordo do brigue *Imperador do Brasil*, o já mencionado navio negreiro frequente na rota Angola-Pernambuco e Angola-Rio de Janeiro. A embarcação trouxe uma carga de 445 escravos, dos quais 15 morreram. Além do negociante, mais três passageiros vieram acompanhando o sofrimento dos escravos presos no porão. Acostumado ao navio negreiro, a situação não devia chocá-lo.⁸⁹ Os escravos trazidos em sua peculiar volta seriam um dos últimos desembarcados no Recife antes da lei de 1831. Ainda não poderiam ser enquadrados na proibição total declarada em 13 de março, como constava do tratado de 1826, porque estava dentro dos seis meses de tolerância combinado pelos dois países.⁹⁰

Era uma das últimas vezes que Angello veria sua carga humana ser descarregada, tributada e, quando doente, levada para serem tratados em algum lazareto, longe da povoação, processo que se repetia nos pontos de desembarques desde o século XVI. Para um negociante como ele poderia parecer difícil contemplar os movimentos finais de um negócio que lhe era tão lucrativo. Porém, ao voltar para Pernambuco, mais rico do que quando tinha saído, Angello, possivelmente, buscava alternativas para a atividade que ele e outros não pretendiam deixar. Na província, tinha os cunhados e Arsênio como aliados. Mas em outros lugares do Império não faltaria quem quisesse, pelos lucros e até em nome da soberania e economia nacional, engajar-se como pirata na empreitada de continuar desembarcando escravos no Brasil, agora na ilegalidade.

⁸⁸ CARVALHO, *Liberdade*, p. 127; HDBN, *Diário de Pernambuco*, 1º de dezembro de 1829; Idem, 1 de março de 1831.

⁸⁹ Quanto aos outros passageiros, desconheço suas trajetórias e envolvimento no tráfico de escravos. UF, *Diário de Pernambuco*, 10 de abril de 1830.

⁹⁰ BETHELL, Leslie. *A abolição*, p. 90.

CAPÍTULO 2: Os “negociantes não são nenhuns inocentes”: A organização do tráfico ilegal de escravos (1831-1849).

Em janeiro de 1831 o brigue *Oriental Africano* aportou no Rio de Janeiro e chamou a atenção da imprensa da Corte. Faltando dois meses para completar um ano da proibição total do comércio negreiro para o Brasil, como rezava o Tratado de 1826, a tripulação desse navio teve a audácia de desembarcar mais de duzentos escravos no principal porto do Império. Contando o caso, o jornal *Imparcial* relatou que o navio entrou no porto de “boa fé”, achando que ainda podia fazer o tráfico. Segundo a folha, seus responsáveis também se justificaram alegando que o Tratado anglo-lusitano de 1815 permitia que *os portugueses* fizessem esse comércio ao sul da linha do Equador. Já o “Diário Fluminense” apresentou uma versão diferente. O jornal rebateu o *Imparcial* afirmando que não lhes cabia olhar os tratados existentes entre Portugal e Inglaterra, mas sim obedecer a lei em vigor no Brasil, nação independente. Além disso, declarou, não acreditava em “boa fé” no caso, pois os “negociantes não são nenhuns inocentes e é de sua rigorosa obrigação não enviar gêneros para um país onde a sua importação é proibida”.⁹¹

Os donos do navio e responsáveis por toda essa confusão eram João da Silva Carrão e Antônio Alves da Silva Porto, sendo esse último membro de uma família estabelecida no Rio de Janeiro, que foi responsável por cerca de onze expedições negreiras no período de 1811 a 1830.⁹² Nessa transação, o brigue armado em Lisboa chegou ao Brasil com 261 escravos, sendo que 116 tinham morrido durante a viagem de 87 dias de Moçambique para o sudeste brasileiro. Para o *Diário Fluminense*, a principal razão para o navio ter entrado com cativos no porto do Rio de Janeiro era o fato de que “alguns negociantes portugueses estão persuadidos de que só é proibido à bandeira brasileira fazer o comércio de escravatura e que, portanto, a bandeira portuguesa pode fazer esse comércio impunemente”.⁹³ Na verdade, nessa época, até o cônsul português no Brasil, João Baptista Moreira, julgava que o comércio negreiro poderia continuar a ser feito por navios com a bandeira portuguesa.⁹⁴

⁹¹ Grifo meu. HDBN, **Diário de Pernambuco**, 27 de janeiro de 1831.

⁹² Sobre a família Silva Porto ver FLORENTINO, Manolo G. **Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995, p. 243

⁹³ THE TRANSATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE (doravante TSTD), **viagem nº 1227**. Disponível em <www.slavevoyages.org> Acesso em 14 de fevereiro de 2015.

⁹⁴ CAPELA, p. 121.

Quando o *Oriental Africano* chegou causando burburinho, Angello Francisco Carneiro estava na Corte. Ele deve ter acompanhado de perto todos os rumores e discussões em torno do caso. Talvez até conhecesse os dois negociantes donos do barco e apoiasse seus argumentos sobre a legitimidade do comércio de escravos feito por portugueses com base no Tratado de 1815. O fato é que os debates levantados pela *Oriental Africano* aconteciam em um momento importante e poderia ter sido protagonizado por qualquer traficante, como o próprio Angello Carneiro. Ainda não se sabia os rumos que os negócios negreiros tomariam, já que apesar dos tratados a maioria da população brasileira era a favor da continuidade das importações de escravos, como forma de reprodução da mão-de-obra para agricultura. Vivendo aquele contexto, não dava para imaginar que o comércio conseguiria sobreviver por mais de vinte anos na ilegalidade. Negociantes como Carrão, Porto, Angello e tantos outros encontrariam alternativas para burlar a vigilância brasileira e inglesa após a proibição declarada no dia 13 de março. Neste capítulo, destacaremos a ousadia desses homens e a reorganização do comércio de escravos sob bases ilegais nas décadas de 1830 e 1840.

A estadia de Angello na Corte pode ter relação com esse período de redefinições nos investimentos para comerciantes nos dois lados do Atlântico. Ao voltar de Angola em abril de 1830, ele ficaria pouco menos de um mês em Pernambuco. Pois, em 8 de junho, ele chegaria ao Rio de Janeiro a bordo do seu bergantim *General Antero*.⁹⁵ Logo em seguida, apenas três dias após o desembarque, alguém pedia que o negociante anunciasse a sua morada para ser procurado.⁹⁶ De alguma maneira, o comerciante tinha negócios urgentes a tratar naquela cidade. Na Corte, ele continuaria comercializando. Em 24 de novembro de 1830, por exemplo, ele anunciou a viagem do brigue *Brasileiro Dido* para Pernambuco. Quem quisesse carregar teria de procurá-lo no nº 34 da Rua Detrás do Hospício, atual Rua Buenos Aires, no centro do Rio.⁹⁷

Contudo, em fevereiro de 1831 Angello anunciaria estar deixando a Corte. Dizia que lhe era “indispensável ir a Pernambuco” e agradecia, com pesar por não o fazer pessoalmente, os “lisonjeiros obséquios que lhe prestaram e estima com que o trataram”.⁹⁸ Essa sua partida apressada devia estar relacionada à fundação do vice-consulado português em Pernambuco. Após Portugal reconhecer a independência brasileira com o Tratado de 1825, houve a

⁹⁵ No jornal Angello Carneiro, “o passageiro português”, foi erroneamente identificado como Antônio Teixeira Coelho. Nessa viagem, também eram passageiros o brigadeiro Antero Brito, com sua família e 16 escravos e um capitão do exército. Pode ser que o nome do navio tenha sido escolhido para homenagear Antero Brito. HBDN, **Diário do Rio de Janeiro**, 8 de junho de 1830;

⁹⁶ Sobre alguém procurando Angello ver HBDN, **Diário do Rio de Janeiro**, 11 de junho 1830.

⁹⁷ HBDN, **Jornal do Comércio**, 24 de novembro de 1830.

⁹⁸ HBDN, **Jornal do Comércio**, 10 fevereiro 1831.

instalação do Consulado Geral no Rio de Janeiro em 1826. O primeiro cônsul-geral Carlos Matias Pereira depois foi substituído pelo comerciante João Baptista Moreira (futuro Barão de Moreira), que ficaria famoso por não só auxiliar, mas também investir nas transações ilegais durante seu trabalho no Brasil. Já os vice-consulados seriam estabelecidos “nas províncias onde o comércio entre as duas nações fosse constante e houvesse um contingente significativo de portugueses”.⁹⁹ Dentro dessas determinações, em 14 de março de 1831, Angello chegou ao Recife a bordo da galera *Incomparável* em companhia do futuro vice-cônsul Joaquim Baptista Moreira, seu amigo e compadre. Quatro dias depois, o vice-consulado português em Pernambuco foi estabelecido. O objetivo dele era dar “proteção legal ao comércio, pessoa e propriedade dos súditos” portugueses residentes na cidade, que para isso precisariam estar matriculados.¹⁰⁰ Mas a proteção de Joaquim Moreira iria além disso. Assim como o irmão João Moreira, ele deu algumas colaborações aos negociantes portugueses engajados no comércio ilegal de escravos, como o amigo Angello Carneiro. Segundo Marcus Carvalho, Joaquim Moreira chegaria mesmo a ser repreendido pelo governo português após seu ato de liberar os negreiros *Livramento* e *Formiga*. Sendo esse último, um navio consignado ao amigo Angello. Mas sua atitude mais sarcástica foi convidar o traficante José Francisco de Azevedo Lisboa, o Azevedinho, a fazer uma vistoria no *Real Príncipe Dom Pedro*, como lhe determinada a Lei antitráfico portuguesa de 1842.¹⁰¹ Entretanto, não podemos deixar de apontar que Azevedinho realmente era um especialista no assunto.

Além da ajuda do amigo e cônsul Joaquim Baptista Moreira e dos cunhados brasileiros Elias Baptista e Francisco de Oliveira, Angello pôde contar com antigos companheiros na nova empreitada. Em Pernambuco alguns dos contrabandistas que comercializavam escravos antes de 1830, continuaram no negócio após a proibição. Os altos lucros compensavam os riscos. Por outro lado, houve grandes negociantes como José de Oliveira Ramos, Bento José da Costa e Elias Coelho Cintra que aos poucos vão desaparecendo das fontes relacionadas a esse tipo de comércio, não só pela proibição, mas também por doença ou morte. Outro que abandonou o trato foi o luandense, estabelecido no Recife, Antonio de Queiroz Monteiro

⁹⁹ Sobre a fundação do vice-consulado português ver CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013, p.160-161; Sobre João Moreira ver CAPELA, José. João Baptista Moreira: barão de Moreira. In _____, **Conde Ferreira e Cia: Traficantes de escravos**. Lisboa: Editora Afrontamento, 2012; E BARRETO E NORONHA, José Feliciano de Castilho. João Baptista Moreira: Barão de Moreira – Esboço biográfico. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1862..

¹⁰⁰ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 14 de abril de 1831; Idem, 18 março 1831; Ver também, CÂMARA, Op. Cit., p. 142.

¹⁰¹ CARVALHO, Liberdade, p. 105.

Regadas. Regadas foi responsável por, pelo menos, oito viagens negreiras para Pernambuco realizadas pelo seu navio *Santo Antonio Protector* no período de 1817 a 1829.¹⁰² No Recife, ele era o procurador da Santa Casa de Misericórdia de Angola que possuía na cidade casas de sobrado de dois andares, no princípio da rua Direita, defronte à Igreja do Livramento e casas arrendadas no total de “246 chãos”.¹⁰³ A partir de 1830, o comerciante dismantelaria seu negócio, ao que parece, por motivo de saúde. Em setembro de 1830, era anunciada a venda do *Santo Antonio Protector* “de muito boa construção”, bem como uma porção de cera branca de Angola “de boa qualidade”, e 37 escravos “bem custeados”, também de Angola, tudo a dinheiro ou a prazo. Em abril de 1831, ele comunicou que além de 20 escravos de armação e cera branca, estava vendendo 240 barris de pólvora da fábrica do Rio. Já em agosto de 1831, ele vendeu “uma porção de cobre em bom uso, em caldeiras de maior a menor”, que “serviram do tráfico da escravatura”. Esses anúncios cessaram-se em 1832, quando o negociante foi assassinado na Camboa de Carmo “em uma noite de lua”.¹⁰⁴

Alguns importantes aliados de Angello, também abandonariam, aparentemente, a atividade. Foi o caso de Joaquim Ferreira dos Santos, antigo sócio do negociante no Rio de Janeiro, que ao se tornar par do reino e barão deixaria o negócio e venderia seu brigue *Activo* porque “não ficava bem”.¹⁰⁵ Na verdade, Ferreira já tinha abandonado o Brasil por ter sido punido após serem encontrados escravos-boçais em um armazém seu após o 13 de março de 1830, a data-limite estabelecida pelo tratado anglo-brasileiro de 1826. Segundo Jorge Alves, apesar de ter se defendido afirmando que era um seguidor das leis, Ferreira, que era brasileiro adotivo, foi punido e teve que pagar uma multa de 20 contos de réis. Sentiu-se humilhado e partiu.¹⁰⁶ Outro que não ingressará no barco do comércio ilegal é Antonio Ferreira de Faria, o cunhado de Angello, que dividia com ele a propriedade da galera *D. Domingos*. Contudo, o caso de Faria não foi nem de morte, nem de doença. Mas sim de falência. A situação merece um breve relato.

No início, tentando desfazer as “sinistras interpretações” e qualquer “juízo desfavorável” do público, Faria publicou uma nota convidando os seus credores para o anúncio da situação da sua casa de comércio no dia 15 de junho. Explicou que não deu

¹⁰² TSTD, viagens nº 1183, 40595, 47017, 48762, 48763, 48844, 48862, 49210.

¹⁰³ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 20 de março de 1830.

¹⁰⁴ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 18 de setembro de 1830; Idem, *Diário de Pernambuco*, 15 de abril de 1831; Idem, *Diário de Pernambuco*, 1º de julho de 1831; Idem, *Diário de Pernambuco*, 20 de agosto de 1831; Idem, *Diário de Pernambuco*, 15 de abril de 1832; Idem, *Diário de Pernambuco*, 28 de junho de 1832; Idem, *Diário de Pernambuco*, 20 de abril de 1841.

¹⁰⁵ CAPELA, Op. Cit., p. 23.

¹⁰⁶ ALVES, Jorge Fernandes. *Percursos de um brasileiro do Porto – O Conde de Ferreira*. Porto: Revista da Faculdade de Letras, História, II Série, vol. IX, 1992, p. 205.

satisfações anteriormente por motivos de doença. Dias depois, alguns credores responderam ao anúncio perguntando onde aconteceria a reunião e onde Faria estava morando, já que se soube que ele vinha vendendo e hipotecando tudo e nem seu genro, nem seus caixeiros sabiam informar onde ele se achava doente.¹⁰⁷ Lentamente, os boatos e as desconfianças sobre sua situação foram se confirmando.

A situação ficou tensa quando o advogado Jacinto Moreira Severiano da Cunha disse que Faria não pagou seus honorários e ainda lhe devia 200 mil-réis pela compra de livros. Angello se meteu na história. Disse que o advogado era quem devia a Faria, e que ele não poderia ter emprestado 200 mil-réis ao seu cunhado porque nem essa quantia devia possuir. Cunha se enfureceu ao saber da declaração e partiu para a Praça do Comércio, nas imediações de onde Angello morava, com um mandado para prendê-lo por calúnia. A prisão não aconteceu, “felizmente”, segundo o advogado, que fez questão de publicar a história, desculpando-se com Angello para que não fizesse dele “um conceito triste”.¹⁰⁸ Afinal, por que criar inimizade com um comerciante rico?¹⁰⁹ No entanto, a proteção dos parentes não salvou Faria da derrocada financeira. Por fim, seus bens foram sequestrados pelos credores e ele deixou a província.¹¹⁰ Esse desaire permite ilustrar como o comércio de escravos era um investimento lucrativo, mas também de muito risco.

Por outro lado, aos que continuaram no comércio de escravos coube a superação das mudanças trazidas pela década de 1830. Assim, apesar da proibição e do clima de incerteza quanto aos rumos do comércio, navios continuavam a ser armados nas principais praças negreiras brasileiras, Rio de Janeiro, Bahia e Recife, e destinados à África. Em janeiro de 1831, enquanto o *Oriental Africano* aportava no Rio de Janeiro, um outro barco deixava escravos numa praia pernambucana. Era a escuna francesa *Clementina*, uma das primeiras embarcações identificadas a desembarcar escravos ilegalmente em Pernambuco. Em janeiro de 1831, ela foi apreendida em Goiana, no litoral norte, com 188 africanos, nove pessoas de equipagem e três passageiros espanhóis.¹¹¹ Os escravos tinham sido comprados em Calabar e oficialmente seriam desembarcados na Martinica. Contudo, o curso da viagem modificou-se após a morte do capitão, ocasionada por disenteria e inflamação nos olhos, e pela considerável redução dos suprimentos a bordo. Pelo menos, essa foi a história contada pelo timoneiro e o

¹⁰⁷ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 1º de junho de 1832; Idem, 6 de junho de 1832.

¹⁰⁸ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 16 de junho de 1832.

¹⁰⁹ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 16 de julho de 1832; Idem, *Diário de Pernambuco*, 17 de julho de 1832; Idem, *Diário de Pernambuco*, 20 de julho de 1832; Idem, *Diário de Pernambuco* 31 de janeiro de 1834; Idem, *Diário de Pernambuco* 11 de agosto de 1834.

¹¹⁰ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 11 de agosto de 1834.

¹¹¹ FERNANDES, Cyra. *Os Africanos Livres em Pernambuco, 1831-1864*. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH - História, 2010, p.34.

contramestre. O fato é que os tripulantes franceses escolheram muito bem o lugar em que aportar em Pernambuco, pois para entrar e ancorar com segurança em qualquer porto era preciso conhecê-lo. Além disso, não foi ocasionalmente que, antes da apreensão, conseguiram vender quatro escravos, tendo sido um para José Jacinto de Mattos e três a Elias Coelho Cintra.¹¹² O destino desses africanos seria motivo de confusão no Recife. Mas voltaremos a isso depois.

Todavia, é preciso se destacar que esses desembarques aconteceram em um conturbado contexto político, o que dificultou qualquer iniciativa de repressão logo após o tratado anglo-brasileiro entrar em vigor. O fato é que a década de 1830 começou trazendo dificuldades para o Império brasileiro, não só pelas discussões decorrentes do fim do tráfico de escravos, mas também pelo complicado cenário político. Na Corte, o cotidiano estava marcado pela atuação da oposição parlamentar em constante confronto com Pedro I. A crise política culminou na abdicação do imperador em 7 de abril de 1831.

Após a abdicação, a “Regência Trina” promulgou a lei que proibia o tráfico para o Brasil, tornava livres os africanos que entrassem ilegalmente no território imperial e estabelecia penas aos importadores, tanto os envolvidos no comércio quanto os compradores de africanos boçais.¹¹³ Para Leslie Bethell, a aprovação da legislação foi facilitada pelo clima político reformista e liberal pós-abdicação, e mais importante, pela queda da demanda por escravos, juntamente com uma repugnância de curta duração pelo tráfico de escravos.¹¹⁴ A lei de 1831 tornava os traficantes passíveis de prisão de três a nove anos, castigos corporais, conforme o artigo 179 do Código Criminal, multa de 200 mil-réis por cada escravo importado e o pagamento das despesas de sua reexportação à África. Além disso, uma recompensa de 30 mil-réis seria dada àqueles que fornecessem informações sobre desembarques. Com o decreto de 1832, foi regulamentada a averiguação e punição dos casos de contrabando negreiro pela polícia e juízes de paz locais.¹¹⁵

Entre o desembarque da *Clementina*, em janeiro, e a assinatura da lei de 7 de novembro de 1831, é possível identificar alguns navios deixando cativos em Pernambuco.

¹¹² PARLIAMENTARY PAPERS, Brazil Consular (Pernambuco) - Sub-enclousure B, in no. 61, 11 de outubro de 1831, p. 162. In: **Correspondence with the British Commissioners relating to the slave trade (Class A) – 1832**. Versão do Google Books. É importante destacar que a *Clementina* cometeu a ilegalidade tanto no ponto de embarque quanto no de desembarque. Pois Calabar ficava ao norte do Equador e o comércio entre esses portos e o Brasil tinha sido proibido desde 1815.

¹¹³ Os *africanos boçais* eram aqueles recém-chegados da África e que não falavam português. Em contraponto, os *africanos ladinos* eram aqueles que já estavam aculturados e falavam a língua portuguesa.

¹¹⁴ BETHELL, **A abolição**, p. 94.

¹¹⁵ BETHELL, p. 93.

Dentre eles, o caso mais ousado foi o do brigue *Oriente Africano*.¹¹⁶ Em 26 de abril de 1831 o navio saiu do Recife, capitaneado por Remígio Luiz dos Santos, com fazendas e pólvora para Angola. A viagem foi organizada por Francisco Antônio de Oliveira, um dos cunhados de Angello. Na volta, ao aportar no Recife, as autoridades encontraram a bordo 37 pretos, sendo 8 ladinos e 29 novos “acobertados com passaportes de forros”. O juiz de Paz da freguesia do Recife tomou as devidas providências e enviou o processo ao Desembargador Ouvidor Geral do crime. O caso não deu em nada e em 23 de novembro, o navio deixava novamente o Recife com destino a Angola e escalas por Novo-redondo e Benguela. A embarcação, capitaneada pelo mesmo Remígio dos Santos, carregava diferentes gêneros e levava oito passageiros, entre eles, o traficante Joaquim de Queiroz Monteiro Regadas, que estava se retirando da província e retornando à terra natal.¹¹⁷ Enquanto isso, os africanos trazidos pelo navio, em abril de 1831, ficaram na Intendência da Marinha e em 1833, foi preciso alguém lembrar ao presidente da província que cerca de 18 deles estava com bexiga ou “cólera-morbus” e não estavam recebendo os cuidados necessários.¹¹⁸

Além do *Oriente Africano*, ainda no ano de 1831, outros navios visitaram a costa pernambucana e podem ilegalmente ter desembarcado escravos. Mas nessa época, também, o Juiz de Paz do Recife pedia aos moradores da freguesia que denunciassem negociantes nacionais ou estrangeiros que especulavam “com desonra da humanidade o vergonhoso contrabando de introduzir escravos da Costa d’África, nos portos desta província”.¹¹⁹ Nesse sentido, é importante destacar que, apesar da ousadia e da conivência de boa parte da população, os traficantes precisavam esconder suas negociações. Após 1830, o comércio de escravos é uma atividade envolta em segredos. Mas seguindo os rastros e indícios é possível traçar o crime de contrabandistas como Angello Carneiro.

Nos primeiros anos logo após a lei houve uma diminuição dos desembarques negreiros em consequência do aumento das importações no fim dos anos de 1820 que deixou o mercado brasileiro bem abastecido. Além disso, nesse momento, alguns membros da regência preocuparam-se em articular a repressão da atividade. Em um relatório de 1832, o ministro da marinha comunicava a compra de duas escunas que se juntariam a outras embarcações “para formar uma espécie de cordão sanitário” que evitasse o “abominável tráfico”. No ano de

¹¹⁶ Não tenho elementos para afirmar ao certo se o brigue *Oriental Africano*, citado no início desse capítulo e o *Oriente Africano* eram a mesma embarcação. Ao mesmo tempo que elas possuem a mesma configuração náutica e nomes parecidos, isso pode ser apenas uma coincidência.

¹¹⁷ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 8 de março de 1831; 18 de abril de 1831; 26 de abril de 1831; 29 de agosto de 1831; 24 de novembro de 1831; Sobre o anúncio de que Regadas estava deixando a província ver 27 de setembro de 1831.

¹¹⁸ HDBN, DP, 11 de fevereiro de 1833.

¹¹⁹ HDBN, DP, 20 de julho de 1831.

1833, o ministro dos Negócios Estrangeiros, por sua vez, sugeriu que o Governo exigisse “pesadas fianças” dos proprietários das embarcações que se destinassem à Costa da África com a ameaça de perderem as quantias se ficasse provado que o barco havia feito o contrabando.¹²⁰

Mas se a repressão parecia estruturada, o crime estava ainda mais organizado. Aos poucos, os traficantes foram se adaptando à nova realidade. E os navios continuaram trazendo escravos para o Brasil, mesmo com a baixa demanda, resultado das altas importações do fim da década de 1820.¹²¹ Contudo, é importante destacar, que os negociantes foram se aproveitando das brechas abertas por uma repressão ainda mal articulada. Eram tempos difíceis na política e não havia condições sociais de firmar as determinações de um acordo estabelecido com a Grã-Bretanha mas que, para a maioria dos cidadãos do Império, só prejudicaria a economia brasileira

Dessa forma, dois meses após a promulgação da lei de 1831, em janeiro de 1832, um desembarque foi denunciado na imprensa pernambucana. A *Despique*, escuna de João Baptista César, comerciante de quem falaremos mais vezes, havia desembarcado “grande número de africanos” em Pau Amarelo que foram vendidos “por apenas 180 mil-réis”, segundo noticiou a imprensa. Numa das denúncias também foi destacada a presença de esteiras, grilhões, algemas, grandes números de barris com água salgada a bordo. Também se notou que o número da tripulação não conferia com o da lista de equipagem. Ao chegar no porto do Recife, a *Despique* causaria um pequeno conflito. O cônsul inglês sentiu-se ofendido porque a Repartição de Saúde do porto colocou a *Despique* em “quarentena de observação pelo motivo de lhe faltar gente a bordo”, enquanto um brigue inglês que tinha vindo de Hamburgo, onde existia a cólera, estava no Lameirão. Estranhamente, a autoridade inglesa não estava se sentindo ofendida com o desembarque de escravos feito pela escuna, apesar da proibição determinada pelo tratado de 1826 e da lei brasileira de 1831. O fato é que a *Despique* e seus negociantes não sofreram nenhuma punição. Em 7 de abril de 1832, seria anunciada mais uma viagem do navio a Angola.¹²²

Quem denunciou o desembarque da *Despique*, também retomaria a discussão do caso dos africanos trazidos pela *Clementina*. Em 11 de janeiro de 1832, um ano após a escuna

¹²⁰ CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES (CRL) – Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1821-1960), **Ministério da Marinha**, *Relatório do ano de 1832, apresentado à Assembleia Geral em 8 de maio de 1833*, pelo ministro Joaquim José Rodrigues Torres, U2047, “Marinha 1832-2”, pág. 3. CRL, **Ministério das Relações Exteriores**. Relatório do ano de 1833 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834, U1470, p. 6. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em 2 de outubro de 2012

¹²¹ Sobre as altas importações na década de 1820 ver FLORENTINO, *Op. Cit.*, p. 44.

¹²² HDBN, **Diário de Pernambuco**, 26 janeiro 1832; Idem, 27 de janeiro de 1832; Idem, 1º de fevereiro de 1832; Idem, 7 de abril de 1832.

Clementina ter feito o desembarque ilegal, foi anunciado o leilão dos africanos trazidos pelo barco. O aluguel dos serviços desses homens e mulheres não se fez sem escândalos. Segundo denúncia publicada na imprensa, os africanos foram arrematados não só por “pessoas desconhecidas”, mas também por dois portugueses “bem conhecidos nesta cidade por suas traficâncias e ambos com passaportes tirados para fora do Império”. O serviço anual desses africanos custaria 100 mil-réis e pelas determinações, os arrematantes que não fizessem o pagamento no prazo estipulado poderiam ser submetidos a pena de sequestro de bens.¹²³

Contudo, enquanto o tráfico de escravos perdurava, mesmo com números reduzidos, trazendo tranquilidade econômica para negociantes, senhores de engenho e demais donos de escravos, o campo político fervia em Pernambuco. Os conflitos desencadeados pela abdicação de Pedro I provocaram grande embates entre brasileiros e portugueses na província. Eram frequentes os movimentos antilusitanos de “mata-marinheiros”. Assim como os conhecidos “por suas traficâncias” que arremataram os serviços dos africanos da *Clementina*, outros traficantes portugueses estavam saindo de Pernambuco, nessa época. O primeiro identificado foi o comerciante João Chrisostomo de Oliveira que, em 7 de abril de 1832, anunciou que ia se retirar da província.¹²⁴ De abril a agosto de 1832, quatro outros traficantes portugueses anunciaram que iriam deixar a província. Em seguida, no mês de maio, foi a vez de Manuel Alves Guerra, que deixou sua casa comercial sob a administração de José Francisco Martins de Almeida. Em julho, o próprio Angello Francisco Carneiro também fez seu anúncio, seguido, um mês depois, por José Francisco de Azevedo Lisboa, o já mencionado Azevedinho.¹²⁵ A simplicidade dos anúncios, provavelmente feitos como um breve comunicado para conhecidos ou fregueses, não especifica o destino seguido. Dentre eles, só sabemos o paradeiro de Angello. O comerciante foi para a França de onde retornaria quase um ano depois para organizar suas transações no comércio ilegal de escravos.

¹²³ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 11 de janeiro de 1832; Idem, **Diário de Pernambuco**, 18 janeiro 1832; Idem, **Diário de Pernambuco**, 6 de março de 1832; Idem, **Diário de Pernambuco**, 15 março 1832; Idem, **Diário de Pernambuco**, 22 maio 1832; Idem, **Diário de Pernambuco**, 26 de maio de 1832. Em 1834, um aviso publicado pedia que os arrematantes apresentassem os africanos trazendo certidões de batizados e atestados dos mestres que estão aprendendo qualquer ofício com a pena de serem tirados para novamente arrematados. Sobre isso ver Idem, **Diário de Pernambuco**, 6 de setembro de 1834.

¹²⁴ João Chrisostomo também devia ter envolvimento no tráfico de escravos. Ao viajar em 1834, por exemplo, ele deixa José Francisco de Azevedo Lisboa como um de seus procuradores. HDBN, **Diário de Pernambuco**, 14 de agosto de 1834.

¹²⁵ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 7 de abril de 1832; Idem, DP, 22 de maio de 1832; Idem, DP, 31 de julho 1832; Idem, DP, 22 agosto 1832.

2.1 *Angello Carneiro e a empresa negreira de Pernambuco*

A partir de 1835, aumentariam os desembarques ilegais de africanos nos diversos pontos da costa brasileira. Nessa época, a intensificação das importações de mão-de-obra escrava era decorrente do aumento da produção de açúcar e café, do amadurecimento das organizações clandestinas montadas pelos traficantes e também das transformações políticas no Império. O chamado “Regresso”, de 1837 a 1838, encabeçado pelo regente Araújo Lima, futuro Marquês de Olinda, representava os interesses dos negociantes negreiros.¹²⁶ Sobre esse contexto, os membros britânicos da comissão mista chegariam a dizer que talvez em nenhum outro momento o tráfico tenha sido praticado “de maneira mais ativa e ousada”.¹²⁷

Em Pernambuco, o crescimento dos desembarques negreiros tinha indicadores próprios. Segundo Marcus Carvalho, entre 1837 e 1839, o tráfico para Pernambuco cresceu em decorrência do governo do barão da Boa Vista, ligado politicamente ao Regente, e de um otimismo econômico na província, logo após o fim da Cabanada.¹²⁸ Nessa época, a associação dos traficantes organizando empresas negreiras, que incluíam correspondentes de várias partes do Brasil e da África, foi fundamental para a manutenção e intensificação do contrabando de escravos. As estratégias utilizadas por essas sociedades iam desde a mudança no visual de um navio negreiro após um desembarque, passando pela preparação de documentos falsos e vendas fictícias de embarcações até o ensino da língua portuguesa aos escravos recém-chegados.¹²⁹ Em um anúncio publicado pelo Diário de Pernambuco no dia 6 de maio de 1835 conseguimos perceber as atividades de uma dessas empresas. Em um cartório no Rio de Janeiro, José da Silva Maia Ferreira declarava que tinha dissolvido “amigavelmente” a sociedade que tinha com Gabriel Antonio e saldado todas as contas.

José Maia era membro de uma importante família luandense, mas vivia no Rio de Janeiro envolvido no comércio negreiro. Já Gabriel Antônio era um notório traficante em

¹²⁶ Sobre a discussão acerca do contexto da política brasileira e o tráfico negreiro na década de 1830 consultar CARVALHO, Marcus. **O patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831**. Varia História, Belo Horizonte, vol. 30, nº 54, set/dez 2014, *passim*; PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 171-177;

¹²⁷ BETHELL, Op. Cit., p. 96-97; p.103.

¹²⁸ Até 1835, a Cabanada (1832-1835) contribuiu para a queda de 25% da produção açucareira, por ter acontecido na área onde estava localizada a maior parte dos engenhos da província. EISENBERG apud CARVALHO, **Liberdade**, p. 98 e 137.

¹²⁹ REIS; GOMES; CARVALHO. **O Alufá Rufino**, p. 114; RODRIGUES, Jaime. **Os traficantes de escravos e seu “Infame Comércio” (1827-1860)**. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 15, nº 29, 1995, p. 147; VERGER, p. 405-432.

Pernambuco, que iniciou sua carreira como capitão de navio negreiro, tendo sido caixa do *General Silveira* de Elias Coelho Cintra. Em 1830, ele foi considerado pelo cônsul português, como o “principal chefe” das “empresas de contrabando” da província.¹³⁰ Além de Gabriel, a dita sociedade anunciada tinha outros dois sócios em Pernambuco, João Baptista César, o já mencionado dono da *Despique* e cunhado de Gabriel, e Angello Carneiro. Ao deixar a associação, Ferreira levaria os brigues *Luanda* e *Júpiter*.¹³¹ O caráter negreiro dessa associação tornou-se ainda mais evidente quando César publicou no jornal uma lista de devedores. Nela figuravam donos de engenhos, ou seja, os compradores dos pretos novos trazidos pelos traficantes. A audácia em publicar as atividades da empresa chocou um dos declarados devedores. Manoel Thomaz Rodrigues Campello, dono do engenho da Torre, respondeu dizendo que não devia nada a sociedade, e que a única conta que teve com eles foi a compra de uns escravos novos sobre letra no valor de 2:040\$500 réis que, ressaltava, havia pago em 7 de dezembro de 1830. O anúncio era um claro esclarecimento ao público “para que este não fizesse o juízo que quisesse”.¹³² Ele podia compactuar com o crime comprando escravos de contrabando, mas era preciso manter as aparências. Um outro devedor da sociedade era o dono do engenho Gongassari. No ano de 1833, o proprietário chegou a ter 30 africanos novos apreendidos nas suas terras. Provavelmente, algum desses haviam sido comprados a prazo à sociedade de Angello, César e Gabriel.¹³³

Em 1836, os mesmos três negociantes estariam envolvidos na criação de outra companhia negreira, aparentemente, mais articulada. A empresa pode ser considerada, segundo João Pedro Marques, uma das primeiras manifestações da nova tendência para a concentração de investimento e “organização de empreendimentos negreiros de grande dimensão e complexidade”.¹³⁴ A Companhia pretendeu estabelecer uma feitoria no Benim com o objetivo de adquirir 200 a 250 cativos por mês. Os meandros do negócio foram descobertos quando os ingleses apreenderam os navios *Veloz* e *Camões* em 1837. A empresa possuía vinte acionistas, que investiram um total de 80 contos de réis, agentes na África, três assistentes, entre eles, João Baptista César, e um gerente, o já mencionado José Francisco de

¹³⁰ CARVALHO, O “galego atrevido” e “malcriado”, a “mulher honesta” e o seu marido, ou política provincial, violência doméstica e a Justiça no Brasil escravista. In, SOIHET, Raquel; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). **Culturas Polícias: ensaios de história cultural, história política e ensino de história**. Rio de Janeiro: Mauad, 2005, p. 205; p. 212.

¹³¹ Sobre a sociedade ver HDBN, **Diário de Pernambuco**, 10 de março de 1835.

¹³² HDBN, **Diário de Pernambuco**, 27 de novembro de 1835; Idem, 1º de dezembro de 1835.

¹³³ Idem, 22 de fevereiro de 1836.

¹³⁴ MARQUES, João Pedro. **Tráfico e Supressão no Século XIX: o caso do brigue Veloz**. Porto: Africana Studia, nº 5, 2002, p. 157.

Azevedo Lisboa, o Azevedinho.¹³⁵ O cônsul português e amigo de Angello Carneiro, Joaquim Batista Moreira, chegou a assinalar que “na metade da década de 1830, havia verdadeiras ‘empresas’ explorando o tráfico atlântico na província”.¹³⁶ Indicando, assim, que existiam várias companhias como a anunciada em 1835 e a fundada em 1836, que deveriam abranger os traficantes de Pernambuco, associados com negociantes de outras regiões brasileiras e da costa da África.

O capital dessas associações era tão grande que, segundo os ingleses, os traficantes brasileiros poderiam perder, com apreensões, quatro de cada cinco navios e ainda continuar lucrando com o negócio. Os números de compra e venda dos africanos mostram os altos lucros. De acordo com o cônsul inglês no Recife, antes de 1831, os escravos eram comprados na África por 12 mil-réis e vendidos por 150 mil-réis.¹³⁷ Já no ano de 1827, eles eram adquiridos por 70 mil-réis e vendidos por 400 mil-réis. A escuna *Feiticeira*, por exemplo, navio que, ora aparece como propriedade de Angello e Elias Baptista e ora pertencente a Francisco Ribeiro de Brito, desembarcou escravos em Sirinhaém, em 1836, e vendeu cada “peça” por 350 mil-réis.¹³⁸

Para ter sucesso nas transações, os traficantes se utilizaram de diferentes subterfúgios como documentos forjados, declaração com destinos falsos e até a utilização de diferentes bandeiras. A bandeira portuguesa, por exemplo, foi largamente utilizada até a declaração do *Equipment Act* de 1839, que tornou os navios dessa nacionalidade passíveis de apreensão pelos ingleses. Até então, a embaixada lusitana chegava a receber um conto de réis de suborno para liberar navios sob a bandeira da sua nação.¹³⁹ Alguns negociantes chegavam até a mascarar suas atividades alegando o “transporte de colonos”.¹⁴⁰ Em abril de 1837, uma notícia publicada no Diário de Pernambuco ironizava o desembarque de cerca de 200 “colonos” “para as partes do engenho Bôto”, que foram conduzidos por quarenta homens armados e “que tinham vindo por conta, ou pertenciam a um homem tão manso, e pacífico que assemelhava-

¹³⁵ O comandante do *Fair Rosamund*, um dos poucos navios velozes da esquadra britânica na África, como falamos acima, foi o responsável pela apreensão das duas embarcações. Sobre o *Veloz*, o *Camões* e a empresa negreira gerenciada por Azevedinho ver REIS; GOMES; CARVALHO. *O Alufá Rufino*, p. 146-164.

¹³⁶ CARVALHO, O “galego atrevido”, op. cit., p. 212.

¹³⁷ REIS; GOMES; CARVALHO, p. 274; CARVALHO, *O patacho Providência*, p. 786.

¹³⁸ PARLIAMENTARY PAPERS, 17 de março de 1836, p. 288.

¹³⁹ CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 125.

¹⁴⁰ Sobre o transporte de açorianos para o Brasil nesse período ver CARVALHO, Marcus. *O “tráfico da escravidão branca” para Pernambuco no ocaso do tráfico de escravos*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB), 149(358): 1-121, jan./mar. 1988; Era muito comum que os traficantes utilizassem o subterfúgio do transporte de colonos para mascarar suas atividades ilegais. Sobre isso ver PIRES, Ana Flávia Cicchelli. O caso da escuna *Destemida*: repressão ao tráfico na rota da Costa da Mina – 1830-1831. In: SOARES, Mariza de Carvalho (org.) *Rotas Atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: EdUFF, 2007.

se a um cordeiro [sic]”. O proprietário dos cativos, igual a um cordeiro, poderia ser Angello Carneiro.¹⁴¹

Para um desembarque seguro, os traficantes encontrariam muitas opções de portos naturais. O litoral pernambucano, com sua característica linha de arrecifes, possuía ótimos ancoradouros, principalmente em Tamandaré, Porto de Galinhas, Rio Formoso, Itamaracá e Cabo de Santo Agostinho, que tinham a capacidade de receber navios com mais de cem toneladas.¹⁴² Porto de Galinhas, especialmente, parecia favorecer os negociantes por contar com “sete léguas de costa, com seis portas de desembarques”.¹⁴³ Ao armar uma viagem, os traficantes não esqueciam de combinar um local exato para o desembarque. Na praia escolhida, eles poderiam armar um mastro para o sinal de bandeira, utilizado na comunicação entre o navio negreiro e os que estavam em terra. Além disso, eles poderiam contar com o serviço dos moradores do litoral na recepção do barco, que auxiliavam o navio para uma ancoragem segura, mas também contribuíam no desembarque dos enfraquecidos escravos, na venda de alimentos e até na segurança da carga humana em terra. No contexto do comércio ilegal, as embarcações diminuíram de tamanho e ficaram mais velozes, as praias viraram portos e os engenhos litorâneos de senhores comprometidos com o tráfico serviram como depósitos para os africanos recém-chegados.¹⁴⁴

Nos jornais, os anúncios irônicos sobre esses desembarques mostravam o desrespeito e não cumprimento da lei. Em março de 1833 foi denunciado que ao norte de Goiana haviam sido desembarcados 300 e tantos escravos por conta de Gabriel Cambado, genro de João Cego. Ou seja, o desembarque ilegal era um negócio do já mencionado Gabriel Antonio, genro de João Henriques da Silva. O caso mostra que os comerciantes estavam bem articulados com as autoridades locais responsáveis pela repressão. Se os africanos fossem apreendidos, por exemplo, o Ouvidor responsável pelas diligências demorava a executar a lei para dar tempo aos traficantes de recuperarem os seus escravos. Como um exemplo, a notícia destacava o caso da apreensão de africanos pertencentes a Antonio da Silva e Cia mas que já estavam, novamente, em seu poder. Em abril de 1833 a mesma situação se repetiria num aparente roubo.¹⁴⁵ Fazendo a repressão em alguma localidade não-declarada, as autoridades

¹⁴¹ O morador que assistiu a essa cena “na beira da estrada de sua moradia” perguntou aos condutores o preço dos colonos. E lhe foi respondido que “ninguém tirava um por menos de 300\$000, 400\$000 réis”. Ver REIS; GOMES; CARVALHO, p. 114-115.

¹⁴² Carvalho, Marcus J. M. de. **Liberdade**, p. 103.

¹⁴³ APEJE, **Coleção de Polícia Civil**, v. 40, p. 169, 15 de fevereiro de 1852.

¹⁴⁴ Sobre os detalhes e a organização dos desembarques de africanos nas praias pernambucanas após 1831 ver CARVALHO, **O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831**. São Paulo: Revista de História, nº 167, 2012, passim.

¹⁴⁵ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 27 março 1833.

apreenderam, primeiramente, trinta africanos que “iam conduzidos em alta noite para o interior”, e depois mais “cento e tantos”. Contudo, durante uma noite, os primeiros trinta apreendidos “foram todos furtados” do local onde estavam depositados. A autoridade responsável pela segurança se limitou a dizer que os africanos jamais seriam encontrados, mas que provavelmente eles foram parar na casa de quem já os tinha comprado antes da apreensão.¹⁴⁶ Apesar dos percalços, os comerciantes responsáveis pelo transporte desse lote de mercadoria humana conseguiram manter as negociações de venda anteriormente planejadas.

A chegada de um navio negreiro na praia era um grande acontecimento, que reunia um vultoso número de pessoas para desembarcar, cuidar e vigiar a carga humana. Mas apenas alguns desses casos iam parar na imprensa. Geralmente denunciados por inimigos (políticos ou não) dos traficantes. Em 1835, rolavam boatos na imprensa pernambucana de que um desembarque havia ocorrido no dia 23 de julho em Porto de Galinhas. Quatro moradores da praia já haviam sido interrogados pelo próprio juiz sobre o caso. E o chefe de Polícia Joaquim Nunes Machado chegou a ir à praia para investigar pessoalmente o caso. Contudo, a visita da autoridade não teve sucesso, pois a escuna em que estava não tinha capacidade para atracar no porto natural da praia, ao que o chefe concluiu que “no Porto de Galinhas não entram se não barcos e lanchas [sic]”.¹⁴⁷ As investigações não tiveram resultado, e o juiz do Termo, responsável pelas diligências no local, insistia em dizer que não havia tido desembarque em sua jurisdição.

Entretanto, em 21 de janeiro de 1836, alguém com o pseudônimo de “O intrometido” dizia que era verdade a história de que tinham desembarcado africanos em Porto de Galinhas e que o encarregado dessa comissão era N.J.J.G., “que habilmente [a] desempenhou por ser prático dos portos desta província e bastante espertalhão”. “O intrometido” terminava a notícia ironizando que “brevemente” teriam um grande engajamento de colonos africanos de angola”, já que o tal N.J.J.G estava organizando outra viagem à Costa da África.¹⁴⁸ Com essa notícia, emerge um novo personagem envolvido na rede negreira de Angello Carneiro. Abriremos espaço para um breve relato da sua trajetória.

Norberto Joaquim José Guedes, o “N.J.J.G.”, tinha uma conduta duvidosa antes mesmo de se envolver no comércio ilegal de escravos. Com a morte do sogro, o sargento-mor Jerônimo Francisco dos Reis Guimarães, Norberto passou a galantear a viúva Francisca Maria

¹⁴⁶ Idem, 26 de junho de 1833.

¹⁴⁷ APEJE. **Coleção de Polícia Civil**, v. 2, 1835, págs.: 225 e 225 verso e 47 a 248 verso.

¹⁴⁸ HDBN, DP, 21 de janeiro de 1836.

das Chagas. Seus planos deram certo e ele se casou com a própria sogra, Francisca das Chagas que, apesar de ter 50 anos, tinha uma saúde tão debilitada que aparentava ser uma septuagenária. Ela não demorou a morrer, mas Norberto teve dificuldade em colocar as mãos nos seus bens, porque os filhos do primeiro casamento de Francisca, travaram uma batalha contra ele. O golpe na sogra rendeu-lhe tantos inimigos, que só conhecemos essa versão da história porque frequentemente seu nome era relacionado a algum escândalo na imprensa.¹⁴⁹

Enquanto esperava uma definição judicial, Norberto resolveu engajar-se no lucrativo tráfico de escravos. Inicialmente, ele aparece como capitão do brigue *Dois Irmãos*, que tinha como consignatário Antonio da Silva e Cia.¹⁵⁰ Mas o que nos interessa, diretamente, é quando ele ingressa na rede de Angello Carneiro. Em 18 de janeiro de 1836 foi anunciado que o brigue *Imperador do Brasil* partiria para Angola sob o comando de Norberto Joaquim José Guedes. Em seguida, no dia 25, um tal Antonio Manoel Moraes de Mesquita Pimentel ironizou essa viagem e a provável carga de cera e esteiras que seria trazida, oficialmente, pelo brigue *Imperador do Brasil*, antigo *General Antero*. Como vimos anteriormente, o *General Antero* era o navio de Angello Carneiro, que o tinha conduzido ao Rio de Janeiro em sua viagem no ano de 1830. Ao que parece, o brigue *Imperador do Brasil*, que era assim denominado na década de 1820, mudou para *General Antero* por um curto período em 1830 e agora voltava a seu nome original. A mudança na denominação de navios era um subterfúgio claro utilizado pelos traficantes para ludibriar a vigilância brasileira e inglesa.¹⁵¹

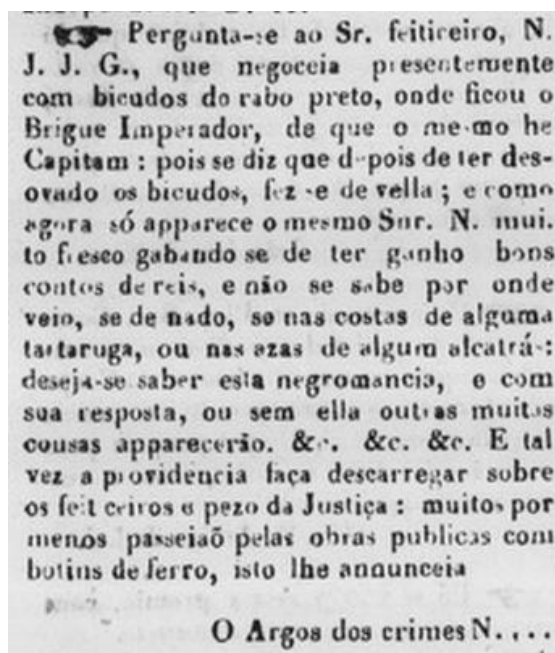
O fato é que essa viagem do *Imperador do Brasil* teve sucesso. Em 9 novembro 1836, alguém assinando como “O Argos dos Crimes N...” perguntava ao “Sr. Feiticeiro” N. J. J. G. que negociava com “bicudos do rabo preto”, onde tinha ficado o brigue *Imperador* de que o mesmo era capitão.¹⁵² Essa viagem não consta no banco de dados norte-americano e infelizmente “O Argos” não menciona a quantidade estimada de “bicudos” que haviam sido desembarcados. Mas a seguir, vai a notícia na íntegra.

¹⁴⁹ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 25 de janeiro de 1836.

¹⁵⁰ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 3 de outubro de 1832; Idem, 17 de outubro de 1832

¹⁵¹ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 25 de janeiro de 1826.

¹⁵² HDBN, **Diário de Pernambuco**, 9 de novembro de 1836; Em 1837, seria a vez do Padre Carapuceiro ironizar a química dos traficantes que transformavam água salgada em pretos africanos. CARVALHO, **Liberdade**, p. 103.

FIGURA 2: Anúncio do *Argos dos Crimes*

Fonte: HDBN, Diário de Pernambuco, 9 de novembro de 1836.

Como destacou ironicamente “O Argos”, aparentemente, o *Imperador do Brasil* não aportou no Recife. O navio só volta a aparecer em março de 1836, anunciando mais uma viagem a Angola, com vários gêneros, nove passageiros e o mesmo capitão Norberto.¹⁵³ O desaparecimento do *Imperador* era incomum, pois a maioria das embarcações, após deixarem a carga humana em algumas das praias pernambucanas, seguiam para o Recife com manifesto de arribada ou em lastro. O brigue tomou um rumo diferente.

Dos navios que tem Angello como consignatário, na década de 1830, apenas um declara Angola como ponto de origem em seus papéis. Nesse período, o comerciante recebeu embarcações como o brigue *Imperador do Brasil*, o *Cacique*, *Mariana*, *Malhado* e *Estrela*.¹⁵⁴ O *Imperador do Brasil*, que já mencionamos tantas vezes, desembarcava escravos em

¹⁵³ Idem, 21 março 1836; Após essa viagem do *Imperador*, Norberto apareceria como capitão do brigue *Hércules* (será que era o novo nome do *Imperador*?). Em 14 de janeiro de 1837, o *Hércules* saíria comandada por Norberto, com destino a Luanda e uma carga de vários gêneros. DP, 16 de janeiro 1837. Mas nessa viagem, o *Hércules* não voltaria a Pernambuco. Seus escravos foram desembarcados em Cuba. TSTD, viagem nº 1564; É importante ressaltar que em 1837, o dono oficial do *Hércules* era Elias Baptista da Silva, o cunhado de Angello Francisco Carneiro. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, **Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros (Pernambuco)**, Ofício nº 80, “Mapa das embarcações saídas do porto de Pernambuco para os de Portugal e seus domínios no primeiro semestre de 1837”.

¹⁵⁴ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 6 de maio de 1834; Idem **Diário de Pernambuco**, 11 de junho de 1834; Idem, **Diário de Pernambuco**, 13 de dezembro de 1834; Idem, **Diário de Pernambuco**, 6 de fevereiro de 1835; Idem, **Diário de Pernambuco**, 26 de novembro de 1836.

Pernambuco e no Rio de Janeiro desde a década de 1820. O *Cacique*, navio de José Bernardino de Sá, importante traficante e sócio de Angello no Rio de Janeiro, foi um dos primeiros tumbeiros norte-americanos a vapor utilizados no Brasil. Em 1844, o navio foi reformado no porto do Recife, convertida de embarcação a hélice em barco movido a rodas para aumentar a velocidade. Depois da reforma, saiu de Pernambuco com destino a Santos, mas acabou apreendido pelos ingleses em Cabinda. O *Cacique* foi o único vapor que reconhecidamente trouxe escravos para a costa pernambucana.¹⁵⁵ Já a *Mariana*, só nessa década fez quatro viagens negreiras, desembarcando um total de 1073 escravos no Rio de Janeiro, segundo dados do Slave Voyages.¹⁵⁶ O *Malhado*, por sua vez, é um desses “navios fantasmas”, para o trabalho do historiador, porque não aparece em nenhuma outra fonte, além da identificada. Contudo, o capitão dessa viagem, Pedro Marques da Silva Ribeiro voltaria a desembarcar escravos em Pernambuco em 1840 com outro “navio fantasma”, a *Maria Rita*.¹⁵⁷

Quanto a escuna *Formiga*, a única consignada a Angello Carneiro e vindo oficialmente de Angola, ela trouxe escravos para Pernambuco em duas viagens, uma em 1836 e outra em 1837.¹⁵⁸ Na viagem de 1836, quem saiu capitaneando a escuna para Angola foi João Chrisóstomo de Oliveira, o mencionado traficante amigo de Azevedinho.¹⁵⁹ Em 21 de setembro, a embarcação voltou de Luanda, comandada por Francisco Isidro Monteiro e entrou no Recife arribada e em lastro. Em 1837, a mesma cena se repetiria, a escuna aportou arribada e em lastro, mas seu capitão era Thomaz Henrique Valadim. Numa dessas viagens, Angello foi o responsável por armar a *Formiga*, mas na volta a carga estaria consignada a Manuel Alves Guerra.¹⁶⁰ Nesse contrabando, com bases assentadas em empresas bem articuladas, as viagens pareciam variar entre aquelas, claramente organizadas em grupo e outras em que um traficante se articulava sozinho ou com um sócio de mais confiança. No caso de Angello, esse sócio era o cunhado Elias Baptista da Silva.

Após essas viagens, em 1836 e 1837, a *Formiga* teria seu passaporte cassado pelo vice-cônsul Joaquim Baptista Moreira. Contudo, talvez após embates com seus amigos traficantes, a autoridade voltou atrás, concedeu novo passaporte e participou da venda da embarcação a José Pinto da Fonseca e Silva.¹⁶¹ No meio dessa confusão, é dito que a *Formiga* já tinha sido a escuna *Andorinha*, outro navio negreiro frequente na costa pernambucana.

¹⁵⁵ CONRAD, p. 168; CARVALHO, **O desembarque nas praias**, p. 235.

¹⁵⁶ Sobre as viagens da *Mariana* ver TSTD, viagens nº 41877, 900146, 900151, 900156.

¹⁵⁷ TSTD, viagem nº 2053.

¹⁵⁸ CARVALHO, **Liberdade**, p. 107.

¹⁵⁹ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 14 abril 1836.

¹⁶⁰ ANTT, **Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros (Pernambuco)**, Ofício 50.

¹⁶¹ CARVALHO, **Liberdade**, p. 108; ANTT, **Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros (Pernambuco)**, Ofício nº 33, ver anexos do ofício.

Mantinha-se a estratégia de mudar os nomes das embarcações para despistar as autoridades em vigilância.

Ainda em relação aos negócios de Angello, é preciso apontar que segundo José Capela o traficante enviava não só escravos para o Brasil, mas também para Cuba. Contudo, durante a pesquisa, só foi possível identificar um navio, relacionado a ele, fazendo a rota para Havana. Foi o caso da barca *Flor do Tejo*, que foi apreendida em 1837 pelo *Royal Navy* com escravos a bordo, arvorando a bandeira portuguesa. O navio tinha saído de Cuba com a bandeira espanhola e com o nome de *Flor do Mar*, mas antes de chegar à costa africana, parou em Cabo Verde para trocar de bandeira e de nome.¹⁶² O caso confirma os subterfúgios utilizados pelos traficantes para despistar a vigilância inglesa.

Na verdade, essas e outras práticas, que já foram citadas ao longo desse capítulo, e utilizadas durante os anos de 1830, permanecerão na década de 1840. Só que nessa última década, a repressão também aumentou. Aos traficantes coube um constante enfretamento com os ingleses. Mas como Angello Carneiro e seus sócios não eram “ nenhuns inocentes ” ou inexperientes, eles conseguiriam encarar os desafios do período e manter seus lucros, apesar de eventuais perdas decorrentes da repressão.

2.2. A intensificação dos desembarques na década de 1840.

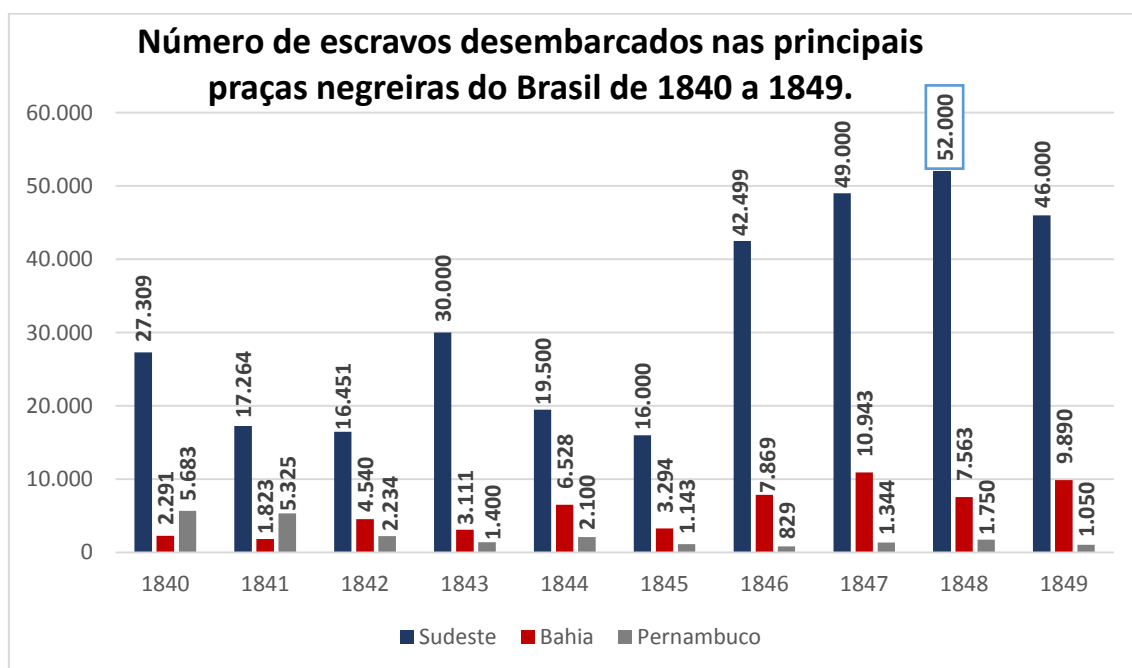
Em 1839, a Grã-Bretanha ampliaria sua força e seus recursos para combater o comércio atlântico de escravos. Com a promulgação do seu *Equipment Act*, a *Royal Navy* poderia capturar navios portugueses, ou sem nacionalidade declarada, equipados para o negócio negreiro. A medida endureceu ainda mais a cruzada inglesa contra o tráfico negreiro, caracterizada pela postura imperial, forte belicosidade e desrespeito às leis internacionais. Entretanto, apesar do contexto de repressão, a ousadia e a capacidade de adaptação dos traficantes foram suficientes para a permanência do negócio. Dessa forma, a década de 1840 foi palco tanto das rigorosas ações antitráfico britânicas, quanto dos altos índices do contrabando de escravos.

Além do aumento do poder de busca e apreensão, o fortalecimento da repressão inglesa aconteceu em conjunto com um plano de capacitação de suas esquadras, compostas

¹⁶² PARLIAMENTARY PAPERS, Viscount Palmerston to Lord Howard de Walden, nº 56, p. 42. In: **Correspondence with the British commissioners at Sierra Leone, The Havana, Rio de Janeiro and Surinam relating to the Slave Trade** (Class A). Londres, 1837. Versão do Google Books; É importante lembrar, que o brigue Hércules, mencionado acima na nota de rodapé, p. 53 também desembarcou escravos em Cuba e pertencia ao cunhado Elias Baptista. Pode ser outra conexão de Angello.

até então por velhos e lentos navios. Novas embarcações foram compradas, entre elas, um vapor e um brigue denominado *Waterwitch*, a primeira embarcação veloz que não tinha sido um negreiro.¹⁶³ Aliado aos esforços britânicos, podemos apontar fatores internos de ordem econômica e política para a queda das importações de africanos nos primeiros anos da década de 1840. Por um lado, o mercado encontrava-se bem abastecido após as grandes importações do período de 1835 a 1839. Mas por outro, com o Golpe da Maioridade em julho 1840, subiu ao poder um gabinete mais comprometido com a repressão do contrabando. Mas logo o contexto mudou. Em 1842, junto com a queda dos parlamentares da Maioridade, a retomada da expansão do café significou uma maior necessidade de braços e um clima favorável ao contrabando. Assim, as importações voltaram a crescer e nem o *Equipment Act*, nem a *Royal Navy* abalaram o projeto dos traficantes. Vejamos o gráfico abaixo:

GRÁFICO 1



Fonte: Dados consultados no *The Transatlantic Slave Trade Database*. Disponível em <www.slavevoyages.org>. Acesso em 15 de fevereiro de 2014.

A década de 1840 é considerada a época de maior sucesso do contrabando negreiro. Mas, como é possível ver no gráfico acima, ela foi por excelência a época das altas importações de escravos para o sudeste brasileiro, onde essa mão-de-obra seria absorvida pela

¹⁶³ Segundo Bethell, se não tivesse havido o aumento a ampliação dos poderes da Inglaterra, o aumento no número de navios da esquadra não surtiria grande efeito na repressão. Ver BETHELL, Leslie. **A abolição**, p. 31, p. 179.

cafeicultura em um período de forte expansão. O ritmo do contrabando era ditado por uma demanda brasileira que terá seu ápice a partir de 1846. Nesse sentido, Leslie Bethell indica que a quantidade de café exportada no período de 1846-50 foi 40% superior ao período 1841-1845. As exportações do açúcar também aumentariam de 22 para 26% principalmente após a abertura do mercado britânico com a promulgação das Leis do Açúcar de 1846, que estimulou a redução de tarifas de importação, permitiu a entrada de açúcar produzido por mão-de-obra escrava com o objetivo de estimular a exportação dos produtos britânicos para as colônias produtoras do gênero.¹⁶⁴

As correspondências inglesas da época mostram essa integração, a ousadia dos traficantes e a conivência das autoridades e da população em relação ao contrabando negreiro. Em 16 de março de 1843, John Samo e Frederick Grigg, os dois membros britânicos da Comissão Mista Brasil e Inglaterra no Rio de Janeiro, estavam passeando na rua da Quitanda, uma das principais do Rio de Janeiro, quando viram duas partidas de “negros novos”, uma atrás da outra, sendo conduzidas por seus próprios donos. Segundo eles, na mesma rua havia vários depósitos onde negros eram vendidos abertamente. Na manhã seguinte, os ingleses souberam que, por volta das sete horas, negros novos foram vistos cruzando o porto em total estado de nudez. Sendo que muitas pessoas presenciaram o fato, mas ninguém fez nada. Em julho de 1843, os comissários voltariam a escrever dizendo que “há algumas semanas” mais de 300 africanos tinham sido expostos a venda em um lugar chamado “Ponte de Cajú”, que, para o escândalo deles, ficava distante apenas uma milha da então residência do Imperador.¹⁶⁵ Na mesma correspondência, eles avisavam que a importação de escravos também vinha sendo feita com pacotes a vapor usados na cabotagem. Nesse esquema, os escravos eram recebidos, pelas embarcações costeiras, do lado de fora da barra dos portos de Salvador e Recife. Depois, eram transportados por navios de 20 a 50 toneladas para, finalmente, serem desembarcados à noite e “com muita facilidade” no porto do Rio de Janeiro.¹⁶⁶ Com essa organização de sucesso, que congregava traficantes de diversas partes do Brasil, o Sudeste, tendo o Rio como

¹⁶⁴ Sobre os dados das exportações de café e açúcar do período ver BETHELL, **A Abolição**, *Op. Cit.*, p. 323-324; MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. **O Brasil Imperial**. Volume II (1831-1870). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011; Sobre o Sugar Duties Act CONRAD, Robert. **Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

¹⁶⁵ PARLIAMENTARY PAPERS, “Her majesty’s commissioners to the Earl of Aberdeen”, 20 de março de 1843, nº 160, p. 200. In: **Correspondence with the British Commissioners**. From January to 1 december 31, 1843, inclusive. (Class A). Londres, 1844; Idem, *Op. Cit.*, 12 de julho de 1843, nº 176, p. 216; Ainda sobre isso ver CONRAD, *Op. Cit.*, p. 132.

¹⁶⁶ PARLIAMENTARY PAPERS, “Her majesty’s commissioners to the Earl of Aberdeen”, 12 de julho de 1843, nº 176, p. 216. In: **Correspondence with the British Commissioners**. From January to 1 december 31, 1843, inclusive. (Class A). Londres, 1844.

principal porto, receberia um total de 316.023 escravos nesses anos. Já na Bahia entrariam 57.852 escravos. Pernambuco, por sua vez, terceiro maior ponto de recepção de escravos do Brasil, receberia ilegalmente 22.858 africanos.

Sobre o tráfico de escravos para Pernambuco, especificamente, é importante fazer alguns apontamentos. Por um lado, precisa-se considerar o chamado “cálculo dos traficantes”. Ou seja, o fato dos contrabandistas não terem organizado grandes importações para Pernambuco por causa do grande número de mão-de-obra livre e pobre disponível.¹⁶⁷ A demanda por mão-de-obra devia existir pois, como mostra Peter Eisenberg, entre 1846 a 1850, houve um aumento considerável na exportação de açúcar da província em comparação ao período de 1841 a 1845. Se nos primeiros anos a quantidade média anual de açúcar exportado foi de 31.926 toneladas, entre 1846 e 1850 ela chegaria a 47.932 toneladas.¹⁶⁸ Por outro, precisa-se destacar que o tráfico de escravos para Pernambuco, em relação aos outros dois portos, é o que possui menos dados estatísticos. No *Slave Voyages*, por exemplo, apenas 46 viagens são contabilizadas para a toda década de 1840, sendo que 33 delas compreendem o período entre 1840 e 1842, como é possível observar no gráfico.¹⁶⁹ Entre 1840 e 1841, inclusive, o tráfico de escravos para Pernambuco atingiu maiores índices do que para a Bahia. Apenas nesses anos, Pernambuco recebeu mais de 11 mil africanos, enquanto na Bahia desembarcariam 4.114 escravos. Desse modo, é importante ressaltar que apesar de uma natural queda no número de escravos aqui desembarcados, os dados inexistentes oferecem outras possibilidades de análise.

De 1840 a 1842, o período melhor contabilizado, quando um total de 13.432 foram desembarcados em Pernambuco, é possível identificar alguns navios negreiros nominalmente consignados a Angello Carneiro. Em 27 de setembro de 1840, a barca *Andorinha* aportou com 251 toneladas e 19 tripulantes, incluindo o capitão João Dias Cardoso. O dono do navio era Francisco José Bernardes. A *Andorinha* desembarcaria 650 escravos em Maria Farinha e Catuama e depois seguiria para o Recife. Um ano depois, a embarcação mudou de nome e dono, passando a se chamar *Flor do Tejo* e pertencer a Angello. Em 1842, a barca voltaria a denominar-se *Andorinha*, tendo comprado 662 escravos em Angola e desembarcado 600 em São Sebastião, no sudeste brasileiro. Nessa última viagem, a *Andorinha* apareceria como

¹⁶⁷ Sobre isso ver CARVALHO, Marcus J. M. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850**. Editora Universitária da UFPE, 2010, p. 143-153.

¹⁶⁸ EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910**. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977, p. 42.

¹⁶⁹ Sobre os números do tráfico de escravos para PE ver também DOMINGUES DA SILVA, Daniel Barros; ELTIS, David. *The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851*, in David Eltis e David Richardson (orgs.), **Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database**. New Haven e Londres: Yale University Press, 2008.

propriedade de José Bernardino de Sá, grande traficante do Rio de Janeiro e sócio de Angello, de quem falaremos mais vezes.¹⁷⁰ A barca *Flor do Tejo/Andorinha*, portanto, devia ser tida em sociedade e mudava de nome e donos conforme as circunstâncias. Outro navio, o bergantim *União*, saiu do Recife em 7 de outubro de 1840 com 17 tripulantes em direção a Luanda. Nessa viagem, Angello constava como consignatário do navio, enquanto o dono oficial era seu sobrinho Antonio Carneiro Lisboa Jr. O *União* era um navio da família e já havia pertencido oficialmente ao próprio Angello e também ao cunhado Elias Baptista da Silva nos anos de 1830.¹⁷¹ Na volta, o desembarque do *União* foi tão bem-sucedido que não deixou os rastros necessários para que fosse documentado pelas autoridades da época. O navio só volta a aparecer em 1841 numa viagem que comentaremos a seguir. Aliás, nesse ano de 1841, outro navio consignado a Angello é o brigue *Viajante Feliz*. Essa embarcação, com um nome muito irônico para um navio negreiro, foi armada na Bahia com 27 tripulantes e seguiu para Benguela, onde comprou 828 pessoas e deixou 750 delas na costa pernambucana.¹⁷²

Os casos da *Andorinha* e do *União* mostram que um dos subterfúgios mais usados pelo traficante e seus sócios era a venda fictícia de embarcações e a consequente mudança de nome. Algo comum aos traficantes, como modo de fugir do controle inglês. Além disso, essas duas embarcações estavam sob o pavilhão brasileiro, o que mostra que o traficante, assim como tantos outros, deixaria o símbolo lusitano após o decreto português de 1836 e o *Equipment Act* inglês de 1839, que determinava a apreensão de navios portugueses ou sem bandeira que estivessem equipados para o tráfico. Com a *Andorinha* e a *União*, em 1840, Angello já inaugurava as duas maiores tendências na organização de seus negócios nessa década: a intensificação das alianças com parentes, agora não só com cunhados, e o fortalecimento de sua rede mercantil, integrando Brasil, África e Europa em um período de efervescência do mercado mundial.

¹⁷⁰ THE TRANSATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE (TSTD), viagens nº 2151 e 2231.

¹⁷¹ REIS; GOMES; CARVALHO, op. cit., p. 127.

¹⁷² REIS; GOMES; CARVALHO, p. 173-174.

CAPÍTULO 3: Entre lucros e perdas: os investimentos de Angello Carneiro.

Angello só reaparecerá em Pernambuco em junho de 1833. Por dez meses, o negociante não esteve no Brasil, mas seus negócios negreiros não deviam estar parados. Quando voltou ao Brasil ele se dedicaria tanto a organização do contrabando de escravos quanto da sua casa comercial no Recife, dedicada a importação e exportação de gêneros. Assim, antes de mostrarmos a estruturação do tráfico ilegal por Angello e seus sócios, abriremos espaço para o traçado das suas atividades socialmente permitidas e do fortalecimento de sua imagem como homem respeitável na sociedade pernambucana.

Saindo do Recife em 1832, após os movimentos antilusitanos, Angello Francisco Carneiro seguiu para Paris. Lá encontraria velhos conhecidos, como o viajante francês Jean-Baptiste Douville que, nessa época, teve sua obra naturalista “*Voyage au Congo et dans l'interieur de l'Afrique Equinoxiale*” acusada de ser um romance, o que desacreditou seu relato. Douville aproveitou a estadia de Angello na França para atestar a veracidade dos seus conhecimentos e da sua viagem à África. Em 5 de janeiro de 1833, Angello assinou uma declaração afirmando que conhecera Douville em 1828 quando morava em Luanda, e que o viajante foi ao interior da África, “para explorar o país na qualidade de naturalista”.¹⁷³ Após a ajuda, o comerciante não passou muito tempo em Paris. Em 8 junho de 1833, ele já estava de volta a Pernambuco, recebendo a carga de fazendas trazidas do Havre de Grace pela galera francesa *Cerés*.¹⁷⁴ Aliás, essa deveria ser uma das primeiras embarcações que ele receberia do Havre, lugar em que ele deve ter estabelecido negócios quando esteve na França. Negócios ilegais, inclusive, já que nessa época os ingleses afirmavam que no Havre seguros de navios negreiros eram lá efetuados com baixas taxas.¹⁷⁵

Ao voltar a província, Angello reorganizou suas atividades comerciais e também sua vida pessoal. No Recife, o comerciante era conhecido como “Angelo dos Retalhos” ou

¹⁷³ Além de Angello, a declaração foi assinada por José Maria do Amaral. DOUVILLE, J. B. **30 mois de ma vie: quinze mois avant et quinze mois après mon Voyage au Congo ou ma justification des infamies débitées contre moi**. Paris: 1833, p. 6-7. Exemplar digitalizado e disponível no Google Books; Ver também VERGER, Pierre. **Jean-Baptiste Douville: Naturaliste Calomnié ou Imposteur Démasqué?** Salvador: Afro-Ásia, nº 12, 1976.

¹⁷⁴ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 10 junho de 1833; Angello, inclusive devia ter uma casa no Havre, pois em 1846 uma escrava sua voltava ao Recife a bordo do brigue *Beaujeu*. HDBN, **Diário Novo**, 2 de março de 1846.

¹⁷⁵ Ouseley para Palmerston (19 maio 1836). Enclosure n. 104, p. 259. In: **British and Foreign State Papers (1836-1837)**. Volume XXV, Great Britain: Foreign Office. Londres, 1853. Versão do Google Books.

“Angelo das Fazendas”.¹⁷⁶ O primeiro apelido, citado por Pereira da Costa, era talvez uma lembrança do seu envolvimento no comércio a retalho de tecidos, no início da carreira. Esse apelido também pode ter sido utilizado pelos praieiros, seus adversários políticos, com cunho ofensivo não só para destacar suas origens mas também seu envolvimento nas discussões sobre a nacionalização do comércio a retalho. Já o “Angelo das Fazendas” poderia se referir tanto a atividade com os tecidos, quanto com seus negócios de grosso trato.¹⁷⁷ Mas em 1833, ao voltar ao Recife e estruturar sua firma, Angello deixaria para trás, a figura social de um humilde “Angelo dos retalhos” para se firmar na imagem de um comerciante de grosso trato, comendador da Ordem de Cristo e “capitalista” da praça de Pernambuco.¹⁷⁸

E para fortalecer sua imagem de “homem de respeito”, aos 42 anos, Angello resolveu deixar a vida de solteiro. Assim, em 7 de junho de 1833, ele se casou com Maria Mirza (ou Eliza) Gerodé (ou Geraudet ou Gerodê), uma moça de 21 anos de idade. São muitas as lacunas sobre a mulher que se casou com Angello, a contar pelas dúvidas quanto ao seu verdadeiro o nome e também quanto a sua origem, pois não se sabe se era brasileira ou estrangeira. Apesar disso, seu sobrenome permite especular que se Maria não era francesa de nascimento, tinha alguma ascendência. Talvez o casamento tenha sido arranjado durante a estada do negociante em Paris. O fato é que ela consta nos registros genealógicos da nobreza portuguesa como esposa e mãe dos três filhos de Angello Carneiro: Genoveva Rosa Carneiro, Maria Adriana Carneiro e Angelo Francisco Carneiro Jr., futuro 2º visconde de Loures.¹⁷⁹

O novo casal iria morar na casa de sobrado nº 4, na rua do Trapiche ou rua da Alfândega Velha. O sobrado, que pertencia a Francisca das Chagas de Brito Cezar e Albuquerque, tinha um contrato de aluguel rigoroso em que Angello pagava anos adiantados, mas em contrapartida, a senhora era obrigada a pagar juros de um e meio por cento ao mês

¹⁷⁶ É possível que Angello também fosse conhecido como “Angelo Lisboa”, sendo esse “sobrenome” utilizado para destacar o seu lugar de origem. Em 1833, ele foi chamado assim durante o anúncio do roubo de um cavalo feito por um escravo seu. HBDN, **Diário de Pernambuco**, 24 de julho de 1833.

¹⁷⁷ No Cap. 4, veremos os embates entre Angello e a imprensa praieira. Sobre o “Angelo dos retalhos” ver PEREIRA DA COSTA, Francisco A. **Anais Pernambucanos**. Vol. 2. Recife: Fundarpe, 1983, p. 159; Já quanto ao “Angelo das Fazendas” ver MORAES, Octavio; AMORIM DE MORAES, Eurydice. **Roteiro do Barão Rodrigues Mendes**. Recife: s/ed., 1967, p. 23; Esta última fonte foi utilizada Bruno Câmara para destacar a relação do personagem com o comércio a retalho de tecidos. CÂMARA, Op. Cit., p. 122.

¹⁷⁸ “Capitalista” é a expressão frequentemente utilizada nos jornais para se referir ao que hoje chamamos de “empresários”. Pereira da Costa também utilizou essa expressão para se referir ao comerciante. PEREIRA DA COSTA, Op. Cit., v. 2, p. 159.

¹⁷⁹ PINTO, Albano da Silveira; BAENA, Visconde de Sanches de. **Resenha das famílias titulares e grandes de Portugal**. Tomo 2. Lisboa, 1883. Versão digitalizada da “Open Library”. <<https://archive.org/stream/resenhadasfamili02silvuoft#page/96/mode/2up>> Acesso em 19 de fevereiro de 2015. O nome Maria Elisa Geraudet foi visto num site de Genealogia, que utilizou como fonte três diferentes livros, para traçar os dados genealógicos do visconde de Loures. <http://www.geneall.net/P/per_page.php?id=53868>. Acesso em 19/02/2015.

caso vendesse ou hipotecasse o prédio.¹⁸⁰ O local, além de residência, era onde Angello dividia um escritório com o cunhado Francisco Antonio de Oliveira, desde que tinha voltado de Angola.

Após o casamento, Angello organizou ainda mais seus negócios. Um dos seus principais investimentos era em prédios urbanos. Seguindo uma tendência de outros traficantes que Império que, como mostrou João Fragoso, investiam principalmente em imóveis.¹⁸¹ Durante a pesquisa foi possível contabilizar 33 prédios, entre sobrados e casas térreas, pertencentes a ele (Ver Apêndice). Além disso, foi por essa época que ele construiu o famoso “Trapiche do Angelo”, estabelecido no terreno da Alfândega Velha. Por muitos anos, o local figuraria nos jornais pernambucanos como importante ponto de venda de fazendas e até mesmo de leilões. Aparentemente, no início, era Francisco de Oliveira que tendo Angello como procurador, estava negociando a compra do antigo edifício da Alfândega de Pernambuco com todos os seus pertences, no bairro do Recife. Entretanto, ocorreu certa complicação na compra quando o comerciante Bernardo Antonio de Miranda declarou que seu pai era hipotecário de três partes do tal prédio.¹⁸² No final, Angello entrou na briga pela posse do edifício e comprou o terreno conjuntamente com o cunhado Elias Baptista da Silva e o negociante João Pinto de Lemos.¹⁸³ Após a aquisição, os velhos armazéns foram destruídos para dar lugar a uma moderna estrutura portuária.

Apesar da compra em sociedade, Angello assumiu certa proeminência na transação, talvez por ter investido mais que os outros. O fato é que o estabelecimento passou a ser conhecido como de sua propriedade, e referenciado com o seu nome. Isso ficaria até registrado no retábulo que contava a história da alfândega, quando o órgão passou a funcionar no prédio do antigo convento dos Oratorianos. A inscrição que foi, felizmente, anotada por Pereira da Costa antes de ser retirada do atual “Paço Alfândega”, “como uma coisa inútil”, dizia que os antigos armazéns da “Alfândega Grande das Fazendas de Pernambuco” ficavam na “rua hoje chamada da Alfândega Velha, aonde [sic] estão agora os trapiches do Comendador Angello Francisco Carneiro”.¹⁸⁴ Esses novos armazéns faziam parte do denominado “Trapiche do Angelo”.

¹⁸⁰ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 11 de julho 1835.

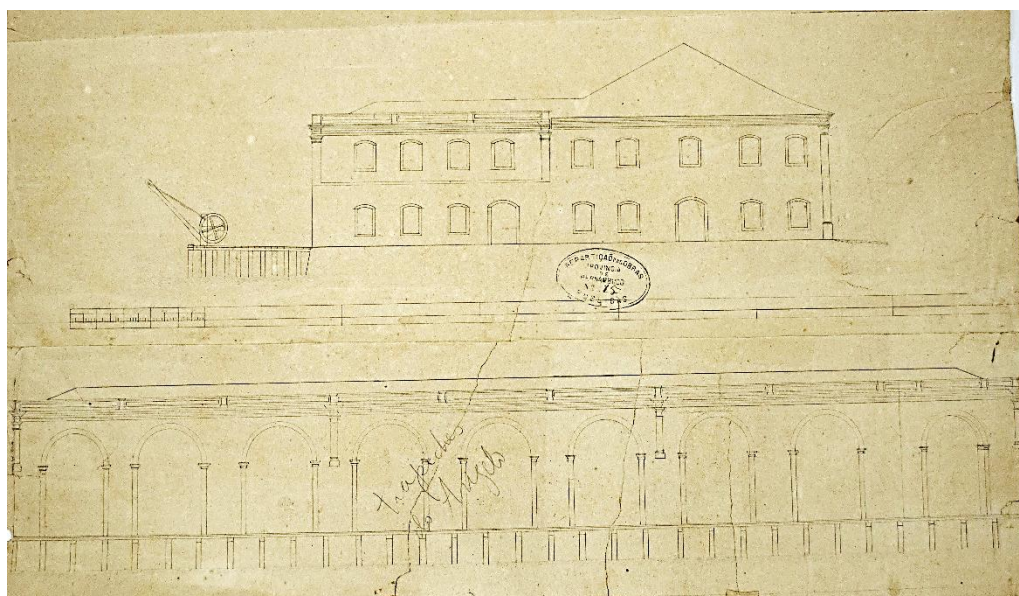
¹⁸¹ FRAGOSO, João. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 308.

¹⁸² HDBN, **Diário de Pernambuco**, 22 de agosto 1833; Idem, 26 agosto 1833; A Francisco de Oliveira coube construir novos armazéns. Seu requerimento para tal foi aceito pela Câmara de Vereadores, presidente José Ramos de Oliveira. Idem, 23 de maio de 1835.

¹⁸³ A compra está registrada numa discussão na imprensa anos depois. HDBN, **Diário de Pernambuco**, 28 de janeiro de 1843.

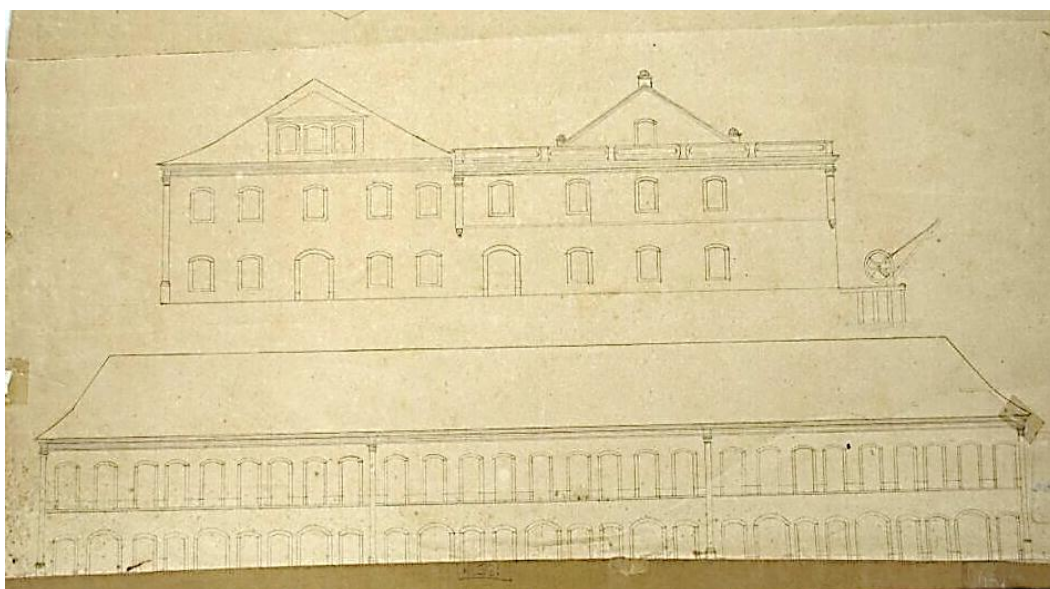
¹⁸⁴ PEREIRA DA COSTA, **Anais**, v. 9, p. 187.

FIGURA 3: Planta do Trapiche do Angelo (parte frontal dos armazéns)¹⁸⁵



Fonte: APEJE, **Repartição de Obras Públicas**, Mapoteca 8, gaveta 1, nº do fundo 1351, sem data.

FIGURA 4: Planta do Trapiche do Angelo (Parte Traseira).



Fonte: APEJE, **Repartição de Obras Públicas**, Mapoteca 8, gaveta 1, nº do fundo 1351, sem data.

Próximo ao Cais da Lingueta, com um ancoradouro protegido pelos arrecifes, ficava o “Trapiche do Angelo”. Segundo Honorato e Mantuano, um trapiche era uma unidade de operação portuária, estabelecido em terreno de marinha, com funções de embarque e

¹⁸⁵ Agradeço a Luanna Ventura por ter encontrado e cedido a planta do Trapiche.

desembarque de mercadorias, além de armazenagem e proteção. Ainda de acordo com os autores, que analisaram o Porto do Rio de Janeiro, as estruturas dos trapiches imperiais variavam no tamanho e nas funções, dependendo do capital de seus proprietários, podendo atingir ou não a eminência pública de ser alfandegado.¹⁸⁶ Apesar de não termos informações acerca dessas estruturas no porto do Recife, é provável que os trapiches daqui também tivessem a mesma variedade de organização e tamanho. Como é possível observar na planta acima, o “Trapiche do Angelo” possuía uma grande estrutura. Aliás, seu tamanho foi motivo de crítica na imprensa. Para os praieiros, os comerciantes tinham sido beneficiados pela política do barão da boa vista que, segundo eles, concedeu terrenos de marinha indiscriminadamente aos seus aliados. O *Liberal Pernambucano* chegou até a dizer que o terreno do porto foi prejudicado na medição para que os armazéns do “Trapiche do Angelo” “tivessem o fundo que sem isto não poderiam ter”.¹⁸⁷ Ele era formado por três armazéns, um sobrado com um andar, ponte para alcançar os navios ancorados no cais defronte ao prédio e o guindaste necessário para carregar e descarregar as mercadorias. Além disso, era alfandegado, o que lhe conferia maior valorização. É preciso ressaltar, nesse sentido, que nem todo trapiche atingia esse status, pois era necessária certa burocracia e autorização do Ministério da Fazenda. Apesar da regulamentação da alfandegagem só acontecer em 1860, um armazém alfandegado seguia um processo que consistia, basicamente, no recebimento, fiscalização, pesagem e taxação de mercadorias. Era uma estrutura particular que passava a ser tida como armazém externo aduaneiro e sofria a interferência fiscalizadora dos funcionários do governo.¹⁸⁸ Em 1841, por exemplo, a Tesouraria da Fazenda nomeou um fiel da balança para cuidar da exatidão das pesadas do Trapiche.¹⁸⁹

Angello, João Pinto e Elias não administravam o trapiche, que era arrendado. Era tendência, nessa época, que grandes empresas ou sociedades com grandes capitais, arrendassem seus trapiches para terceiros ou mesmo pequenas empresas. Esses arrendamentos só vão perder força na década de 1880, com a maior valorização da atividade portuária.¹⁹⁰ O interesse dos três comerciantes, portanto, estava na exploração comercial dos seus armazéns. Além disso, por causa da influência dos seus proprietários na sociedade, é possível que o

¹⁸⁶ HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. **O que era um trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no século XIX**. Rio de Janeiro: Acervo, v.28, n. 1, Jan./Jun. 2015, p. 144-158, *passim*.

¹⁸⁷ HDBN, **Diário Novo**, 19 de dezembro de 1845; HDBN, **O Liberal Pernambucano**, 25 de abril de 1856, p. 2.

¹⁸⁸ VELLASCO E CRUZ *apud* HONORATO; MANTUANO. Op. Cit, p. 151.

¹⁸⁹ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 26 de junho de 1841.

¹⁹⁰ Em relação à administração dos trapiches por grandes empresas e à valorização da atividade por elas só em 1880 ver HONORATO; MANTUANO. Op. Cit., p. 147-148.

Trapiche do Angelo tivesse algumas regalias. Em 1843, uma nota publicada por um “desejoso de saber” perguntava por que o trapiche do Angelo era o local “privilegiado”, escolhido pelo governo de Alagoas, para serem descarregadas as caixas de açúcar vindas daquela província. Quem ousasse desembarcá-las em outro trapiche seria submetido a uma multa de 400 mil-réis.¹⁹¹ Por outro lado, os negociantes também podiam ser um dos beneficiários da política de inspeção de gêneros da província. Em 1845, uma petição solicitou à Assembleia Provincial a revisão da Lei nº 130 que passou a inspeção de açúcar e algodão para os alugadores dos trapiches. O reclamante justificou que a medida só estava beneficiando *estrangeiros* “que nenhum interesse tem pela província e nenhuma consideração lhes prestam”.¹⁹² Com todos esses benefícios, o Trapiche devia ser bem lucrativo ao trio. Nesse sentido, é importante destacar que só a quantia da décima paga por eles pela estrutura era calculada em 27:800\$000.¹⁹³ Os lucros devem ter estimulado Angello a investir ainda mais na atividade, e sozinho. Pois além do Trapiche, ele também tinha um armazém alfandegado na rua do Apolo. Tendo esse apenas a função de embarque e desembarque de gêneros vindos por terra, como foi determinado pela Tesouraria da Fazenda.¹⁹⁴

Além do comércio de escravos, que era sua principal atividade, e dos rendimentos com os armazéns, Angello Carneiro construiu uma sólida Casa de Importação e Exportação de gêneros. De seu escritório, o comerciante vendia gêneros para o Arsenal da Marinha, champanhe de primeira qualidade “em caixas de dúzia a 15 mil-réis cada uma”, aguardente e até mesmo dinheiro de cobre legal para quem interessasse.¹⁹⁵ Os principais produtos de exportação de Pernambuco, açúcar e algodão, também eram comercializados por ele. Inclusive, em 1836, Angello e seus sócios, Elias Baptista e João Pinto¹⁹⁶, aparecem em um abaixo assinado contra “o deplorável estado a que se vai reduzindo o negócio d’açúcar e do algodão do Brasil”. Os comerciantes reclamavam que ambos produtos possuíam uma má reputação no exterior, devido às falsificações que frequentemente se faziam nas caixas de

¹⁹¹ HDBN, *Ibidem*, 9 de fevereiro de 1843.

¹⁹² Grifo meu. ARQUIVO DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE PERNAMBUCO (doravante AALEPE), Cx. 118p, doc. 092.

¹⁹³ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 5 de outubro de 1858.

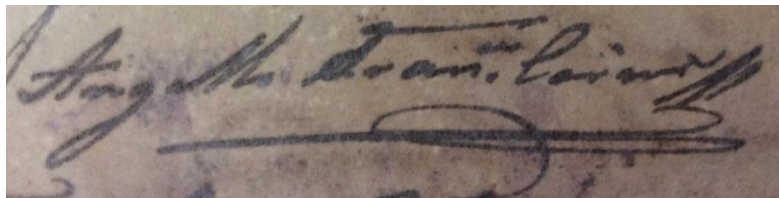
¹⁹⁴ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 26 junho 1846.

¹⁹⁵ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 11 novembro 1835; Idem, 27 de abril 1836; Idem, 7 de maio de 1836; Idem, 6 março 1843.

¹⁹⁶ Sobre João Pinto de Lemos ver DOURADO, Bruna. **Comércio de Grosso Trato e Interesses Mercantis no Recife, Pernambuco (c.1837-c.1871): A trajetória do negociante João Pinto de Lemos**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015.

açúcar e sacas de algodão. Assim, eles solicitavam “qualquer meio” que pudesse elevar à antiga “prosperidade e grandeza” o “importante ramo d’exportação”.¹⁹⁷

FIGURA 5: Assinatura de Angello Carneiro no Abaixo-Assinado.



Fonte: AALEPE, Cx. P-115, doc. 27

Angello, João Pinto de Lemos e Elias Baptista da Silva estariam juntos tanto no tráfico ilegal de escravos, quanto nos projetos de melhoria do comércio da praça de Pernambuco. Além do abaixo-assinado, acima mencionado, os três também assinariam uma declaração de repúdio à circulação das moedas de cobre, frequentemente falsificadas, e “incapaz de fixar e regular com exatidão o meio circulante para as transações comerciais de qualquer país”. Todos afirmaram que a partir de 1º de outubro de 1834, só pagariam suas transações com o dinheiro de prata do governo e de papel. Contudo, um ano depois, só Angello estaria na lista de comerciantes que recebiam e pagavam em todas as negociações com moeda de prata a 1.600 réis o patacão.¹⁹⁸ Além disso, os três “capitalistas” se engajariam no projeto de modernização da rua do Trapiche, importante ponto de acesso para o Porto do Recife. Sob suas ordens, foram demolidos “os velhos prédios situados na face do mar” para a construção de edifícios “uniformemente dispostos e de elevada e moderna arquitetura [sic]”, segundo Pereira da Costa. As obras teriam início em 1837 e terminariam em 1840.¹⁹⁹ Nelas estariam incluídas, além dos prédios, o Trapiche do Angelo e a construção do armazém do negociante na rua do Apolo. Provavelmente por causa das reformas, Angello contratou um feitor para “administrar obras” e mudou seu escritório, antes nessa rua, para a Praça do Comércio nº 27, junto a Igreja do Corpo Santo.²⁰⁰ No novo endereço, ele continuaria despachando navios para o comércio lícito e ilícito. De lá, ele anunciaria, “para quem quisesse carregar”, que a barca francesa *Aline* seguia para a Bahia, em 1838, enquanto a barca *Flor do Tejo* partiria para Angola e o brigue-escuna *Duarte Terceiro* para o Maranhão, ambas em 1840.²⁰¹

¹⁹⁷ AALEPE, Cx. P-115, doc. 27.

¹⁹⁸ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 7 de agosto de 1834.

¹⁹⁹ PEREIRA DA COSTA, Op. Cit., v. 2, p. 159.

²⁰⁰ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 12 janeiro 1837.

²⁰¹ HBDN, DP, 6 de novembro de 1838; Idem, DP, 17 de novembro de 1840.

FIGURA 6: Rua e Cais do Trapiche



No lado esquerdo, os possíveis prédios altos construídos por Angello, Elias e João Pinto. Litogravura de Luiz Schlappitz, 1863. Fonte: Portal Brasil. Disponível em <http://www.brasil.gov.br/old/copy_of_imagens/linha-do-tempo/linha-do-tempohistoria/caisdaruadotrapiche1817/view>. Acesso em 10/01/2016.

Além do comércio de importação e exportação, Angello envolveu-se na atividade creditícia, algo comum aos traficantes de escravos, donos de vultoso capital. O dinheiro era emprestado a prêmio com hipoteca em prédios ou letras de boas firmas.²⁰² No Recife, além de comerciantes e senhores de engenho, Angello emprestava dinheiro para repartições do governo. Em 14 de janeiro de 1836, ele passaria duas letras no valor de 29 contos de réis cada uma a Tesouraria da Fazenda da Província, e ambas garantidas por Francisco Antônio de Oliveira. Já em 1º de junho, quando a Tesouraria publicou a relação das letras que remeteu ao Maranhão, ficou visível que Angello também era responsável por três letras de 10 contos de réis, cada, passadas sobre Antonio Soares Duarte e Cia e fiadas pelo mesmo cunhado Oliveira. Angello também aparece em outra lista como credor do Arsenal da Marinha, com dois

²⁰² HDBN, **Diário de Pernambuco**, 8 de fevereiro 1836.

conhecimentos no valor de 550 mil-réis, cada um.²⁰³ Seus empréstimos realmente não estavam restritos só a Pernambuco. Em 1836, Angello emprestou dinheiro ao presidente da província do Ceará, José Martiniano Pereira de Alencar, pai do escritor José de Alencar, para a contratação de 18 artífices europeus que participariam das obras de abastecimento de água no Cariri, que beneficiaria a agricultura e diminuiria os efeitos da seca no lugar.²⁰⁴

Além disso, o negociante estaria sempre relacionado às obras de caridade na cidade. Entre elas, a doação de 100 mil-réis para as vítimas da fome no Pará, e o arrendamento de um prédio seu para instalação do Colégio das Órfãs apesar das “solicitações de almas mesquinhas em sentido contrário”.²⁰⁵ Sua bondade era mesmo anunciada na imprensa. O comerciante chegava até a fazer parte de subscrições para auxílio em outras nações. Em 1849, por exemplo, ele contribuiu com 50 mil-réis em prol das vítimas de um incêndio em Hamburgo, na Alemanha, em 1842.²⁰⁶ Em 1847, a Mesa da irmandade do Santíssimo Sacramento, com os “mais puros e fiéis sentimentos de gratidão” publicou uma nota revelando que Angello, apesar de lhes ter creditado 2:381\$020, sem prêmio, quis receber apenas um conto de pagamento, deixando 1:381\$020 para serem utilizados em prol da matriz de Santo Antônio. A ação do negociante, abrindo mão da avultada quantia, foi definida pela irmandade com as seguintes palavras:

*Este rasgo de generosidade religiosa, em tempos tais, é uma prova exuberante dos pios sentimentos que predominam o coração de V.S. (...) Uma pessoa tão benemérita, cujo exemplo servirá em todos os tempos de edificação e de inveja aos que sabem apreciar a liberalidade, a virtude e a religião. (HDBN, **Diário de Pernambuco**, 23 de agosto de 1847)*

Além de bom cristão, nesse ano de 1847 Angello tornou-se o cônsul dos Estados Pontifícios. Antes de assumir a função, ele já tinha sido gerente de consulado que tinha o cunhado Elias Baptista ocupando o principal cargo. No entanto, seu período zelando pelos interesses dos súditos do Papa em Pernambuco não durou muito tempo. Logo em 1848 o

²⁰³ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 30 de janeiro de 1836; Idem, **Diário de Pernambuco**, 1º de junho 1836; Na lista do Arsenal outro credor, que tinha emprestado grande quantia, era o cunhado Elias Baptista. Idem, **Diário de Pernambuco**, 14 março 1836.

²⁰⁴ MACEDO, Marcos Antonio de. “Observações sobre as seccas do Ceará e os meios de augmentar o volume das águas nas correntes do Cariry”. In: GALVÃO, Ignácio da Cunha; REBOUÇAS, André. **Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro e das Obras Públicas do Brazil**. Tomo XI. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878, p. 27.

²⁰⁵ Sobre a instalação do Colégio das Órfãs ver HDBN, **O Diário Novo**, 27 de março de 1847, nº 68, p.2. Disponível em <<http://memoria.bn.br/hdb/periodicos.aspx>>. Acesso em 14/02/2015; Nessa “Relação dos súditos da nação portuguesa” também contribuíram para o Pará, Joaquim da Silva Regadas, que além de Angello, foi o único que doou 100 mil-réis, o próprio vice-cônsul, que contribuiu com 40 mil-réis e Azevedinho, com 30 mil-réis. HDBN, **Diário de Pernambuco**, 30 outubro de 1835.

²⁰⁶ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 11 agosto 1849.

movimento nacionalista italiano, visando a unidade territorial, levantaram-se contra o domínio do pontífice, provocando a desintegração dos Estados Papais.²⁰⁷ De todo modo, como já destacou Marcus Carvalho, a função deveria ser de muito prestígio em um país católico.²⁰⁸

Através do comércio de Grosso Trato, da atividade creditícia, e dos melhoramentos urbanos, Angello foi consolidando a imagem de grande capitalista e benfeitor que condizia com sua posição de negociante rico e comendador da Ordem de Cristo. Algo comum a traficantes de escravos como ele. Pois para se manter incólume em um negócio ilegal, apesar dos discursos favoráveis, era necessário se cercar de poderosos aliados, traficantes ou não. Certa vez, um comandante da *Royal Navy* na África expressou bem a situação social dos traficantes. Ao comentar sobre o estilo de vida pomposo e caridoso de Arsenio Pompeu de Carpo, um dos sócios de Angello, ele destacou que “o negreiro carece a cada momento da tolerância da autoridade [...] para captar a benevolência dos governadores carece de afetar a grandeza de um magnata, ser generoso, etc.; é uma vida como a dos diplomáticos”.²⁰⁹ Assim como na atualidade, naquela época, um criminoso contrabandista precisava manter sua imagem e posição social para legitimar seus atos e proteger seus negócios escusos.

Organizando suas atividades após 1832, Angello se fortaleceria socialmente como “homem de respeito”, ou seja, homem branco, casado e dono de bens imóveis e semoventes. Mas a todas essas características se adicionaria um ingrediente especial: o fato de que ele era um dos responsáveis pelas chegadas frequentes de africanos escravizados aos portos naturais brasileiros. E mesmo que um ou outro indivíduo esbravejasse contra a atividade ilegal em que estava envolvido, eram muitos os que dela se beneficiavam e muitos os que silenciavam. De “Angelo dos retalhos” ele se consolidaria como o influente e caridoso Angello Francisco Carneiro, o traficante de escravos.

3.1. *Um crime em família: o contrabando de escravos e as redes de parentesco.*

Em agosto de 1842, o cônsul inglês em Pernambuco informava ao ministro Lord Palmerston que um traficante se organizava para desafiar a Inglaterra por ter tido um de seus navios negreiros apreendido. Na carta, ele dizia que o “Sr. Angelo” era “o mais bem-sucedido e notório traficante de escravos do norte do Brasil” e que planejava pedir indenizações após a

²⁰⁷ CARLETTI, Anna. **Ascensão e Queda dos Estados Pontifícios**. Porto Alegre: UFRGS – Núcleo brasileiro de estratégia e Relações Internacionais (NERINT), Artigos: Sistema Internacional, 2010, p. 9-11. Disponível em <<https://www.ufrgs.br/nerint/folder/artigos/artigo1082.pdf>>. Acesso em 17/01/2016.

²⁰⁸ CARVALHO, **Liberdade**, p. 160.

²⁰⁹ MARQUES, **Arsenio Pompílio Pompeu de Carpo**, Op. Cit., p. 622

volta da barca *Ermelinda* ao Recife. Esse navio, que era um negócio de família, tinha sido apreendido em 1841, mas foi absolvido na Comissão Mista em Serra Leoa, até então, lugar certo de condenação pelos ingleses de navios engajados no tráfico ilegal de escravos. Por causa do notável desfecho, Angello que era o armador e provável dono do barco se articulou para pedir indenização pela “injusta captura” e estrago da carga. Segundo o cônsul inglês, sua atitude animou tanto a sociedade negreira em Pernambuco que se “seu membro mais notório” tivesse sucesso iriam enviar navios a Costa da África com o “objetivo específico de ser apreendido pelos ingleses”.²¹⁰ A história da *Ermelinda* nos servirá aqui como guia para abordar esse caso e outras transações da família Carneiro.

Tudo começa após mais uma viagem negreira do já mencionado bergantim *União*. Era o ano de 1841 e o navio desembarcou 500 escravos em Maria Farinha e Catuama, deixando um rastro de morte de 183 pessoas. Após essa viagem “bem-sucedida”, o *União* mudou de nome, virou a barca *Ermelinda*, e passou a pertencer ao jovem Francisco Lisboa, sobrinho de Angello Carneiro. Oficialmente, Francisco comprou a embarcação do irmão Antonio Carneiro Lisboa Jr por seis contos de réis mas, provavelmente, era apenas o “testa de ferro” da empresa familiar que tinha nomes já tão evidentes no trato negreiro. Os rapazes eram filhos de Antonio Carneiro Lisboa, um irmão natural de Angello Francisco Carneiro, que vivia em Portugal. Antonio Lisboa também era envolvido no negócio negreiro, tendo sido capitão do negreiro *Cacique*, pertencente ao cunhado Elias Baptista da Silva, além de atuar como agente do irmão poderoso em Lisboa.²¹¹ Na viagem que a *Ermelinda* faria em 1841, Angello era o consignatário e maior carregador, tendo desembolsado dez contos de réis para armar o navio. Para trabalhar a bordo foram contratados 17 tripulantes, entre eles, o cozinheiro Rufino José Maria, africano malê, ex-escravo e futuro alufá. A viagem familiar, entretanto, fracassou quando a embarcação foi apreendida pelo *Waterwitch* em 1841. O caso da *Ermelinda* e do africano Rufino já foi bem estudado por Reis, Gomes e Carvalho, e por isso não pretendemos nos aprofundar. O que nos interessa aqui é o contexto em que se deu sua volta ao Recife e a organização do pedido de indenização devido a sua absolvição em Serra Leoa.²¹²

Enquanto o navio voltava ao Recife, uma outra embarcação com o sugestivo nome de *Ermelinda Segunda* deixava o porto de Santos. Essa barca, tripulada por 14 homens, carregava grande quantidade de água, arroz, feijão, farinha e carne e tinha como destino

²¹⁰ REIS; GOMES; CARVALHO, Op. Cit., p. 174, *passim*; NATIONAL ARCHIVES OF GREAT BRITAIN (NAGB), Foreign Office, **Cowper to Lord Palmerston**, 3 de agosto de 1842, 84-411, p. 304.

²¹¹ REIS; GOMES; CARVALHO, p. 126-128. Quando André Carneiro trouxe a família para Pernambuco constava apenas Angello e o caçula José Pinto como seus filhos homens. Ver LAPEH-UFPE, **Projeto Resgate**, AHU_ACL_CU_015, Cx.273, D. 18190.

²¹² REIS; GOMES; CARVALHO, Op. Cit., p. 126-145, *passim*.

oficial a Ilha de Bourbon, atual Réunion no Índico. Mas no dia 12 de julho, quando estava calmamente ancorada no rio Cuanza, ao sul de Luanda, a embarcação foi apreendida, pelos botes do HMS *Madagascar*, por estar equipada para o tráfico. O navio foi enviado a Serra Leoa, mas acabaria sendo encalhada e considerada incapaz de navegar, na ilha de Fernando Pó.²¹³ Apesar da história dessa apreensão, semelhante a tantas outras, o caso da *Ermelinda Segunda* guarda uma notável especificidade: a possibilidade de ter sido armada para ser apreendida. Aquela pretensão da sociedade negreira de Pernambuco de mandar navios para serem apreendidos, que foi anunciada pelo cônsul inglês às autoridades em 1842, pode ter se concretizada antes mesmo dos resultados do pedido de indenização da primeira *Ermelinda*. Apresentemos os argumentos.

Primeiramente, é preciso considerar que a barca parece ter sido montada quando já tinha chegado ao Brasil a notícia da absolvição da primeira *Ermelinda*. A família Carneiro e seus sócios no sudeste brasileiro devem ter resolvido homenagear alguma embarcação pronta para ir a África com o nome do navio que os orgulhava pela vitória que representava frente aos ingleses, inimigos de seus lucros. A embarcação navegava com papéis da alfândega de Santos, mas sem carimbos e símbolos que provassem sua autenticidade. Não tinha nacionalidade específica, portanto, podendo ser enquadrada no *Equipment Act*. Sua rápida apreensão no Rio Cuanza, por outro lado, também guarda alguns importantes detalhes. Segundo Reis, Gomes e Carvalho, os ingleses chegaram até a embarcação através de uma denúncia feita “por traficantes rivais”.²¹⁴ Ora, seria muito amadorismo de traficantes experientes mandarem seu navio para uma região onde atuassem grupos contrários. Os locais de embarque na África e desembarque no Brasil eram muito bem articulados nas transações de organização de uma viagem negreira. A atividade era ilegal, a montagem de um navio e a carga eram caras, não havia espaços para erro.²¹⁵

Após a apreensão, a barca chegou a Serra Leoa em 12 de dezembro e os procedimentos de seu julgamento começaram logo no dia 14. Os ingleses não dariam espaço para articulações, como aconteceu no outro caso. Para eles, os donos da *Ermelinda Segunda* eram os mesmos da primeira, e envolvia a empresa brasileira de tráfico de escravos, que tinha Azevedinho como tesoureiro. Só que, dessa vez, completavam, os nomes e circunstâncias estavam disfarçados. Para os comissários o mais estranho durante o julgamento foi o

²¹³ REIS; GOMES; CARVALHO, p. 273-274.

²¹⁴ Outro fator estranho na apreensão, foi a alegação do Governo de Angola de que a embarcação já havia sido apresada por um navio português, e que o relaxamento do comandante fez a embarcação está disponível para uma nova apreensão pelos ingleses. Sobre as duas justificativas ver REIS; GOMES; CARVALHO, p. 275.

²¹⁵ Sobre as consequências de um navio negreiro pegar a rota diferente da que foi combinada por seus organizadores ver CARVALHO, Marcus. **O patacho Providência**, *Op. Cit.*, *passim*.

comportamento do mestre Joaquim Maria Cordeiro que não reclamou da apreensão e nem mesmo tentou provar que a grande quantidade de água e provisões tinha uma proposta legítima. Por outro lado, reconheciam, ele fez algum esforço para tentar ocultar detalhes como os nomes dos envolvidos na negociação, além de declarar que foi forçado a entrar no rio Cuanza por causa de defeito nos mastros. Sendo essa uma causa irreal pois, segundo os ingleses, a principal avaria do navio não estava na mastreação mas sim na calafetação.²¹⁶ No entanto, é importante destacar que o português Joaquim Cordeiro não era comandante de primeira viagem. Pelo contrário. Além de capitão e dono do bergantim *Generoso Feliz*, Cordeiro era experiente na compra de escravos na costa de Angola e poderia estar se firmando ainda, como um pequeno negociante e investidor naquela companhia dominada por homens ricos e poderosos.²¹⁷ A missão que pode ter sido confiada a ele, com a *Ermelinda Segunda*, poderia lhe resultar em lucro e ascensão na rede negreira. Mas com a segunda barca, os donos e sócios não teriam o sucesso da primeira. Em dezembro de 1842, a *Ermelinda Segunda* foi condenada pela Comissão de Serra Leoa.

Trabalhando no campo das possibilidades podemos pensar que se a família Carneiro e seus sócios enviaram a embarcação com o objetivo de conseguir mais uma absolvição e uma consequente considerável quantia de indenização, eles fracassaram. O nome dado à barca, homenageando a primeira *Ermelinda*, recém absolvida em Serra Leoa já demonstra certa intenção dos traficantes em desafiar os ingleses. Mas o que levaria negociantes experientes a armarem um navio para ser apreendido? Podemos supor duas razões. A primeira, está numa certa disputa que de fato existia entre os traficantes e os ingleses. Pierre Verger conta que algumas das agitações populares ocorridas contra membros do cruzeiro inglês na Corte, por exemplo, foram incentivadas por traficantes de escravos. Em uma dessas agitações, em 1850, um marinheiro inglês seria morto e James Hudson, o encarregado dos negócios britânicos na Corte, diria que o assassinato tinha sido cometido “por um bando destes cortadores de garganta, os comerciantes de escravos que são a desgraça deste século [sic]”.²¹⁸ Ainda nesse sentido, outros negociantes como Francisco Flores, de quem falaremos no próximo capítulo, se viam pessoalmente estimulados a aumentar o contrabando quando a marinha inglesa intensificava suas atividades.²¹⁹ Aliado a isso, já foi amplamente destacado pela historiografia

²¹⁶ PARLIAMENTARY PAPERS, M. L. Melville e James Hook – Her Majesty’s commissioners to the Earl of Aberdeen, 24 de dezembro de 1842, nº 18, p. 15-16. In: **Correspondence with the British Commissioners. From January to 1 december 31, 1843, inclusive. (Class A)**. Londres, 1844.3

²¹⁷ Sobre Joaquim Maria Cordeiro ver HDBN, **O Pacote do Rio**, 16 de maio de 1836 – Movimento do Porto; e Idem, **O Despertador**, 3 de agosto de 1840, Movimento do Porto - Embarcações despachadas dia 1.

²¹⁸ VERGER, p. 385.

²¹⁹ Sobre Flores ver capítulo 4, p.

que os conflitos diplomáticos entre Brasil e Inglaterra em torno da questão do tráfico fez com que aqueles que traziam africanos ilegalmente da África fossem alçados à categoria de defensores da soberania de um país que necessitava de mão-de-obra para sua lavoura.²²⁰ A outra justificativa possível é o valor da indenização. Pela apreensão da primeira *Ermelinda* os negociantes pediriam um valor total de 141 contos, 186 mil e 728 réis.²²¹ É preciso ressaltar que se essa barca tivesse feito sua viagem normalmente, voltado com cerca 500 escravos para Pernambuco, número dos desembarcados em sua última viagem, e vendido cada “peça” por 388 mil-réis, preço médio da época, os traficantes ganhariam em torno de 194 contos de réis.²²² Dentro desse lucro, porém, estaria os gastos com a compra dos escravos e seu sustento até a efetivação da venda. A possibilidade de receber mais de cem contos em duplicidade, por dois navios apenas equipados para o tráfico, ou seja, antes da compra de qualquer cativo, poderia ter sido um consistente motivo para um grupo de negociantes ousados armarem um navio com o objetivo de ser apreendido. O cônsul inglês no Recife, pelo menos, acreditava que eles seriam capazes dessa empreitada.²²³

Enquanto os planos da *Segunda* fracassavam na Costa da África, no Recife, mantiveram-se as articulações pela indenização no caso da primeira *Ermelinda*. A barca, abrigou Rufino e outros tripulantes a bordo desde sua volta de Serra Leoa até a arrematação. Angello acreditava veemente que poderia conseguir a indenização. No Recife, ele passou a custear as testemunhas que seriam mandadas a Serra Leoa para o processo que seria aberto contra os ingleses. Assim, Rufino foi engajado na venda de fazendas e receberia um total de 35 mil-réis em auxílio pago pelo traficante “a fim de jurar se necessário for, na causa da reclamação da barca brasileira *Ermelinda*” da qual foi cozinheiro. A outra testemunha seria o capitão inglês Thomas Wilkinson, responsável por trazer o navio da colônia inglesa, que recebeu um soldo de 156\$600 réis, além de alimentação e hospedagem. Por fim, cientes de suas funções no caso, ambos partiriam a Serra Leoa, com escala por Benguela, a bordo do iate *Santo Antonio Flor do Brasil*, tendo sido acertado o valor total de 850 mil-réis, entre Angello e o dono do navio, como pagamento do transporte das duas testemunhas e dos papeis do

²²⁰ CONRAD, p. 119-120; Sobre os diversos debates na Câmara a respeito desse assunto ver RODRIGUES, **O Infame Comércio**, op. cit., capítulo 3.

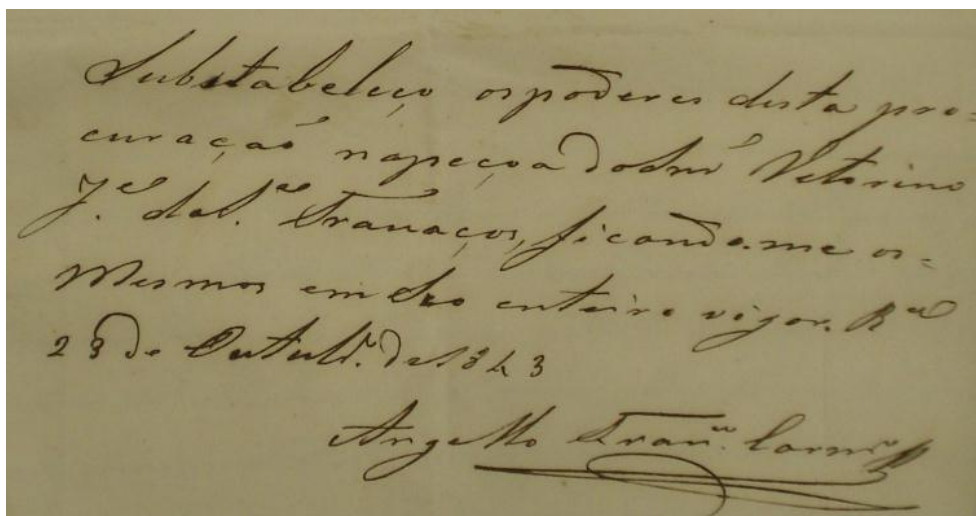
²²¹ LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. **O tráfico negreiro e a diplomacia britânica**. Caxias do Sul: EDUCS, 1998, p. 462

²²² Cálculo feito por mim. Sobre o preço dos escravos ver VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. **Preços dos escravos em Pernambuco no século XIX**. Brasília: Textos para Discussão, Departamento de Economia da UnB, nº 252, 2002, p. 13.

²²³ NATIONAL ARCHIVES OF GREAT BRITAIN (NAGB), Foreign Office, **Cowper to Lord Palmerston**, 3 de Agosto de 1842, 84-411, p. 304.

processo.²²⁴ Seis meses após o embarque de Rufino e Thomas, Angello deixaria de estar à frente desse caso. Por algum motivo, o traficante passaria uma procuração para Victorino José de Souza Travassos cuidar do processo de indenização da *Ermelinda*. Não temos maiores informações sobre Travassos, além do fato dele constar como um alferes da 4ª companhia do Recife, em 1860²²⁵ Contudo, o documento feito de “próprio punho” do comerciante mostra que ele era um membro ou pessoa de muita confiança da comunidade de traficantes.

FIGURA 7: Procuração escrita por Angello Carneiro



Fonte: NAGB, Foreign Office, 315, 50, 61, Fl. 8.

Com a procuração, talvez Angello estivesse querendo despistar, mais uma vez, os ingleses. Sendo que, ocultamente, continuava a financiar as testemunhas que partiram para Serra Leoa. Aliás, sete meses depois dessa procuração, alguém publicou uma nota na imprensa pedindo que Angello, como proprietário e interessado da *Ermelinda*, desse uma satisfação acerca da indenização que pelos boatos ele tinha conseguido, mas que nenhum carregador tinha recebido “um só real”. Três dias depois, Angello se apressaria em responder que ele não era o dono da embarcação e nem tinha recebido valor algum. Pelo contrário, completava, na verdade já tinha despendido mais de 2 contos e 500 mil-réis com a reclamação.²²⁶ O negociante falava a verdade em relação ao dinheiro pois, como veremos adiante, ele ainda continuaria atrás dessa indenização por bom tempo.

Contudo, é intrigante o fato de que ainda no ano de 1843 Angello parece ter estreitado laços com o cônsul inglês no Recife. Em janeiro, os comerciantes James Crobtee & Cia

²²⁴ REIS; GOMES; CARVALHO, p. 285-286.

²²⁵ HDBN, *Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial da Província de Pernambuco, 1860*, p. 122.

²²⁶ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 3 de maio de 1844; Idem, *Ibidem*, 6 de maio de 1844.

organizaram o leilão de 120 barricas de açúcar que se estragaram quando navegavam em uma lancha com destino ao brigue *Fanny*. O leilão aconteceu às 11 da manhã no “Trapiche do Angelo” e contou com a presença do próprio cônsul britânico²²⁷ que, ao contrário de um ano antes, não deve ter se sentido desconfortável no local. Nessa época, suas opiniões sobre o traficante mudaram de tom. Além da intimidade, e de sempre se referir ao negociante como “Sr. Angelo”, ao invés de “Sr. Carneiro”, como condiz com o costume anglo-saxão, o cônsul Henry Cowper chegou a ouvir conselhos do próprio contrabandista sobre como acabar com o tráfico para o Brasil. Em uma conversa no dia 31 de março de 1843, antes mesmo de Rufino e Thomas embarcarem para Serra Leoa, Angello declarou que a única maneira de extinguir o comércio era acabando com a escravidão no Brasil. Para o traficante, enquanto o Império precisasse da mão-de-obra africana, iria importá-la de qualquer maneira, fosse ela livre ou escrava. Na sua opinião, já que a Inglaterra era uma nação rica e estava interessada em acabar com esse comércio, deveria indenizar o Império brasileiro para que a escravidão fosse abolida. Após a emancipação, colonos livres seriam trazidos da África para trabalhar nas lavouras e centros urbanos. O projeto do traficante foi recebido como um conselho, de bom grado, pelo cônsul que chegou a contá-la a Lord Aberdeen. Apresentando Angello a Aberdeen, ele dizia que o negociante era “um homem que fez grande fortuna com o tráfico”, mas hoje era muito respeitado na província.²²⁸ Ingenuidade ou não do cônsul, o homem respeitado continuou no comércio negreiro, provavelmente, até a década de 1850.

Na verdade, na época em que cônsul escrevia a Aberdeen, o traficante estava organizando outras viagens negreiras em família. Em 1843, a barca *Temerário*, oficialmente pertencente a Antonio Carneiro Lisboa Jr, comprou uma carga de 913 escravos em Angola e desembarcou 816 em Catuama.²²⁹ Os africanos chegaram tão mal que em quatro dias, 360 morreram e 400 foram forçados a andar até o Recife. Além do irmão e sobrinho de Angello, essa transação da *Temerário* também contou com a participação de José Bernardino de Sá, o já citado grande traficante residente no Rio de Janeiro.²³⁰ Coincidência ou não, o *Temerário* tinha o mesmo nome de um navio negreiro que, em um ano não identificado, foi equipado na Bahia com grande número de armamentos para “se vingar” dos navios ingleses “que passassem ao seu alcance”.²³¹

²²⁷ HDBN, **Diário Novo**, 18 de janeiro de 1843.

²²⁸ NAGB, Foreign Office, **Slave Trade, Brazil Consular**, 31 de março de 1843.

²²⁹ ARQUIVO ESTADUAL JORDÃO EMERENCIANO (APEJE), **Registro de Passaportes – 228**, Fl. 58v/Nº 1; TSTD, viagem nº 2264.

²³⁰ NAGB, Foreign Office, **Slave Trade, Brazil Consular, January to December 1839**, 24 de julho de 1843.

²³¹ Sobre a vingança do *Temerário* ver VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo**, p. 307.

Em 1844, as viagens negreiras em família continuariam com a *Adamastor*, pertencente ao irmão Antonio Carneiro Lisboa. O navio comprou cerca de 330 escravos em Quelimane e os desembarcou no Rio.²³² Talvez, a *Adamastor* tenha inaugurado a fase dos investimentos negreiros de Angello na África Oriental. De modo geral, essas viagens negreiras mostram que Angello não só manteve suas articulações negreiras com familiares, como também aprofundou seu envolvimento no desembarque de escravos no sudeste do Império e buscou novos portos fornecedores na África. Nesse sentido, um dos casos mais emblemáticos da sua relação com o Rio de Janeiro e com o embarque de escravos em Moçambique é o do patacho *Nova Granada*.

3.2. O patacho *Nova Granada*²³³: um caso de prejuízo para uma sociedade negreira entre Pernambuco e Rio de Janeiro.

A viagem que o patacho *Nova Granada* faria em 1844, pode ter sido firmada ainda no ano anterior quando Angello Carneiro esteve no Rio de Janeiro. Como traficantes experientes, ele e José Bernardino de Sá, dono do barco, podem ter planejado todos os detalhes da viagem negreira, que tinha Pernambuco como destino oficial e Angello como consignatário.

Em 1843, o *Nova Granada* já tinha feito uma viagem de sucesso, nesse mesmo ano, desembarcando 545 escravos em São Sebastião. As pessoas compradas e vendidas haviam sido adquiridas em Quelimane, e provavelmente foram vendidos na praça carioca por um preço em torno de 500 mil-réis os homens e 400 mil-réis as mulheres e as crianças.²³⁴ É possível que a maior parte da carga comprada fosse constituída por crianças, algo muito comum nessa época. Segundo Joseph Miller, na primeira metade do século XIX, houve um aumento no número de crianças e adolescentes traficados da região de Angola, porque a elite africana passou a liberar seus dependentes como forma de pagamento dos débitos contraídos na obtenção dos produtos europeus. O mesmo pode ter acontecido nos portos da África Oriental, explicando assim o fato dos navios negreiros, que compravam escravos nessa região, carregarem tantas crianças. Em 1840, por exemplo, o brigue *Asseiceira* comprou 332 escravos

²³² APEJE, **Registro de Passaportes** – 228, Fl. 68 / Nº 2; TSTD, viagens nº 2151, 2264, 3915.

²³³ Sobre o caso dessa embarcação ver ALBUQUERQUE, Aline E. B. **O caso do patacho *Nova Granada*: comerciantes e trabalhadores do mar no tráfico atlântico de escravos para o Brasil (1839-1860)**. Recife: Departamento de História da Universidade Federal de Pernambuco (Monografia de Conclusão de Curso), 2013.

²³⁴ TSTD #2310; HILL, Pascoe Grenfell. **Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro**. 2ª edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008, p. 75.

em Quelimane, sendo 85 homens, 25 mulheres e 222 crianças. Já no ano de 1843, o navio *Progresso* comprou 447 escravos no mesmo porto, dos quais 189 eram homens, 45 eram mulheres e 213 meninos.²³⁵

Provavelmente, na viagem programada para 1844, os cativos também seriam comprados no mencionado porto da África Oriental e quem sabe trazendo mais crianças. Nessa época de maior vigilância na costa de Angola e no porto de Moçambique, houve o aumento de embarque de cativos em portos como Inhambane, Ibo, Lourenço Marques e Quelimane. Inicialmente apenas uma extensão de Moçambique, o porto de Quelimane tornou-se, na década de 1840, a “capital do Índico” no “fornecimento de escravos ao tráfico transatlântico”. A abundância de mercadoria humana, os baixos preços, a conivência das autoridades locais e moradores, recompensava os desafios naturais, que os pilotos precisavam enfrentar para entrar no difícil ancoradouro do lugar. Com todos esses atributos, o tráfico de escravos se tornou, nas palavras de José Capela, “o pão nosso de cada dia” em Quelimane que, por sua vez, contribuiu para que mais de 116 mil cativos, oriundos da área, fossem desembarcados no sudeste brasileiro no período de 1831 a 1852.²³⁶ Em junho de 1843, após a conclusão das negociações do *Nova Granada*, Angello voltou a Pernambuco a bordo do vapor *Imperador*.²³⁷

O *Nova Granada* era uma embarcação com 164 toneladas e que foi construída em porto estrangeiro com madeiras estrangeiras.²³⁸ O navio era armado em patacho, ou seja, um veleiro com dois mastros, sendo o de proa com vela redonda (quadrada) e o de ré com vela latina (triangular). Os patachos, assim como as sumacas, eram o terceiro tipo de embarcação mais utilizada no tráfico de escravos. Ficando atrás dos brigues, em primeiro lugar, e das escunas. Segundo Jaime Rodrigues, esses navios tinham uma capacidade média de 127 toneladas.²³⁹ No dia 31 de outubro de 1844, o patacho *Nova Granada* deixou o porto de Santos. A embarcação contava com dezesseis tripulantes e carregava gêneros estrangeiros (bacalhau, vinho, chá da Índia, queijos, cerveja, azeite e presuntos) e nacionais (farinha, feijão, arroz e carne) que oficialmente deveriam ser entregues em Pernambuco, segundo seu

²³⁵ MILLER *apud* REIS; GOMES; CARVALHO, p. 106-108; HILL, p. 63; PIRES, **Subterfúgios**, p. 10, nota 20.

²³⁶ CAPELA, José. **O tráfico de escravos nos portos de Moçambique**, op. cit., p. 96, pp. 220-224; Idem, **Dicionário de negreiros em Moçambique**, op. cit., p. 11, passim; Os dados estatísticos encontram-se no TSTD < www.slavevoyages.org>. Acesso em 24 de agosto de 2012.

²³⁷ HDBN, **Diário do Rio de Janeiro**, 30 de junho de 1843, nº 142 (Movimento do Porto). Disponível em <<http://memoria.bn.br/hdb/periodicos.aspx>>. Acesso em 19 de outubro de 2012.

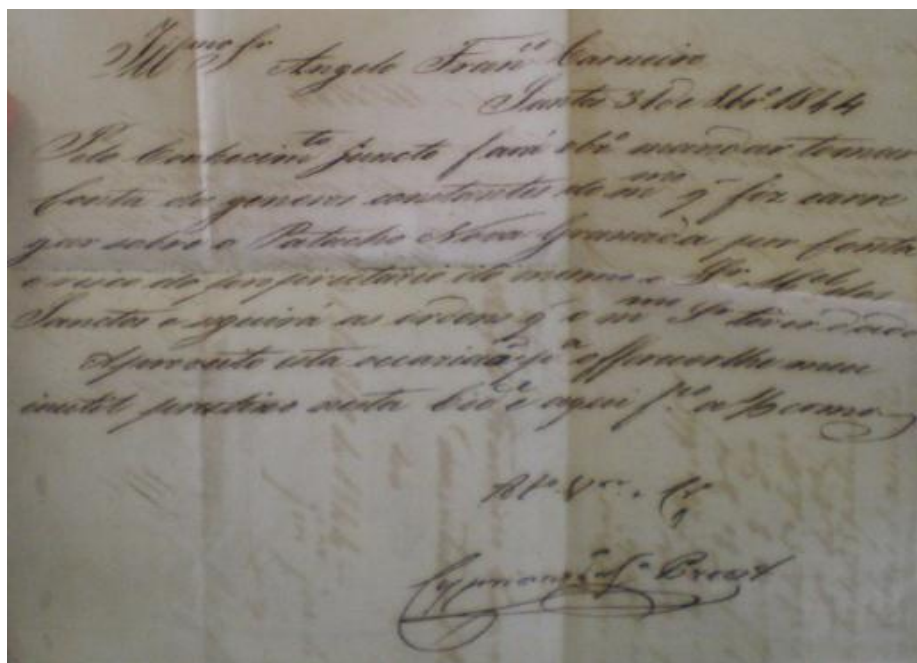
²³⁸ O *Nova Granada* está descrito dessa forma em seu Certificado de Matrícula. A origem do navio não é esclarecida. ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY, III Coleções Especiais. Comissão Mista (Tráfico de negros). Embarcação: **Nova Granada** (1844-1860), lata 23, maço 1, pasta 1.

²³⁹ RODRIGUES, **De costa a costa**, op. cit., p. 148.

passaporte. O mestre João José da Cruz seria o encarregado de entregá-las em segurança a Angello.

Em Santos, o consignatário e responsável pela armação do navio foi Cypriano da Silva Proost, o vice-cônsul português. Além de recrutar os dois principais oficiais, o mestre João José da Cruz e o piloto Domingos Xavier da Silva, Proost acompanharia a organização da carga e escolheria os demais trabalhadores que formariam a equipagem de 16 homens.²⁴⁰ O caso mostra o envolvimento de mais uma autoridade portuguesa no tráfico ilegal de escravos, além dos já conhecidos cônsules e irmãos João e Joaquim Baptista Moreira. Em sua carta a Angello Carneiro, Proost mostra a sua posição de reverência em relação ao traficante residente em Pernambuco.

FIGURA 8: Carta de Cypriano Proost a Angello Carneiro



Fonte: AHI, *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.

No passaporte do patacho, por sua vez, constava Manuel dos Santos, como proprietário do navio. Contudo, o verdadeiro dono²⁴¹ do *Nova Granada* era José Bernardino de Sá. Nascido em Portugal, Bernardino de Sá trabalhou como simples empregado de uma loja de comércio na Corte, em seus primeiros anos no Brasil. Sua carreira no comércio negreiro iniciou-se antes da ilegalidade, período em que seu navio *Amizade Feliz* já

²⁴⁰ AHI, *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.

²⁴¹ Na reabertura do processo em 1860, cinco anos após a morte de Bernardino de Sá, fica clara a propriedade do traficante, já que foi o seu genro e inventariante que exigiu indenizações pela perda do *Nova Granada*.

desembarcava escravos no Brasil.²⁴² Na década de 1830, após receber uma herança, o comerciante investiu no tráfico, instalou diversos postos escravistas na costa africana, adquiriu navios e ficou “conhecido como o mais rico e notório contrabandistas de almas”, segundo Manolo Florentino.²⁴³ No período de 1836 a 1851, Bernardino de Sá foi o responsável por armar 39 viagens negreiras.²⁴⁴ Seus negócios tinham uma dimensão Atlântica, com parcerias no Brasil, na África, Estados Unidos e Cuba. Os maiores pontos de negociação do traficante na costa africana concentravam-se ao norte de Luanda. Ele tinha feitorias, barracões e agentes comerciais que embarcavam escravos nos portos de Ambriz, Ambrizete e Ponta da Lenha.²⁴⁵ Aliás, nesse último porto seu agente era Antônio Severino de Avellar, o contrabandista que na década de 1850 estaria envolvido no último desembarque de africanos de Sirinhaém em Pernambuco em 1855.²⁴⁶

Em 1846, José Bernardino de Sá foi colocado em segundo lugar na lista feita pelos ingleses sobre os principais traficantes do Brasil, ficando atrás apenas do poderoso Manuel Pinto da Fonseca.²⁴⁷ Considerado um dos “nababos do Brasil”²⁴⁸, em 1847, ele compraria o antigo Solar da Marquesa de Santos, hoje o prédio do Museu do Primeiro Reinado.²⁴⁹ Por fim, na década de 1850, o negociante ganhou o título de barão, e depois, visconde de Vila Nova do Minho.

Pela sua notável atuação no contrabando, Bernardino de Sá era um forte alvo da política britânica. Até mesmo porque o nome do traficante apareceu em mais de dez processos

²⁴² CONRAD, Robert E. **Tumbeiros**, p.120. Em 1830, o bergantim *Amizade Feliz* comprou escravos em Cabinda e desembarcou 252 no Rio de Janeiro. Em 1835, essa embarcação foi apreendida, com 372 escravos comprados em Ambriz e levada a Comissão Mista do Rio de Janeiro. Foi absolvida. Com uma venda fictícia a Joaquim Gonçalves Franco e mudando sua composição náutica para sumaca, em 1836, o navio voltou à Costa da África e após comprar escravos em Ambriz e Benguela desembarcou 242 deles no Rio de Janeiro; TSTD # 1077, 1421, 41862.

²⁴³ FLORENTINO, Em Costas Negras, p. 218.

²⁴⁴ CAPELA, José. **Dicionário de negreiros em Moçambique (1750-1897)**. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007, p. 207-210.

²⁴⁵ PIRES, Ana Flávia Cicchelli. **Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda**. Niterói: Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 2006, p. 57.

²⁴⁶ Sobre Antônio Avellar ver LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. **O tráfico negro e a diplomacia britânica**. Caxias do Sul: EDUCS, 1998, passim.

²⁴⁷ Manuel Pinto da Fonseca era considerado o maior traficante do Brasil no século XIX. Ele e seus irmãos, Antônio e Joaquim, ganharam notoriedade no negócio e muita relevância ao voltar a Portugal na década de 1850, quando investiram grandes capitais na sociedade. Nessa época, Manuel da Fonseca virou um “protagonista da vida lisboeta” e tornou-se o “homem de ouro que as mulheres de carne cognominaram o Conde de Monte Cristo”. CAPELA, José. **O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1904**. Porto: Edições Afrontamento, 2002, p. 159-160; RODRIGUES, José Honório. **Brasil e África: outro horizonte**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964, p. 188-191; CONRAD, p. 121-122; e PIRES, **Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda**, op. cit., p. 88-114.

²⁴⁸ Essa expressão foi utilizada pelo inglês Thomas Nelson ao falar dos traficantes brasileiros. CONRAD, p. 118.

²⁴⁹ FERREIRA, Marieta de Moraes; VALE, Nayara Galeano do. *De Solar da Marquesa de Santos a Museu do Primeiro Reinado*, p. 302. In GOMES, A.C. (Coord.). **Direitos e Cidadania**. Rio de Janeiro, FGV, 2007, cap. 13, p. 295-320.

de navios negreiros apreendidos e julgados pelas Comissões Mistas.²⁵⁰ O traficante chegou mesmo a sofrer alguns prejuízos sociais e financeiros por causa das medidas repressivas inglesas. Na década de 1840, além de ter uma feitoria destruída no Ambriz, ele recebeu voz de prisão com a condenação do brigue *Asseiceira*, apreendido pela S.M.B. *Fawn*, próximo à Ilha de São Sebastião.²⁵¹ Dentro dessa trajetória, Manuel dos Santos, o dono oficial do patacho devia ser um “testa de ferro” de Bernardino, do mesmo modo que Francisco Lisboa foi o de sua família no caso da *Ermelinda*. Notórios traficantes, como Bernardino e Angello, tinham suas embarcações sob a constante suspeita dos britânicos. Era necessário se esconder.

Mas a viagem do *Nova Granada* não chegou muito longe. Na tarde de 8 de novembro de 1844, alguns dias após a saída do porto santista, a escuna britânica *Viper*, comandada por James Carter, avistou o patacho navegando em direção sudeste numa distância de 80 a 90 milhas de Santos.²⁵² O navio estava navegando em “rumo próprio”, diferente do que seria tomado para Pernambuco. O *Nova Granada* foi abordado e apreendido por possuir equipamentos para fazer o tráfico atlântico de escravos. Como indícios, além da grande quantidade de comida e água a bordo, foram encontradas duas caçarolas de ferro, uma enorme chaleira e fogão. Por fim, observou-se que todas as vigas, tábuas e postes, que serviriam para armar o bailéu de escravos, estavam devidamente enumerados e cortados “para ajustar nos mastros, vãos e costados da embarcação”.²⁵³ Uma evidência que mostra a sofisticação dos organizadores da viagem. Já que, com essa precisão, os tripulantes armariam com facilidade e rapidez a segunda coberta, para alocar os cativos, sem necessitar do trabalho de um carpinteiro ou mesmo de um marinheiro especializado na função.²⁵⁴

Com esses equipamentos, o julgamento do navio teve início em 29 de novembro de 1844 no Rio de Janeiro. Na Comissão Mista da Corte o primeiro a dar seu voto foi o juiz brasileiro João Carneiro de Campos, que declarou a legalidade da viagem e absolveu o patacho. Para ele, uma embarcação só podia ser apreendida com escravos a bordo, conforme estabelecido na Convenção anglo-portuguesa de 1817 e adotada pelo Brasil no tratado de 1826. Por sua vez, o voto do juiz inglês John Samo só veio quatro meses depois, em 3 de

²⁵⁰ PIRES, Ana Flávia. Subterfúgios e novos padrões de organização no tráfico ilegal de escravos: o caso do brigue *Asseiceira*. In: **Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional**. Porto Alegre: UFRGS, outubro de 2005, p. 12-13.

²⁵¹ PIRES, **Subterfúgios**, op. cit., p. 14; Id., **Tráfico ilegal de escravos**, op. cit., p. 55.

²⁵² No processo, James Carter diz que estava na latitude 25°.1' S e longitude 44°.17' quando encontrou a embarcação que estava navegando em direção sudeste, distante 80 ou 90 milhas de Santos. Pelas coordenadas geográficas e pela direção em navegava, o *Nova Granada* provavelmente estava seguindo para a África Oriental. A.H.I. *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.

²⁵³ RODRIGUES, p. 151.

²⁵⁴ ALBUQUERQUE, **O caso do patacho Nova Granada**, p. 41-43.

março de 1845. O britânico julgou o patacho “boa presa” e apresentou como justificativa o caso da barca *Maria Carlota*, que foi condenada pela Comissão do Rio de Janeiro em 1839, por estar equipada para o tráfico. Por causa da discordância entre os votos dos juízes era necessário o “sorteio de árbitros”, segundo o 3º artigo do regulamento das Comissões Mistas. Como John Samo recusou o sorteio, o julgamento ficou suspenso.

Durante todo o processo, o comissário inglês tentou atrasar a sentença e inibir qualquer medida de defesa do negreiro. Essa postura estava relacionada às ordens do governo britânico, antes mesmo do *Equipment Act* de agosto 1839, e também a uma série de eventos negativos envolvendo o antecessor de Samo na Comissão Mista do Rio de Janeiro. Devido a recusa brasileira em incluir uma “cláusula de equipamento” aos tratados com a Grã-Bretanha, George Jackson, o antigo juiz na Comissão, ofereceu uma alternativa para evitar que o pavilhão brasileiro passasse a oferecer segurança às transações traficantes. De acordo com ele, na prática, os membros ingleses e brasileiros do tribunal poderiam “ignorar as limitações que o tratado [de 1817] impunha aos navios de patrulha” de ambas as nações, em favor das estipulações do tratado de 1826, que igualava o tráfico à pirataria. Com essa interpretação, Jackson assinalou que navios negreiros poderiam ser apreendidos nos portos brasileiros “na sua viagem *de ida*”.²⁵⁵ A partir desse argumento, novas ordens foram dadas a esquadra britânica no Brasil, sendo que o comandante William Smith, a bordo da S.M.B *Grecian*, foi o primeiro com coragem para executá-las.

Em maio de 1839, ele apreendeu a barca *Maria Carlota*, quando essa zarpou com destino a Moçambique. O navio estava equipado com um grande número de mantimentos e tonéis de água, escotilhas gradeadas e madeiras para a montagem de um bailéu de escravos.²⁵⁶ A apresentação da embarcação à Comissão da Corte alarmou os traficantes. O temor fez com que as empresas negreiras paralisassem suas atividades e os prêmios de seguros de navios aumentassem consideravelmente.²⁵⁷ Evidentemente, o governo brasileiro repudiou a proposição de Jackson sobre a conformidade desse direito de busca e absolveu a *Maria Carlota*. Com a discordância entre os juízes, houve o sorteio de árbitros e coube ao inglês

²⁵⁵ Grifo do autor. BETHELL, p. 197; p. 203. Essas medidas geraram muitas hostilidades aos membros britânicos da Comissão, George Jackson e Frederick Grigg, que frequentemente chamavam “a guarda nacional para escoltá-los no meio de multidões enfurecidas, inclinadas a jogar pedras contra a sede do tribunal quando este se reunia”. Idem, p. 178.

²⁵⁶ Sobre a *Maria Carlota* ver BETHELL, p. 204-206, p. 246; RODRIGUES, **De Costa a Costa**, p. 149-150.

²⁵⁷ Segundo Bethell, nesse confuso contexto, mais de vinte navios equipados para fazer o tráfico, ficaram esperando para zarpar do porto do Rio de Janeiro. BETHELL, op. cit., p. 200. As taxas de seguros de navios negreiros oscilavam de acordo com o contexto da política repressiva, “subindo com notícias de capturas britânicas e caindo com a ausência de tais notícias”. CONRAD, p. 131.

Frederick Grigg decidir o destino da embarcação.²⁵⁸ Por fim, no dia 13 de setembro de 1839, a *Maria Carlota* foi condenada “boa presa” e se tornou a principal referência das autoridades britânicas quanto à condenação de uma embarcação brasileira, pela Comissão Mista do Rio de Janeiro, por estar equipada para o tráfico.

O entusiasmo das autoridades inglesas e o desespero dos traficantes com esse caso durou pouco tempo. Onze dias após a condenação da *Maria Carlota*, a escuna *Recuperador*, também apresentada pela S.M.B *Grecian* numa condição idêntica à barca, foi absolvida pela Comissão. Dessa vez, o caso não foi de arbitragem, mas sim do fato de que George Jackson concordou com seu colega João Carneiro de Campos.²⁵⁹ O resultado desse processo tirou a credibilidade do juiz inglês frente às autoridades de sua nação, sendo depois afastado do tribunal.²⁶⁰ Substituindo Jackson, John Samo procurou desenvolver suas funções em total sintonia com as determinações dos superiores, buscando a condenação de todas as embarcações apresentadas na Comissão Mista do Rio de Janeiro. A conduta de John Samo tornou-se tão evidente que Manuel dos Santos, o oficial dono do *Nova Granada*, chegou a expressar o temor de que “sua” embarcação tivesse o mesmo destino que teve “todas aquelas que se tem apresentado a Comissão desde que o tal Comissário inglês ali se apresentou”.²⁶¹

Ao recusar o sorteio de árbitros no caso do *Nova Granada*, John Samo também estava obedecendo as ordens de Lorde Aberdeen, que em setembro de 1843, instruiu “os membros britânicos a resistirem ao pedido de arbitragem” quando o navio brasileiro julgado estivesse equipado para o comércio de escravos.²⁶² As novas determinações do ministro dos Negócios Estrangeiros britânico devem ter sido decorrentes do julgamento da mencionada barca *Ermelinda*, já que sua absolvição foi decorrente de um sorteio de árbitros. O caso irritou os ingleses, que não deixariam novamente que um notório negreiro fosse inocentado por causa

²⁵⁸ Os árbitros geralmente, mas nem sempre, concordavam com seus compatriotas comissários. Mas no caso da *Maria Carlota*, houve a concordância.

²⁵⁹ Segundo Bethell, as evidências eram até mais fortes contra a *Recuperador* do que no caso da *Maria Carlota*. A *Recuperador* teve sua viagem interrompida pela *Grecian* quando navegava para Angola. BETHELL, p. 199, p. 204. No ano de 1839, o comandante da *Grecian* teve algum sucesso no combate ao tráfico. Além da *Recuperador* e da *Maria Carlota*, ele conseguiu apreender o *Leal* e o *Ganges*, os dois com escravos a bordo. Como a *Maria Carlota* e os dois últimos foram condenados, o capitão Smith deve ter conseguido boas recompensas pelo trabalho. Sobre o *Leal* ver RODRIGUES, op. cit., p. 173-174, p. 181.

²⁶⁰ Autoridades como W. G. Ouseley, o encarregado dos Negócios Britânicos e Robert Hesketh, o cônsul no Rio de Janeiro lamentaram o temperamento “instável” e a conduta de George Jackson. Também se comentava que Jackson era subornado pelos traficantes, empregava e maltratava os escravos libertados e que o juiz brasileiro Carneiro de Campos tinha “uma completa e poderosa influência sobre ele”. Segundo Bethell, essas acusações também podem ter sido inventadas pelos ingleses devido ao comportamento do juiz, que não favorecia nem captores, nem capturados. Com medo dessas atitudes imprevisíveis de Jackson que a Esquadra da Estação sul-americana passou a enviar os navios negreiros brasileiros para serem julgados em outros tribunais, que não a Comissão Mista do Rio de Janeiro. BETHELL, op. cit., p. 234-235.

²⁶¹ AHI, *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.

²⁶² BETHELL, p. 228.

desse procedimento imprevisível. Sem o sorteio, o patacho *Nova Granada* passou a ser pauta de discussão entre o ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro e o ministro plenipotenciário britânico no Rio de Janeiro. Na verdade, o caso ficou em segundo plano, pois nessa época, outras preocupações sobre o tráfico de escravos ocupavam as relações anglo-brasileiras.

No dia 13 de março de 1845, como estipulado, teria fim o tratado anglo-português de 1817, que foi adotado pelo Brasil em 1826, em troca do reconhecimento da independência. Dessa forma, os vasos ingleses perderiam o direito de busca e apreensão e as Comissões Mistas só funcionaram por mais seis meses para concluir os processos de navios apreendidos antes dessa data. A resistência do Brasil em assinar um novo tratado com a Grã-Bretanha aumentou a tensão nas relações diplomáticas. O governo brasileiro se sentia confortável com um possível fim das capturas arbitrárias feitas pelos ingleses e das despesas que a Comissão Mista dava aos cofres públicos.²⁶³ Por sua vez, os ingleses não pretendiam retroceder e chegaram a planejar medidas extremas, “talvez até em águas territoriais brasileiras”. Sobre isso, o próprio John Samo chegou a alertar um amigo, que se ele estivesse no Rio de Janeiro em abril veria “algum movimento”.²⁶⁴

Nesse contexto, sucessivos fatos traçaram o destino do *Nova Granada*. No dia 5 de março, dois dias após declarar seu voto e se negar a aceitar o sorteio de árbitros, Samo partiu para o Rio da Prata, a bordo do vapor de guerra *Gorgon*. Sem o juiz comissário inglês, um veredito para o caso ficou ainda mais distante. A chegada do dia 13 de março e o fim do tratado de 1817 intensificou a tensão nas relações anglo-brasileiras e na incerteza quanto ao fim do processo. Em 24 de março, após 134 dias de detenção, os ingleses obrigaram a tripulação a sair do patacho. O mestre e o contramestre resistiram em deixar a embarcação antes de uma sentença, mas com o uso da violência e das armas, todos abandonaram o barco. Em posse do *Nova Granada*, que já estava em deplorável estado para se manter no mar, os membros da *Viper* pretendiam garantir a condenação do navio negreiro sem julgamento e sem sorteio de árbitros.²⁶⁵

Entretanto, com a dissolução das Comissões Mistas em setembro de 1845, o caso chegou ao seu fim. Em agosto, os ingleses tinham dado sua resposta radical ao fim do Tratado

²⁶³ Em um relatório de 1831, o ministro dos Negócios Estrangeiros declarou que as Comissões Mistas pesavam 5:550\$000 ao Tesouro Público. Talvez na época do *Nova Granada*, as despesas já ultrapassassem esse valor. CRL, **Ministério das Relações Exteriores**. Relatório do ano de 1830 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1831, p. 4. Ministro Francisco Carneiro de Campos.

²⁶⁴ O amigo e vizinho de John Samo era o Sr. Slocum, um antigo cônsul dos Estados Unidos, BETHELL, p. 282-283.

²⁶⁵ Em um protesto, Manuel dos Santos diz que os ingleses tiraram a tripulação do patacho para introduzirem novos objetos, ou mesmo para destruírem a embarcação. AHI, *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.

de 1817, o *Bill Aberdeen*.²⁶⁶ A nova lei unilateral inglesa se baseava no artigo 1º do Tratado anglo-brasileiro de 1826, que continuava vigente, e comparava o tráfico à pirataria. Dessa forma, sem as Comissões Mistas, os navios negreiros brasileiros apreendidos passariam a ser julgados por qualquer tribunal marítimo britânico e seus envolvidos considerados piratas. O fim das Comissões Mistas também foi o fim do *Nova Granada*, que nunca recebeu um veredito. Encalhado e abandonado nas Docas Imperiais, o navio negreiro destruiu-se lentamente.²⁶⁷

Apesar das perdas decorrentes do caso do *Nova Granada*, a parceria entre Angello e Bernardino deve ter se mantido. Em 7 de agosto de 1847, a barca *Atrevida*, pertencente a Bernardino de Sá saiu do Rio de Janeiro em direção a Pernambuco. O navio tinha 275 toneladas e 16 tripulantes homens de várias nacionalidades e com idades entre 16 e 40 anos. No dia 14 de setembro de 1847, porém, a embarcação foi apreendida na costa da África pelo vapor inglês *Styx* e conduzida a Santa Helena, como já determinava o *Bill Aberdeen*. É incrível notar que mesmo com todas as perdas acima citadas, os lucros dos negociantes eram imensos. Enquanto alguns navios eram apreendidos, muitos conseguiam realizar suas viagens com sucesso, resultando em vultosas fortunas aos traficantes. Nessa época, o dinheiro adquirido no contrabando de pessoas escravizadas seria investido em obras de melhoramentos urbanos.

3.3 Do navio negreiro à paisagem urbana: o dinheiro do tráfico desenhando o Recife oitocentista.

Na década de 1840, com os lucros decorrentes da atividade ilegal, os contrabandistas investiram suas avultadas fortunas não só em mais transações negreiras mas também em obras de melhorias urbanas e “capitalistas”. Em Pernambuco, por exemplo, os traficantes estiveram presentes nas obras de urbanização do Recife durante o governo do barão da Boa Vista. Nesses investimentos figuravam os nomes de Angello Francisco Carneiro, Elias Baptista da

²⁶⁶ BETHELL, p. 277-335; RODRIGUES, **O Infame Comércio**, p. 115-119; Segundo Parron, o *Bill Aberdeen* “isolou o Império do Brasil das nações modernas como Estado pirata, bárbaro e pilhador”. Essa lei foi um grande “mal-estar diplomático” e causou o isolamento internacional do Brasil. Nações como Portugal e França, por exemplo, juntaram-se à causa da Grã-Bretanha e auxiliaram na apreensão de navios negreiros brasileiro. PARRON, **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**, p. 220; VERGER, op. cit., p. 380-383.

²⁶⁷ AHI, **Nova Granada**, lata 23, maço 1, pasta 1.

Silva, Francisco Antônio de Oliveira e José Ramos de Oliveira.²⁶⁸ Aliás, abriremos espaço para uma breve apresentação desse último traficante.

José Ramos de Oliveira era filho de José de Oliveira Ramos e deve ter começado na atividade acompanhando os negócios do pai, dono de engenho e comerciante de escravos. Provavelmente, para o fortalecimento de alianças negreiras, ele se casaria com Izabel Maria da Costa, filha do também traficante Bento José da Costa. Homem influente, ele foi o primeiro presidente da Associação Comercial, no período de 1839 a 1844. Ao morrer, José Ramos de Oliveira e sua esposa deixaram aos órfãos – que ficaram sob tutela do tio Manuel José da Costa, futuro Barão das Mercês – uma fortuna de 633:695\$972 réis (leia-se 633 contos, 695 mil e 972 réis).²⁶⁹ Na avaliação feita em 1848 para o inventário de Izabel Maria da Costa Ramos, o engenho Salgado contava com 117 escravos – 58 homens e 59 mulheres –, que contabilizavam um total de 44:060\$000 rs. A maioria dos escravos eram vítimas do tráfico ilegal e provenientes do eixo Congo/Angola. O escravo de maior valor era o africano Ventura, nação Congo, que tinha 30 anos, exercia a função de ferreiro e valia 800 mil réis. Ao final, o engenho Salgado, o mais valioso da freguesia de Ipojuca²⁷⁰, foi calculado em 140:795\$000 réis, que seriam repartidos igualmente entre os menores Anna Izabel e Bento José Ramos.²⁷¹

Voltando às obras de urbanização, os dois grandes projetos dessa época eram a Companhia do Beberibe, uma empresa de saneamento e abastecimento de água, e a construção do Teatro Nacional de Pernambuco, futuro Teatro Santa Isabel. Angello era um dos acionistas da Companhia do Beberibe, que tinha José Ramos de Oliveira como diretor e o ex-cunhado Francisco Antonio de Oliveira como vice-diretor. Para os trabalhos de canalização das águas feitos pela Companhia, eram aceitos tanto trabalhadores livres quanto escravos. Os interessados deveriam falar com Angello, em sua casa na rua da Aurora, ou com Francisco Sérgio de Mattos, no Monteiro.²⁷² Nas obras de encanamento, Angello ocupava o cargo de diretor fiscal.²⁷³

²⁶⁸ Angello, José Ramos, Francisco de Oliveira e João Pinto de Lemos fizeram parte do grupo de comerciantes que deram o palacete a Boa Vista. HDBN, **Diário de Pernambuco**, 19 de abril de 1841.

²⁶⁹ IAHGP, **Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos** (1849).

²⁷⁰ APEJE, **Coleção de Polícia Civil**, v. 40, 15 de fevereiro de 1852, p. 169.

²⁷¹ IAHGP, **Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos** (1849). As informações desse parágrafo sobre José Ramos de Oliveira estão publicadas em ALBUQUERQUE, Aline E.B. **Navios negreiros e negociantes de escravos atuantes em Pernambuco, 1831-1855**. Trabalho premiado no 10º Prêmio Destaque na Iniciação Científica do CNPq, 2012. Disponível em <http://estatico.cnpq.br/portal/premios/2012/ic/pdf/ganhadores/aline_albuquerque_2012.pdf>. Acesso em 15 de março de 2015.

²⁷² HDBN, **Diário Novo**, 4 de outubro de 1843.

²⁷³ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 10 fevereiro 1844.

Essas obras de modernização, no entanto, não aconteceram sem se chocar com os costumes tradicionais. O engenheiro Boyer, por exemplo, encarregado do projeto de um aqueduto, chegou a ser ameaçado por um emissário dos que exploravam, com seus escravos, o tradicional transporte de água em canoas.²⁷⁴ Em 1848, treze desses tradicionais negociantes fariam uma petição à Assembleia Provincial pedindo indenização não só pelas casas destruídas durante as obras de encanamento, mas também pelos danos causados as “suas indústrias”. Por fim, protestavam contra o argumento de que seus negócios prejudicavam a saúde pública apenas “em razão das irregularidades e abusos de alguns vendedores”. Além do que, completavam, “as águas que vendiam os suplicantes ao povo tinham a mesma origem que as do encanamento, o rio”.²⁷⁵

Após a demissão de Boyer, um novo engenheiro foi contratado para comandar essas obras. Em 8 de setembro de 1840, o jovem francês Louis Léger Vauthier chegou à província para assumir o posto. Em seu diário íntimo, Vauthier deixou um importante relato sobre a paisagem do Recife, seus arredores e sobre os costumes e personagens da elite oitocentista. Uma comissão de negociantes foi montada para organizar as loterias em favor das obras do Teatro que o engenheiro francês iria projetar. Dessa comissão, faziam parte Angello, José Ramos de Oliveira, Francisco Antônio de Oliveira, Manoel Caetano Soares Carneiro Monteiro e José Pires Ferreira.²⁷⁶ Convivendo com esses negociantes, Vauthier escreveu sobre alguns deles. Angello figurou em pequenas mas significativas páginas. Três meses após sua chegada, em 7 de dezembro de 1840, o engenheiro relatou que ao sair da reunião da comissão do teatro foi agarrado pelo braço “pelo Sr. Ângelo Carneiro” que o levou “a um de seus armazéns para ver uma balança indecifrável” que ele havia comprado em Paris e não sabia como usar. Lá, dez a doze pessoas contemplavam a nova máquina embasbacados. Mas o francês reconheceu e se prontificou a ensinar como utilizá-la²⁷⁷ Carneiro deve ter levado Vauthier a algum dos seus armazéns, situados na já mencionada Rua da Alfândega Velha e na Rua do Apolo.²⁷⁸

Em outras páginas mais detalhadas, Vauthier chegou a mostrar certa ojeriza em relação a uma amante do traficante. Nessa época, é possível que Maria Mirza (Eliza) Gerodé

²⁷⁴ PONCIONI, Claudia. **Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro francês fourierista**. Recife: Cepe, 2010, 1º de outubro de 1840, p. 101.

²⁷⁵ ARQUIVO DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE PERNAMBUCO (AALEPE), Cx. 120p, doc. sem número, apresentado em 2 de junho de 1848.

²⁷⁶ PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, **Teatro Santa Isabel: Documentos para sua História**, v. 1 (1838-1850). Departamento de Documentação e Cultura, 1950, p. 43; p. 49; p. 59.

²⁷⁷ FREYRE, op. cit., 10 de dezembro de 1840, p. 650.

²⁷⁸ HDBN, **Diário do Rio de Janeiro**, 11 de novembro de 1851, nº 8840. Disponível em <<http://memoria.bn.br/hdb/periodicos.aspx>>. Acesso em 19 de outubro de 2012.

(Geraudet), a legítima senhora Carneiro, se não tivesse morrido, vivesse na França, pois foi lá que ela deu à luz a Angello Francisco Carneiro Jr. em 1837. Além disso, o comerciante vivia indo e vindo desse país, onde até comprou a citada “balança indecifrável”. Enquanto isso, em Pernambuco, a tal mulher, de quem não sabemos o nome, figurava como a sua companheira, sendo convidada para passeios e jantares nas casas dos membros da elite em respeito à influência e riqueza do traficante.²⁷⁹ Como parte dessa elite, cada vez mais adepta às casas de descanso perto do Capibaribe, a senhora também tinha casa na elegante povoação de Ponte d’Uchôa. Vauthier apareceria lá no natal de 1840, encontrando a dona da casa assistindo “às danças de seus negros”.²⁸⁰ No cotidiano, ela estava sempre com a esposa do médico Sarmento, que deu a entender a Vauthier que só a aceitava porque Angello era paciente de seu marido e devia dar generosas quantias em algum tratamento de saúde. Mas, segundo o engenheiro, ambas se equivaliam, sendo “privadas de delicadeza de ideias, de sentimentos e de palavras”. A “pseudo Madame Angelo Carneiro”, com seus modos grosseiros, batia “em seus negros como um capitão do mato” e madame Sarmento fazia de tudo para “imitá-la”.²⁸¹ Pelo menos no tratamento reservado aos escravos, a mulher tinha muitas semelhanças e afinidades com o amante traficante.

No entanto, um dos registros mais interessantes relacionados a Angello, é quando sua atividade negreira é referenciada através do relato de Vauthier sobre o drama vivido por Henri-Auguste Milet, um de seus companheiros de bordo. Apesar de constar como comerciante na lista de passageiros do *Armorique*, o dito Milet era um boêmio que foi mandado ao Brasil, pela mãe, como um castigo para “acalmar o sangue”. A lição, contudo, não seria aprendida rapidamente. Ao chegar a Pernambuco, Milet continuaria se metendo em confusão e gastaria boa parte do dinheiro com mulheres e bebidas. Buscando melhorar sua complicada situação financeira, ele tomaria a decisão de ir a Angola “em um dos navios negreiros de Angelo Carneiro, como médico da carga de escravos”. Apesar de considerar a decisão “um recurso extremo”, Vauthier pediu ao doutor Sarmento que conversasse com Angello e intercedesse em favor de Milet.²⁸² Seria necessário convencer o negociante de que o jovem fanfarrão teria bom desempenho no cuidado da preciosa carga humana.

²⁷⁹ Talvez a “falsa senhora” fosse companheira de Angello de longa data. É importante lembrar que o negociante casou tarde, em 1832, já com 42 anos. Sua vida em Pernambuco, e mesmo em Angola, pode lhe ter rendido essa namorada de provável origem modesta. De todo modo, ela não devia ser mulata, pois Vauthier não deixaria passar esse notável detalhe. A sua existência abre a possibilidade do negociante ter deixado um ramo ilegítimo em Pernambuco.

²⁸⁰ PONCIONI, Op. Cit., 3 de janeiro de 1841, p. 170.

²⁸¹ PONCIONI, Op. Cit., 20 de dezembro de 1840, p. 168.

²⁸² Na versão em francês do livro de Poncioni, que teve como proposta republicar integralmente o diário sem as supressões feitas por Gilberto Freyre, Vauthier diz que Milet será “carabin de la cargaison”. Apropriadamente,

Entretanto, se Milet não desistiu da empreitada, ele pode não ter sido aceito pelo traficante. Nas páginas seguintes, não consta que ele tivesse embarcado em um navio negreiro. E, logo depois, Vauthier o empregaria como engenheiro-assistente. Na nova posição, Milet viraria motivo de chacota da população que passaria a chamá-lo de “casaca de ferro”, por causa de seu terno cinza, e contestar seu título de engenheiro.²⁸³ Vauthier, contudo, deixaria a herança da engenharia como trabalho para o amigo. Em 1854, por exemplo, a Assembleia Provincial pagaria a ele 1:055\$000 réis pela confecção do mapa topográfico do Recife.²⁸⁴ Milet ficou em Pernambuco e, aparentemente, abandonou a boêmia. Casou-se com uma Cavalcanti, tornou-se senhor de engenho e cavaleiro da Ordem de Cristo. Mas o certo é que, em seus tempos difíceis, muito antes de ser um respeitável proprietário de terras, Milet pensou em engajar-se no tráfico de escravos, visando melhorar sua situação financeira ou mesmo enriquecer. Não seria o único naquele mar de possibilidades que o negócio simbolizava.

De todo modo, ao escrever sobre a situação do amigo, em dezembro de 1840, Vauthier acaba destacando a continuidade das atividades de Angello no tráfico, mas também sua proeminente atuação. Nesse sentido, é interessante destacar que o engenheiro francês conhecia e era até mais íntimo de outros traficantes como Francisco Antônio de Oliveira, o ex-cunhado de Angello, cuja casa sempre frequentava e fazia refeições. Se fosse o caso, em algum jantar ou almoço, não seria difícil que ele mesmo pedisse ao negociante em favor do amigo. Entretanto, a postura dos dois franceses mostra que Angello Carneiro era a referência clara do tráfico de escravos em Pernambuco, nessa época. Sua distinção na atividade negreira era de domínio público e notável mesmo aos olhos de dois estrangeiros recém-chegados. As anotações do engenheiro estavam em total sintonia com o que declararia o cônsul inglês dois anos mais tarde no caso da *Ermelinda*.

Nesse contexto de mudanças, o traficante também tratou de modernizar seus próprios prédios. As novas tecnologias favoreciam não só seu negócio legal, como trapicheiro, quanto seus negócios negreiros. Um exemplo é a balança comprada em Paris que Vauthier ensinou a utilizar e que deveria trazer agilidade e maior exatidão nas pesagens de gêneros em seu trapiche. Em 1843, pensando em melhorias, o negociante fez um requerimento à Câmara

Poncioni traduziu como “médico da carga de escravos”. Já em sua versão, Freyre traduziu a função de Milet como um “carabineiro da carga”, que corresponderia a tradução da palavra “carabinier”. Tomando como base a proposta do livro de Poncioni, consideramos que Milet cuidaria da saúde dos escravos, e não só empunharia uma arma, como um carabineiro, evitando que se rebelassem. Sobre as duas versões ver PONCIONI, Op. Cit., p. 132; e FREYRE, Gilberto. **Um engenheiro francês no Brasil**. Tomo 2. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960, p. 610. No 1º tomo, p. 149.

²⁸³ PONCIONI, Op. Cit., 15 de janeiro de 1841, p. 179.

²⁸⁴ AALEPE, Cx. 124 p, documento sem número.

Municipal, pedindo autorização para construir uma rampa ou escada no seu Trapiche, no terreno da Alfândega Velha.²⁸⁵

Por essa época, o seu “Cais do Angelo”, já famoso como um ponto de referência na cidade, também era tido como um modelo para a construção de outros cais, devido a sua resistência. Construído por “oficiais” de Pernambuco, a estrutura da obra devia obedecer às posturas municipais que determinavam a não-utilização do espaço público entre o cais e o armazém e a necessidade de ele ser revestido com pedra de cantaria lavrada em toda a sua altura.²⁸⁶ Do famoso cais, o negociante devia fazer suas transações e organizar as viagens de seus navios a costa da África.

Contudo, sem dúvida, uma das maiores contribuições de Angello para a paisagem da cidade foi o auxílio para a finalização das obras de Teatro Público. A saída de Rego Barros da presidência e a consequente sucessão de governantes deixariam a construção parada e sem os fundos necessários para a continuação. Consecutivas loterias foram feitas para arrecadar dinheiro, mas sem conseguir o sucesso de concluir a obra.²⁸⁷ Na verdade, o prédio já estava levantado em toda a sua extensão, faltando apenas erguer sua frente principal. Para isso, precisava-se de dinheiro suficiente, capaz de trazer as pedras de cantaria encomendadas em Lisboa. E é nesse momento que Angello entra na história.

Em 1847, o traficante se ofereceu para emprestar o dinheiro que traria as pedras encomendadas ao comerciante lisboeta Joaquim Elias Xavier.²⁸⁸ Sua “generosidade”, com a palavra assim aspeada por não sabermos os juro da transação, foi aceita de bom grado pelo presidente Chichorro da Gama, que era praieiro. O caso mostra que a influência do traficante perpassava as barreiras dos partidos e seu dinheiro financiava não só guabirus, como praieiros. Aliás, nesse mesmo ano de 1847, ele seria um dos padrinhos do Hospital Pedro II, estando no evento de assentamento da primeira pedra ao lado, não só do presidente Chichorro, mas também de Joaquim Nunes Machado, o mártir da Rebelião Praieira.²⁸⁹ Essa diplomacia lhe devia ser bem lucrativa. Como destacou Marcus Carvalho, durante o quinquênio liberal houve certa partidarização da repressão ao tráfico em Pernambuco, onde os praieiros

²⁸⁵ HDBN, **Diário Novo**, 22 de março de 1843, nº 66.

²⁸⁶ Sobre o “cais do Angello” ver HDBN, **Diário de Pernambuco**, 16 novembro 1841; APEJE, **Fundo de Obras Públicas**, códice 12, p. 337-338.

²⁸⁷ Em 1844, membros da Irmandade da Senhora do Livramento reclamava a suspensão da loteria para sua igreja em benefício do Teatro. Diziam que sabiam da importância do Teatro, mas que ele não era superior ao culto público. Acrescentavam não saber como “os membros ilustrados” da Assembleia prestavam “exclusiva proteção a obra do teatro que é profana, retirando-a absolutamente as dos templos consagrados à divindade”. AALEPE, **Cx. 118p**, doc. 04, 22 de abril de 1844.

²⁸⁸ PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, **Teatro Santa Isabel**, Op. Cit., v.1 (1838-1850). Departamento de Documentação e Cultura, 1950, p. 58.

²⁸⁹ HDBN, **O Diário Novo**, 27 de março de 1847, p. 2.

apreendiam os navios negreiros e varejavam os engenhos de seus adversários políticos.²⁹⁰ Assim, para ter seus navios desembarcando escravos sem interferência nas praias pernambucanas, Angello cultivou aliados em ambos os lados.

Após o empréstimo, em sucessivas viagens, a barca *Ligeira*, um conhecido navio negreiro, trouxe um total de 104 pedras de cantaria lavradas, quatro caixas de balaústres, e 633 lajes.²⁹¹ Pelo empréstimo, o negociante receberia a quantia total de 4 contos, 97 mil, 742 réis da Tesouraria da Fazenda Provincial.²⁹² O dinheiro decorrente da venda de pessoas, e emprestado por Angello Carneiro, levantou a fachada principal do Teatro Santa Isabel. Mas não é só isso. As próprias pedras que alicerçaram o prédio e construíram o “Teatro Monumento”, símbolo e orgulho da cidade, além de terem sido assentadas pela mão escrava, foram trazidas por um navio negreiro. Em 18 de maio de 1950, o comendador Angello Carneiro seria relembrado, como um “esquecido amigo do Teatro”, na palestra emocionada do diretor e teatrólogo Valdemar de Oliveira durante a comemoração do centenário da casa de espetáculo.²⁹³ Atualmente, apesar do apagamento da memória das transações negreiras que agitavam a cidade e de personagens como Angello, a paisagem pernambucana relembra silenciosamente o tráfico de escravos através da imponente fachada do teatro.

FIGURA 9: Fachada do Teatro Santa Isabel.



Fonte: site da Prefeitura do Recife.

²⁹⁰ CARVALHO, Marcus J. M. **A Repressão ao tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848.** Niterói: Revista Tempo, v. 27, 2009.

²⁹¹ HDBN, **O Diário Novo**, 15 de maio de 1847; Idem, Op. Cit., 12 de fevereiro de 1848; Idem, Op. Cit., 30 de outubro de 1848.

²⁹² PREFEITURA MUNICIPAL DO RECIFE, **Op. Cit.**, p. 77.

²⁹³ Idem, p. X-XI.

CAPÍTULO 4: Entre o comércio de gente e o palacete: os negócios do visconde de Loures nos últimos anos do tráfico de escravos.

Bairro do Recife, 28 de agosto de 1847. O Hotel Francisco, localizado no primeiro andar do sobrado nº 9 da rua do Trapiche, estava muito iluminado para o baile daquela noite. O estabelecimento era lugar de sofisticadas reuniões na capital da província desde sua abertura no ano de 1844. Tinham fama a extensão dos seus salões, quartos, o asseio da mobília, os petiscos, jantares e o esmero com que o dono Francisco Antônio Coelho organizava o festim.²⁹⁴ E para esse baile do dia 28 tudo tinha sido preparado com a atenção contumaz. No amplo salão principal da festa, que tinha as paredes forradas “com papel pintado”, as cadeiras foram dispostas de ambos os lados, reservando o espaço central para a dança. Numa sala contígua havia uma grande mesa, adornada com plantas e velas, contendo pratos com iguarias dispostas simetricamente e garrafas com “primorosos vinhos” para os que quisessem se alimentar. Aos que precisassem se recompor, no decorrer da noite, havia uma alcova com toilette e uma cama. E se, por ventura, desejassem, os convidados poderiam ir à varanda daquele sobrado para se refrescar com as brisas do rio Capibaribe e do Oceano que faziam vista ao edifício.

A festa daquela noite tinha um caráter patriótico para a comunidade portuguesa da cidade. O baile celebrava o fim da Revolta de Maria da Fonte em Portugal. O movimento, de modo geral, foi um grande protesto contra a política de “ordem e desenvolvimento econômico” de Costa Cabral, conde de Tomar e ministro de D. Maria II. Em suas reformas progressistas, Cabral aumentou os impostos e proibiu o enterro nas igrejas, como ditava as Leis de Saúde. Ao mexer na economia e nos costumes essas medidas desencadearam um movimento popular que contou com participação ativa de camponeses, sendo grande o número de mulheres. Uma delas teria sido Maria da Fonte que, real ou lendária, passou a ser símbolo da revolta, como a forte camponesa empunhando em armas.²⁹⁵ O conflito iniciado em abril de 1846 só terminou em junho de 1847, resultando no fim do “Cabralismo”, com o exílio e exoneração de Costa Cabral. Em Pernambuco, a notícia do fim do movimento só chegaria meses depois, com detalhes sobre a calmaria nos distritos, a entrega de armas pelos populares

²⁹⁴ HBDN, **Diário de Pernambuco**, 22 de junho de 1844; Alguns anos depois, em 1855, Francisco Coelho anunciou que estava vendendo o hotel. HBDN, **Diário de Pernambuco**, 9 de julho de 1855.

²⁹⁵ CARVALHO, Fausto. “**Maria da Fonte**”: o mito popular. Trabalho apresentado no Congresso A Europa das Nacionalidades – Mitos de Origem: discursos modernos e pós-modernos. Universidade de Aveiro, 2011. Disponível em < <http://estudosculturais.com/congressos/europe-nations/pdf/0199.pdf> >.

e um grande baile feito na Assembleia Lisbonense em favor do duque de Saldanha, que agora era o Presidente do Conselho de Ministros.²⁹⁶ A novidade deve ter causado euforia nos convictos liberais que compunham a nata da comunidade lusitana, sendo organizado a comemoração pelo restabelecimento da ordem e consolidação da política liberal de D. Maria II.

A festa começou às nove e terminou às quatro da manhã. Dos convidados, fizeram-se presentes em torno de 400 homens e 150 senhoras. Quem chegava entregava seus convites e era conduzido pelos mestres-salas através de uma escada atapetada e decorada com flores que culminava no salão de baile. Segundo os jornalistas, dançaram-se nove quadrilhas, três valsas e duas polcas. Por fim, o hino do Brasil e Portugal foram tocados para encerrar a animação. Entre o início e o fim só houve uma interrupção na dança, exatamente a uma da manhã, para que “os convivas fossem gozar dos delicados manjares que os esperavam na mesa”. Nessa sala, além das delícias, os convidados poderiam contemplar uma das paredes decoradas com bandeiras, onde estavam impensas algumas quadras de fácil leitura. Uma delas terminava com palavras que simbolizavam bem a celebração: “Uma só família d’ora em diante formarão, nas bandeiras dos Henrique gravam todos união”.²⁹⁷ Tudo isso foi anotado por dois jornalistas convidados para documentar e propagandear a festa. Suas anotações foram publicadas no *Diário de Pernambuco*, dois dias após a festa, para enaltecimento dos organizadores: o vice-cônsul Joaquim Baptista Moreira, o chanceler Miguel José Alves, Angello Carneiro, Caetano Gonçalves da Cunha e Bernardo de Oliveira Mello.²⁹⁸ Esses “sinceros portugueses”, homenageando o “restabelecimento da ordem no seu país natal”, foram exaltados tanto na imprensa de Pernambuco quanto em um jornal baiano, mostrando que o “esplêndido baile” ultrapassou a esfera local.²⁹⁹

A despeito desse baile pelo fim dos conflitos na terra natal, a comunidade portuguesa não estava vivendo um momento festivo em Pernambuco. Desde 1844, quando o partido liberal, ou praieiro, assumiu o poder da província, intensificaram-se as agitações nativistas contra a população lusitana. Os chamados “mata-marinheiros” durariam quatro anos até a Rebelião Praieira.³⁰⁰ Com os discursos de nacionalização do comércio, os movimentos

²⁹⁶ HBDN, *Diário de Pernambuco*, 30 de agosto de 1847, Seção “Exterior: Correspondência do Diário de Pernambuco”.

²⁹⁷ HBDN, *Diário de Pernambuco*, 30 de agosto de 1847.

²⁹⁸ HBDN, *Diário de Pernambuco*, 30 de agosto de 1847.

²⁹⁹ HBDN, *Correio Mercantil*, 6 de setembro de 1847.

³⁰⁰ CARVALHO, O “Tráfico de Escravidão Branca” para Pernambuco no ocaso do tráfico de escravos. Rio de Janeiro: IHGB, 149(358) 1-21, jan./mar. 1988, p. 34.

atingiam, principalmente, os portugueses envolvidos no comércio.³⁰¹ Nas agitações, a turba recifense destruía lojas, casas, maltratava e até matava portugueses. Em junho de 1847, por exemplo, dois meses antes do baile no hotel Francisco, estabelecimentos foram violentamente destruídos e duas pessoas mortas. No outro dia, a manifestação continuou e cerca de duas mil pessoas protestaram pela “expulsão dos portugueses e a nacionalização do comércio a retalho”. A violência continuou em setembro e em dezembro, quando novos saques e ataques foram efetuados. Em 1848, as coisas pioraram. Logo em janeiro, uma festa organizada pela comunidade portuguesa foi alvo da população enfurecida. Os convidados foram apedrejados.³⁰² Era um baile como aquele que aconteceu no hotel Francisco em agosto de 1847, mas diferente do outro terminou com os convidados ouvindo insultos e ameaças, e não o hino do Brasil ou de Portugal.

Todo esse contexto atingia diretamente Angello Carneiro e seus negócios. Sua carreira não pode ser dissociada de seu patriotismo como português. Desde que tinha voltado de Angola, em 1831, Angello Carneiro dedicou-se não só aos seus tratos legais e escusos, mas também ao aumento de sua influência dentro e fora da comunidade portuguesa no Recife. Como vimos anteriormente, ele até se envolveu no estabelecimento do vice-consulado em Pernambuco, tendo acompanhado o vice-cônsul Joaquim Baptista Moreira, que era seu compadre, na viagem do Rio para Pernambuco. Diversas vezes até, ele chegou a emprestar dinheiro ao consulado. Em 1836, por exemplo, ele emprestou dinheiro ao vice-cônsul e amigo Joaquim Baptista Moreira para pagar as despesas referentes a manutenção do navio *Conde da Villa*, mandado pela Rainha para defender o interesse dos súditos lusitanos em Pernambuco.³⁰³

Em 1841, o vice-consulado e os interesses do negociante fundiram-se quando a sede da instituição mudou seu endereço da praça do comércio para “a nova casa do Ilm. Sr. Comendador Angello Francisco Carneiro, na rua do Apolo, no Porto das Canoas”. O consulado lá ficou até julho de 1845 quando se mudou para o segundo andar do sobrado número sete da Rua da Cruz.³⁰⁴ Como destacou Bruno Câmara, é possível analisar essa comunidade como grupo étnico, na qual seus integrantes são um grupo de estrangeiros, principalmente envolvidos no comércio, que tem sua identidade nacional moldada pela constante interação com os outros membros da sociedade pernambucana. Os laços de

³⁰¹ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013, p. 120.

³⁰² CARVALHO, O “Tráfico de Escravidão Branca”, Op. Cit., p. 35.

³⁰³ ANTT, **Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros (Pernambuco)**, nº 34.

³⁰⁴ HDBN, **Diário de Pernambuco**, 26 abril 1841.

compadrio, as sociedades e o vice-consulado como órgão de proteção e apoio, fortaleciam esse grupo de portugueses estabelecido no Recife.³⁰⁵

É preciso apontar que, apesar de ser um negociante rico e influente, Angello era um estrangeiro vivendo um contexto de conflitos. Não obstante ser um negociante responsável por trazer imigrantes à força para o Brasil, ele mesmo era um imigrante, um estrangeiro, só que português. Não sofria com a escravidão e nem com aspectos raciais, mas sentia as tensões que a identidade lusitana lhe impunha naquele cenário conturbado. Por outro lado, sua nacionalidade de origem parecia ser seu motivo de orgulho, pois lhe possibilitava trânsito pelos altos escalões do governo português. O fato é que ele parece nunca ter se tornado um “brasileiro adotivo”. Além disso, se observarmos suas sociedades mais evidentes, veremos que a maior parte era composta por portugueses ou “brasileiros adotivos”. No Recife, vemos Amorim e Irmãos, Gabriel Antonio, João Pinto de Lemos, José Francisco de Azevedo Lisboa e João Baptista César. No Rio de Janeiro, José Bernardino de Sá e em Santos, o vice-cônsul Cipriano da Silva Proost. Já em Portugal, ele contava com Joaquim Ferreira dos Santos, o irmão Antonio Carneiro Lisboa, os sobrinhos e, provavelmente, Antonio Joaquim de Oliveira, da firma Oliveira Irmãos e Cia, o futuro sogro de seu filho Angello Francisco Carneiro Jr.³⁰⁶

Membro atuante dentro e fora da sua comunidade, Angello acabou se envolvendo profundamente na política pernambucana. Como estrangeiro ele não podia ter cargos políticos, mas seu nome figura nas disputas partidárias a partir de outras vias. Contra o antilusitanismo propagado pelas discussões em torno da nacionalização do comércio a retalho, a bandeira dos praieiros, Angello Francisco Carneiro era forte aliado dos “guabirus”, o partido conservador em Pernambuco. No cotidiano, a principal arena das disputas políticas era a imprensa. Em 1848, *A Voz do Brasil*, um dos jornais do praieiro Ignácio Bento de Loyola, denunciava que alguns “marinheiros”, como Angello Francisco Carneiro, João Pinto de Lemos e o chanceler Miguel José Alves, foram convidados para serem sócios-colaboradores do jornal conservador *Lidador*. Segundo a denúncia de Loyola, por não conseguirem sustentar o periódico, os guabirus resolveram convidar esses portugueses ricos e “com alguma capacidade intelectual” para produzirem a folha. Após aceitarem o convite, esses “aventureiros” não só financiaram, mas também mudaram o estilo do *Lidador*, que passou a “aparecer cada vez mais atrevido, mais atacante e mais audaz”.³⁰⁷

³⁰⁵ CÂMARA, O “Retalho” do Comércio, Op. Cit., p. 120-127.

³⁰⁶ Fora da comunidade portuguesa, após o rompimento com Francisco de Oliveira, o principal aliado de Angello seria o cunhado Elias Baptista da Silva.

³⁰⁷ HDBN, *A Voz do Brasil*, 12 de julho de 1848; Inicialmente, *O Lidador* era impresso na tipografia M. F. de Faria, a mesma do Diário de Pernambuco. Depois, na época em que Angello fazia parte da edição, ela já era

Melhorar a linguagem do jornal era uma forma de sofisticar os ataques contra os projetos antilusitanos de praieiros como o que estava por trás d' *A Voz do Brasil*. Dono desse periódico, Ignácio Bento de Loyolla era um dos principais panfletários da campanha da nacionalização do comércio e do antilusitanismo em Pernambuco. A propagação dessas ideias, através de seus textos de estilo simples e direto, intensificava o ódio dos pernambucanos em relação aos portugueses.³⁰⁸ Provavelmente Angello, João Pinto e Miguel José pretendiam atacar Loyola usando o mesmo instrumento do adversário, a clareza das palavras e ideias. A questão é que Loyola encontrou um campo fértil de ódio aos lusitanos, por parte de brasileiros pobres que tinham suas oportunidades de trabalho “roubadas” pela rede de solidariedade da comunidade portuguesa. Esses embates entre brasileiros e portugueses muitas vezes eram remetidos a fatos longínquos da história de Pernambuco, como a Guerra dos Mascates e às antigas disputas entre os mazombos e os mascates reinóis.³⁰⁹

Entretanto, em 12 de agosto de 1848, no meio dessas agitações, *O Lidador* anunciou o fim de suas atividades porque o país se achava “anarquizado, quase aniquilado”.³¹⁰ Em novembro, a situação piorou para os portugueses quando após um de seus bailes, iniciou-se o conflito, que entrou para a história com o nome de Insurreição Praieira. A Praieira foi motivada por disputas oligárquicas pelo poder em Pernambuco e por demandas da população livre e pobre em relação ao desemprego, pedindo a nacionalização do comércio a retalho. Os palcos dos confrontos armados eram as ruas do Recife e os engenhos dos arredores.³¹¹ Durante o movimento, a comunidade portuguesa estava sob o olho do furacão. Navios de guerra do governo português ficariam estacionados no Porto do Recife para proteger seus cidadãos. Para mantê-los, Angello forneceu a quantia de 70 contos de réis para que o vice-consulado arcasse com as despesas das embarcações.³¹² Para o leitor ter noção do quão astronômica era essa quantia, com apenas dez contos de réis era possível comprar um grande

impressa na Tipografia da União. Sobre isso ver NASCIMENTO, Luiz do. **A História da Imprensa de Pernambuco (1821-1854)**, v. 4. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1969, p. 210. Consultado no site da Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ), <http://www.fundaj.gov.br/geral/200anosdaimprensa/historia_da_imprensa_v04.pdf>. Acesso em 29/12/2015.

³⁰⁸ CÂMARA, Op. Cit., p. 37.

³⁰⁹ CÂMARA, Op. Cit., p. 36.

³¹⁰ NASCIMENTO, Op. Cit., p. 217

³¹¹ CARVALHO, Marcus; CÂMARA, Bruno. **A Insurreição Praieira**. São Paulo: Almanack Braziliense, nº 8, novembro 2008.

³¹² ANTT, **Carta: Visconde de Loures**. Registo Geral de Mercês, D. Maria II, PT/TT/RGM/H/217940, liv.36, fl.111v-112v.

engenho de açúcar com fábrica, matas e casa de vivenda em Pernambuco ou até mesmo montar a viagem negreira de um navio grande como a *Ermelinda*.³¹³

A Praia só terminaria em janeiro de 1849. Em 20 de março de 1849, assim como tantos outros portugueses, Angello Carneiro anunciou que estava deixando Pernambuco. Para ele, e para a comunidade como um todo, o momento devia ser de atordoamento e de pôr as coisas no lugar. O próprio consulado estava passando por mudanças, já que Joaquim Moreira, vice-cônsul desde a instalação em 1831, havia morrido em fevereiro, sendo substituído pelo filho homônimo. Nesse momento conturbado, também pela perda de seu amigo e aliado, Angello devia ter muitos assuntos para resolver. Pelo menos, foi o que deu a entender sua apressada despedida publicada no *Diário de Pernambuco*:

*Angelo Francisco Carneiro retirando-se hoje para a França, a bordo do bergantim Beaujeu, e não podendo pelos seus muitos afazeres despedir-se pessoalmente de muitos de seus numerosos amigos, e outras pessoas nesta praça, a quem deve atenções e obséquios, o faz por este meio, rogando-lhes de aceitarem seu limitado préstimo naquele país, ou n'outra da Europa onde aportar. (HBDN, **Diário de Pernambuco**, 20 de março de 1849)*

Angello despedia-se da província após os 19 anos que aqui permaneceu, entre idas e vindas pelo Atlântico, depois de voltar de Angola em 1830. Sua saída mostra que a tensão antilusitana atingiu tanto pobres caixeiros, quanto influentes comerciantes. A despedida apressada talvez mostre a urgência de quem temia até pela própria vida. Em relação a seus negócios, que aqui permaneceriam, avisou apenas que a gerência da sua casa ficaria sob responsabilidade do cunhado Elias Baptista da Silva.³¹⁴ Nesse sentido, é importante lembrar que o comerciante já tinha deixado a província após outros movimentos antilusitanos, como a Confederação do Equador, em 1824, e a Abrilada, em 1831. Era um modo de proteger a si e também dinamizar suas transações comerciais, já que ele sempre aliava a migração com novos investimentos. Na década de 1820, a migração para a Angola definiu o rumo dos seus negócios e fortaleceu suas redes naquela parte da África. Já em 1831, o negociante pode ter ampliado seus negócios na França, na já mencionada região do Havre. Em 1849, investimentos legais e ilegais também poderiam estar em questão. Pelo menos é o que propagou a imprensa liberal. A notícia foi publicada no jornal *A Tentativa Feliz*, que

³¹³ Sobre o preço do engenho ver IAHGP. **Livro de Notas do Tabelião Bezerra no Recife (1844-45)**, nº 53. Escritura de Venda do engenho de Gabriel Antonio e sua mulher Maria Margarida dos Prazeres denominado São José, 7 de dezembro de 1844; Sobre a armação da *Ermelinda* ver REIS; GOMES; CARVALHO. Op. Cit., p. 132.

³¹⁴ HBDN, **Diário de Pernambuco**, 20 de março de 1849, In: Avisos Diversos.

satirizava o navio homônimo onde os portugueses seriam transportados para a colônia de Moçâmedes. Em 6 de outubro, esse jornal, impresso na tipografia de seu velho inimigo Ignacio Bento de Loyola,³¹⁵ publicou uma carta fictícia e satírica de J. J. Monteiro para o Conde de Tomar (que voltou a Portugal e estava novamente no poder) em que dizia, com boa dose de ironia:

*E como o primeiro a embarcar para Mossamedes deverá ser o comendador Angelo dos Retalhos, o qual se acha nesse reino [Portugal] fabricando cédulas para trazer a este império, V. Excia. se dignará mandá-lo meter no porão do primeiro navio que daí sair para aquele porto, a fim de ser posto naquela colônia.*³¹⁶

Angello realmente estava envolvido na criação de uma colônia portuguesa em Moçâmedes. O projeto tinha sido concebido por Bernardino Freire de Figueiredo Abreu e Castro, um professor no Liceu de Artes e Ofícios de Pernambuco, que conseguiu apoio do vice-consulado e financiamento do governo português. A ideia era levar para a África portuguesa os membros da comunidade no Recife, frequentemente vítimas das ações antilusitanas. Em 31 de janeiro de 1849 foi anunciada uma comissão, integrada por Joaquim Batista Moreira, como presidente, Miguel José Alves, Bernardino Freire de Figueiredo Abreu e Castro, Angelo Francisco Carneiro e Bernardo de Oliveira Mello, que tinha por objetivo prover o transporte dos portugueses que quisessem ir para a África Portuguesa. Aos interessados, eles concederiam quatro vantagens: passagem custeada pelo governo; transporte gratuito da família, mobília e instrumentos de trabalho; concessão de terrenos na África “para se fundar uma colônia no local onde a comissão julgar conveniente”; e o transporte e sustento desde o desembarque até o ponto em que fosse possível o indivíduo se estabelecer.³¹⁷ Para estimular a produção de açúcar na nova colônia, Angello emprestou oito contos de réis para custear três engenhos e “outros objetos”.³¹⁸ Com cédulas falsas ou não, Angello Carneiro estava investindo em um projeto que atraía o governo português desde a independência brasileira, em 1822: o desenvolvimento econômico de uma colônia na África.³¹⁹ Uma que fosse tão ou mais lucrativa que o Brasil.

³¹⁵ NASCIMENTO, Op. Cit., p. 317.

³¹⁶ Grifo meu. COMPANHIA EDITORA DE PERNAMBUCO (Doravante, CEPE). **A Tentativa Feliz**, 6 de outubro de 1849.

³¹⁷ HBDN, **Diário de Pernambuco**, 31 de janeiro de 1849, p. 2.

³¹⁸ FELNER, Alfredo de Albuquerque; Dias, Gastão Sousa. **Angola: Apontamentos sobre a colonização dos planaltos e litoral do sul de Angola**. Volume 2. Portugal: Agência Geral do Ultramar, Divisão de Publicações e Biblioteca, 1940, p. 124. Versão consultada no Google Books.

³¹⁹ Sobre isso ver ALEXANDRE; DIAS. **Nova História da Expansão Portuguesa (volume X)**, Op. Cit., p. 27-34; CAPELA, José, **A Burguesia Mercantil do Porto e as Colônias (1834-1900)**. Porto, Afrontamento, 1975.

Na sátira citada acima, também fica clara a ironia do autor ao sugerir que jogassem “o comendador Angelo dos Retalhos” “no porão” do primeiro navio que partisse à África. O tratamento dado na suposta viagem de migração seria o mesmo adotado pelo traficante em relação aos africanos trazidos para o Brasil em navios a ele consignados. Mas por que Loyola o chama de “Angelo dos Retalhos”?

Em seus “Anais”, Pereira da Costa destaca que Angelo Francisco Carneiro, um dos grandes capitalistas do Recife, era “vulgarmente conhecido por Angelo dos Retalhos”.³²⁰ Durante a pesquisa, no entanto, observei que o apelido era muito utilizado pela imprensa antilusitana, por seus inimigos políticos. A intenção era clara: lembrar sua origem humilde no comércio. Enquanto nos outros periódicos ele era sempre referenciado como ilustre senhor e comendador, nos de Inácio de Loyola e Borges da Fonseca figurava como “Angelo dos Retalhos”, um português rico e desonesto. Nesse sentido, em outro trecho da fictícia carta de J.J. Monteiro a Tomar, Loyola completava:

*Este Angelo, Exm. Sr, sendo aqui **um pequeno vendedor de pão com uma cesta na cabeça**, teve a habilidade de merecer a confiança de um negociante, que o mandou para a Costa da África como caixa do negócio, enfim assenhorou-se de uma porção de escravos, e nunca mais o pagou a seu dono [sic]; e com este capital se estabeleceu. **Agora está milionário**, tem muitas propriedades aqui, todas feitas com cédulas falsas, pois ele as passa com escândalo inaudito e em sua hidrofóbica ambição foi buscar mais cédulas.*³²¹

É claro que esse relato de Loyola possui algum exagero e dramatização. Angello não chegou em Pernambuco rico, mas era filho de um comerciante remediado, que não devia ser um simples vendedor de pão “com cesta na cabeça”. Até porque, sua irmã Maria Gertrudes casou com Francisco Antônio de Oliveira, que era um membro da elite pernambucana. A família devia ter alguma posse, que deve ter sido adquirida no comércio mesmo. É possível ainda indicar que Angello já tinha instrução e certo trato comercial, pois ele não foi à África como um simples marinheiro, mas como caixa do negócio do comerciante posteriormente enganado. Apesar dos reconhecidos excessos, o trecho nos mostra que ele traçou (“teve a habilidade”), com golpes de sorte e sagacidade, seu caminho de sucesso na compra e venda de pessoas. Mas para os praieiros, mesmo tendo se tornado um comendador da Ordem de Cristo, comerciante de grosso trato e trapicheiro, ele sempre seria o desonesto “Angelo dos Retalhos”, enriquecido no comércio de escravos e na produção de moeda falsa.

³²⁰ Sobre o “Angelo dos retalhos” ver PEREIRA DA COSTA, **Anais**, p. 159.

³²¹ Grifo meu. CEPE, **A Tentativa Feliz**, 6 de outubro de 1849.

Odiado por alguns praieiros, Angello Francisco Carneiro era admirado dentro da comunidade portuguesa e dos círculos da elite pernambucana guabiru. Para os portugueses pobres, que não paravam de chegar à província, ele era o exemplo de sucesso comercial a ser alcançado. Para os guabirus ricos, ele era um aliado nas causas políticas e nas obras sociais e arquitetônicas projetadas pelo Recife.

Por outro lado, a generosidade era um outro traço do comerciante que causava admiração aos seus contemporâneos, tanto em Pernambuco quanto em Portugal. Em 1850, Angello estava passeando pelo Terreiro do Paço, a Praça do Comércio de Lisboa, quando viu uma mulher ser arrastada à cadeia do Aljube por terem achado em sua posse alguns arrâteis de tabaco. Sentindo com a sorte da desconhecida, Angello pagaria sua multa e garantiria sua liberdade.³²² Esse episódio foi reproduzido na imprensa de Lisboa, mas também chegou ao Rio de Janeiro. Infelizmente, o comerciante não teve a mesma empatia com as mulheres africanas arrastadas por seus comissários para serem embarcados em seus navios negreiros. São as contradições morais que caracterizam o ser humano em qualquer época da História.

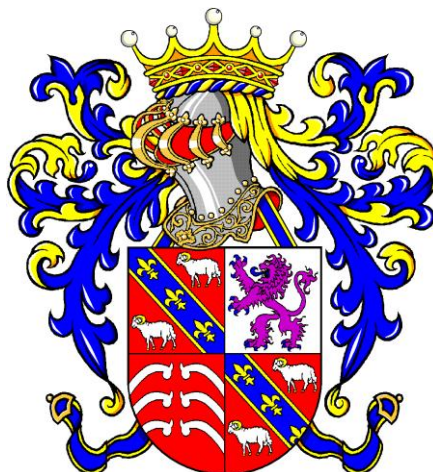
Meses depois dessa sua demonstração de honradez, ou melhor anti-heroica, em Lisboa, o “Angelo dos Retalhos” atingiria o último degrau que coroava definitivamente a sua ascensão social: o título de nobreza. Em 3 de maio de 1851, Angello foi recompensado por ser um “distinto patriota português” com o título de visconde de Loures. Na carta, foram lembrados seus serviços “em diversas épocas”: quando emprestou duas embarcações suas para suprimir a revolta em Benguela em 1825; quando manteve a frota lusitana durante a Praieira em 1848; e por último, por recentes e valiosos auxílios em cooperação com o governo.³²³ Esse último tópico, referia-se aos dez contos de réis que Angello Carneiro havia emprestado ao duque e marechal Saldanha.³²⁴ Esse empréstimo e investimento de Angello deve ter auxiliado no golpe dado por esse neto do Marquês de Pombal. Em 1º de maio de 1858, Saldanha sairia vencedor na sua disputa com Costa Cabral, provocando mais uma vez o exílio do conde de Tomar, e chegando à presidência do governo. Assim teve início o período da “Regeneração”, ou seja, a Monarquia Constitucional em Portugal. Não foi coincidência que dois dias após tomar o poder, Saldanha fez uma portaria concedendo o título de visconde a Angello, que seria confirmado pela rainha em 13 de maio. Saldanha recompensava um credor e aliado. Morria “Angelo dos Retalhos”, nascia o visconde negreiro.

³²² HDBN, **Jornal do Comércio**, 16 de janeiro 1851, Correspondente de Lisboa.

³²³ ANTT, **Carta: Visconde de Loures**. Registo Geral de Mercês, D. Maria II, liv.36, fl.111v-112v. PT/TT/RGM/H/217940.

³²⁴ HBDN, **O Brasil**, 2 de junho de 1852, In: Sessão Lisboa.

FIGURA 10: Brasão do Visconde de Loures



Fonte: Disponível em <<http://miguelboto.blogspot.com.br/2010/05/loures-visconde.html>>

4.1. O fim do comércio negreiro e a busca do visconde por “novos” investimentos.

No final da década de 1840, o tráfico de escravos tinha se tornado um grande problema para o Império brasileiro. Apesar do comércio ter sido proibido pela lei de 1831 e pelo tratado anglo-brasileiro, que entrou em vigor em 1830, africanos continuavam a ser trazidos à força e desembarcados em praias brasileiras. Perante o mundo, sob os frequentes protestos da Inglaterra, esse fato manchava a imagem do Estado brasileiro, que começava a se consolidar e almejava transmitir uma imagem de civilidade. Os números do comércio mostram a dimensão do crime. Entre 1841 a 50, 83% dos africanos vítimas do comércio de almas iam para o Brasil, 12% para Cuba e o resto para Porto Rico e Estados Unidos.³²⁵ Os traficantes de escravos eram os poderosos da economia e acabavam por ditar a política e a diplomacia imperial. Como bem diria Joaquim Nabuco, anos mais tarde, esses homens “encastelados na sua riqueza mal adquirida eram onipotentes” no Império³²⁶.

Nesse sentido, é necessário ressaltar que o tráfico era, principalmente, um negócio de portugueses e brasileiros adotivos. E isso não só em relação aos grandes negociantes. Jaime Rodrigues apontou que mais de 68% das equipagens de navios negreiros tinham origem portuguesa.³²⁷ Eram estrangeiros lucrando com a migração forçada de outros estrangeiros. Bruno Câmara aponta que, na década de 1850, Ignacio Bento de Loyola afirmava que o

³²⁵ ALENCASTRO apud SCHWARCZ; STARLING. **Brasil: Uma Biografia**. 1ª Edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2015, p. 274.

³²⁶ NABUCO, Joaquim. **O Abolicionismo**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2010, p. 97.

³²⁷ Após os portugueses estavam os africanos (17%), depois os brasileiros (12%) e por último outros estrangeiros (3%). RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa**, p. 186-187.

contrabando ainda não tinha acabado porque os portugueses tinham se intrometido numa questão diplomática que dizia respeito ao Brasil e a Inglaterra. Conhecemos o tom antilusitano de Loyola, no entanto, é indubitável que a maioria dos contrabandistas, que foram alçados à representantes da soberania brasileira frente às imposições inglesas na questão do tráfico, eram de origem portuguesa.³²⁸ Aliado disso, como vimos ao longo deste trabalho, as próprias autoridades consulares lusitanas no Rio de Janeiro, Recife e Santos eram os principais auxiliares de seus conterrâneos traficantes. Contudo, como destacou Francisco Iglésias, após 1848 esse tráfico “constituído em grande parte por interesses financeiros estrangeiros, notadamente portugueses”, se tornaria insustentável e indefensável ao governo brasileiro.³²⁹

Assim, em setembro de 1850, com o Estado Imperial mais fortalecido houve a promulgação da Lei Eusébio de Queirós que proibiu o comércio atlântico de africanos pela segunda vez. Não é o objetivo deste trabalho entrar na discussão historiográfica acerca das razões que levaram o Estado a reprimir verdadeiramente o contrabando de escravos.³³⁰ Entretanto, é fato que após vinte anos descumprindo suas leis e tratados, o Império passou a reprimir verdadeiramente o transporte ilegal de pessoas da África para o Brasil.

Do ponto de vista dos comerciantes que ousariam continuar no comércio, o novo contexto traria mais mudanças do que aquelas que tiveram de ser empreendidas após 1831. A vigilância e os riscos seriam ainda maiores. Para os negreiros, como Angello Francisco Carneiro, o momento era de repensar investimentos. Como diria o cônsul inglês em Portugal, em correspondência indignada pelo título de visconde de Loures, Angello era indubitavelmente um homem que tinha feito sua fortuna vendendo homens, mulheres e crianças.³³¹ Era esse seu principal investimento, sua especialidade. E não obstante o título, ele continuaria constando na lista de contrabandistas da polícia brasileira nesse ano de 1851³³². Essa parte será dedicada a análise dos possíveis investimentos do agora visconde de Loures, no contexto em que seu principal ramo mercantil passou a ser ameaçado.

Parece ter sido tendência no comércio ilegal de escravos a formação de sociedades com o objetivo de diminuir os riscos das operações. Como vimos em capítulos anteriores, desde 1831, esse comércio passou a ser realizado por complexas empresas com conexões e

³²⁸ CÂMARA, O “Retalho” do Comércio, p. 253-254.

³²⁹ IGLÉSIAS *apud* Parron, A Política da Escravidão, p. 234.

³³⁰ BETHELL, p. 397. Sobre o debate historiográfico acerca do fim do tráfico de escravos para o Brasil ver NEEDELL, Jeffrey D. “The abolition of the Brazilian slave trade in 1850: historiography, slave agency and statesmanship”. In: *Journal of Latin American Studies*, 33, 2001, p.681-711.

³³¹ Google Books. **British and Foreign State Papers: Correspondence with Great Britain, relative to the Slave Trade, 1851-1852.** Great Britain and Portugal, p. 441.

³³² CAPELA, O Conde de Ferreira, Op. Cit., p. 29.

uma miríade de funcionários no Brasil e na África. Após 1850, uma conhecida sociedade desse gênero teria sede em Portugal. Em 7 de maio de 1852, o presidente da província de Pernambuco, Joaquim Pires Machado Portella, escreveria ao ministro da Justiça Eusébio de Queirós, contando detalhes acerca dessa empresa cujo objetivo era fazer o tráfico para o Brasil. Os boatos deviam estar se espalhando pela província. O *Echo Pernambucano*, inclusive já tinha noticiado sobre uma “colossal sociedade” negreira sediada em Portugal. Segundo o presidente, a sociedade tinha ramificações em Lisboa, Ilhas dos Açores, Havana, Montevideu e Brasil e, em suas especulações, usaria as bandeiras americanas e sarda. Pelo menos um navio deles já tinha sido identificado: o brigue Pedro II, construído em Spezia, por conta de Thomaz da Costa Ramos, apelidado de Maneta, porque só tinha uma mão.³³³ Maneta não era inexperiente no comércio de escravos, tendo sido um dos primeiros traficantes conhecidos a investir no navio a vapor. Segundo Robert Conrad, o seu negreiro *Teresa* tinha a tecnologia “de filtrar ou fazer água potável” tirando a necessidade de transportar grande número de pipas de água.³³⁴ Menos pipas, mais espaços para escravos. Maneta também era nominalmente dono de uma feitoria na África. Em carta recebida pelo ministro da Justiça Nabuco de Araújo, datada de 7 de abril de 1856, consta a informação de que no Ambriz existiam três feitorias: uma de Manoel Pinto da Fonseca, outra de “Ferraz e Cia” da Bahia e a terceira de Thomaz Maneta, sendo essa a mais poderosa.³³⁵ As correspondências do traficante Francisco Flores, residente em Luanda, mostra um pouco do cotidiano dessa última feitoria que, na verdade, devia congregar vários interessados.

Em carta de 26 de setembro de 1851, Flores fala de suas agruras a Joaquim da Fonseca Guimarães, estabelecido no Rio de Janeiro. O comerciante narrou não só seus problemas em recrutar alguns tripulantes e um capitão para uma viagem negreira, mas também a dificuldade decorrente do reduzido número de escravos disponíveis em Ambriz para o comércio. Segundo ele, a pouca oferta de cativos decorria do fato de que as autoridades africanas estavam se retirando “com os volumes para o interior”. Desse modo, até que lhes chegasse a notícia de compra, os agentes da feitoria no litoral precisavam esperar “três meses ou mais” para fazer negócio. Devido a “todo esse tempo perdido”, Flores afirmava que o número de volumes disponível na sua feitoria só carregaria dois navios, ressaltando que as embarcações não deveriam ser muito grandes. Por fim, áspero, reclamou que o cruzeiro inglês permanecia na “mesma atividade espantosa”, mas que isso lhe dava mais “ânimo para expedir com acerto e

³³³ IHGB, **Coleção Documento Navais**: Papéis referentes ao tráfico de africanos, DL 1136.49, doc. 49.06; Sobre a notícia no *Echo Pernambucano* ver CÂMARA, Op. Cit., p. 258-259.

³³⁴ CONRAD, **Tumbeiros**, p. 168.

³³⁵ IHGB, **Coleção Senador Nabuco**, Carta de Sinimbu a Nabuco de Araújo: 7 de abril de 1856, DL 365.92.

felicidade qualquer navio” que chegasse “apesar de todos os contras”.³³⁶ Era a declarada guerra dos negreiros contra a *Royal Navy*.

Três meses depois, Flores relataria mais problemas em outra carta. Em 8 de dezembro de 1851, ele solicitava que os navios chegassem com urgência na Costa da África, porque os “restos de fazendas” que ainda existiam para o sustento dos escravizados estavam acabando. Inclusive, a demora das embarcações estava lhe custando três ou quatro vezes mais do que os escravos estavam valendo no mercado. A situação era tão grave que ele avisou que se a demora se mantivesse, teria a necessidade de “soltar” algumas pessoas. Soltar, assim, como se falasse de animais em cativeiro. Por causa desses sucessivos problemas, logo lhe chegaria a notícia de que algum sócio da feitoria pretendia reduzir seus lucros. Até então, em seu trato com “Thomaz”, tinha sido acordado que sua comissão seria de dez contos de réis por cada navio expedido, independentemente do número de escravos a bordo. Na carta, ele deixava claro que não iria aceitar nenhuma redução nesse sentido e nem mesmo ganhar por cabeça de escravo embarcado, pois o custeio dos navios já era muito alto. Com um pequeno palhaborde, contava, ele chegou a despendar dois contos de réis com gastos diversos.³³⁷

Esse imbróglio todo, relatado nas cartas de Flores, nos coloca a par da dimensão empresarial do tráfico de escravos, com os poderosos sócios ditando ordens e esperando seus lucros na Europa ou no Brasil, enquanto seus agentes e demais trabalhadores viviam a pesada rotina da feitoria.³³⁸ É provável que Flores fosse o diretor dessa feitoria em Ambriz, gerenciada de longe por Maneta que, por sua vez, era membro de uma grande sociedade. Talvez a dita empresa sediada em Portugal, denunciada pelo presidente de Pernambuco e que, possivelmente, tinha Angello como um de seus integrantes. De todo modo, essa documentação também nos mostra que, apesar da resistência dos traficantes em se manter no comércio, os desafios estavam por todos os lados. E mesmo uma feitoria poderosa e detentora de muitos investimentos estava sentindo os efeitos devastadores da repressão inglesa e brasileira que, intensificada em 1850, dificultava a chegada e saída de navios.

Na década de 1850, essa rigorosa vigilância nos portos do sul e sudeste, fez com que os desembarques se intensificassem no Nordeste. Nessa rota, a ousadia dos traficantes era imensa. Em dois casos envolvendo os navios *Diligente* e *Amélia*, “negros-novos” de nação

³³⁶ BIBLIOTECA NACIONAL (Secção de Manuscritos), FLORES, Francisco Antonio. **Cartas a Joaquim da Fonseca Guimarães**. 63, 3, 4 N° 88.

³³⁷ BN, **Cartas a Joaquim da Fonseca Guimarães**, Op. Cit., 63, 3, 4 N° 88.

³³⁸ Para mais informações sobre as rotinas de uma feitoria ver CARVALHO, Marcus. **No lado africano do tráfico: Trabalho e Rotinas numa feitoria do Benim**. Texto apresentado no 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba (UFPR), de 13 a 16 de maio de 2015. Disponível em <<http://www.escravidaoeliberdade.com.br/congresso/index.php/E-L/7/paper/viewFile/61/27>>.

nagô vieram com passaportes da Bahia, como se fossem ladinos, e desembarcaram no próprio porto do Recife. Para o cônsul inglês, James Hudson, isso era prova da ineficácia da repressão brasileira, pois nenhum obstáculo se opunha ao tráfico “especialmente da Bahia ao longo da costa das Alagoas e Pernambuco”.³³⁹ É possível que após os comentários do cônsul, os navios ingleses tenham se tornaram mais presentes no litoral do Nordeste. O que não inibia o sucesso dos negreiros. Em um interrogatório feito em abril de 1852, o africano Vicente, de nação haussá, contou suas desventuras e o êxito dos negreiros que faziam a rota para o Nordeste. À preta Maria do Rosário, que também era haussá, e foi chamada para auxiliar no “exame de reconhecimento”, Vicente contou que havia saído da sua terra há três anos e que inicialmente foi levado à Bahia. De lá, foi trazido à Pernambuco. No caminho o navio chegou a ser perseguido por um inglês, mas os negreiros tiveram sucesso e ele foi desembarcado para a escravidão. Após ficar nos primeiros dias em uma casa no bairro do Recife, “perto da maré”, ele foi “enviado para o mato” para trabalhar nos engenhos São João, Bom Jesus e São Caetano, localizados no Cabo de Santo Agostinho. Todos pertencentes a “seu senhor que se chamava Carneiro” e que tinha outros africanos livres em suas terras, como veremos a seguir.

340

Esse intenso cenário de contrabando parecia preocupar o presidente de Pernambuco que voltaria a escrever a Eusébio de Queirós, em 12 de maio de 1852, sugerindo que um dos modos de dificultar o tráfico seria empregar “em favor dos habitantes do litoral” “os mesmos prêmios que a lei garante aos apreensores no mar”.³⁴¹ A sugestão do presidente era legítima pois não só de grandes traficantes vivia o comércio de escravos. Sua sobrevivência, por mais de vinte anos na ilegalidade, estava diretamente relacionada ao grande número de pessoas livres, libertas e pobres que empregava e que, portanto, se beneficiavam com sua furtiva continuidade. Além disso, os laços de parentescos e amizade entre autoridades e comerciantes e/ou compradores de “negros-novos” favoreciam o não-cumprimento da lei. Em 1851, *A Imprensa* noticiou que, antes de visitar o engenho São João, o chefe de polícia Figueira de Mello avisou a João Manoel Joaquim Carneiro da Cunha, o futuro Barão de Vera Cruz e senhor de Vicente, “que retirasse os escravos novos que tinha no seu engenho, pois que lá ia jantar”. Depois que os africanos foram levados para o engenho São Caetano, o chefe apareceu

³³⁹ Sobre o caso do Diligente e do Amélia ver ALBUQUERQUE, Aline. **Navios Negreiros e Negociantes de Escravos atuantes em Pernambuco, 1831-55**. Trabalho premiado no Prêmio Destaque do Ano da Iniciação Científica do CNPq, 2012, p.13. Disponível em <http://estatico.cnpq.br/portal/premios/2012/ic/pdf/ganhadores/aline_albuquerque_2012.pdf>.

³⁴⁰ ALBUQUERQUE, **Navios Negreiros**, Op. Cit., p. 16.

³⁴¹ IHGB, **Coleção Documento Navais**: Papéis referentes ao tráfico de africanos, DL 1136.49, Doc. 49.05

com outras autoridades na casa do amigo.³⁴² Todo esse esquema de convivência e aliados possibilitava a manutenção dos lucros de homens como o visconde de Loures, que nem vivia mais no Brasil.

Angello Carneiro era por definição um homem de sucesso na comercialização de pessoas e gêneros. Nesse sentido, sua experiência no tráfico era algo expressivo. Angello estava no comércio de escravos antes mesmo da década de 1810 e conhecia todos os meandros do negócio, passando por suas diversas fases e transitando da legalidade para a ilegalidade. Era um especialista no comércio de gente. O negociante teve poucos navios negreiros apreendidos, o que mostra o seu sucesso em conseguir despistar a vigilância inglesa e brasileira. O silêncio em relação às suas perdas acaba por gritar o seu êxito comercial e abre caminho para se pensar na sua obstinada busca por indenização no caso da *Ermelinda*. Talvez não estivesse tão acostumado a perdas.

Como já vimos, a *Ermelinda* foi apreendida em 1841, mas acabou absolvida na Comissão Mista de Serra Leoa, tornando-se uma “cause célèbre” nesse tribunal onde navios costumavam ser sumariamente condenados. Por causa do notável desfecho, Angello dedicou-se a um processo de indenização contra os ingleses, que envolveu testemunhas no Brasil, em Serra Leoa e correspondentes na Inglaterra, além de uma quantia de ressarcimento de mais de 141 contos.³⁴³ Todavia, a década de 1850 chegou e nada tinha sido resolvido a esse respeito. Apesar de Angello ter enviado os papéis do caso a seus procuradores “Foster e Irmãos” em 1846, a Legação brasileira em Londres só chegou a recebê-los em 1853. Em 7 de agosto de 1853, o encarregado dos negócios do Brasil em Londres, Sérgio Teixeira de Macedo, registrou ter recebido a documentação e entrado em contato com a firma “Foster e Irmãos” que, então, chamava-se “Knowles e Foster”, para saber mais a respeito.³⁴⁴

Em novembro de 1853, Macedo escreveu para o Ministro dos Negócios Estrangeiros, Antônio Paulino Limpo de Abreu, para falar novamente da *Ermelinda*, por ter sido visitado pelo “súdito brasileiro” Angello Carneiro, “visconde de Loires em Portugal [sic]”.³⁴⁵ Doze anos após a absolvição da barca, lá estava Angello para falar dessa indenização que tanto parecia lhe atormentar. Na ocasião, Macedo declarou-lhe que não devia “esperar um só *penny* a título de indenização por semelhante motivo” apesar das evidências incontestáveis em favor do negociante. O visconde respondeu que também estava convencido disso, mas que sentia

³⁴² ALBUQUERQUE, **Navios Negreiros**, Op. Cit., p. 16.

³⁴³ Sobre o caso da *Ermelinda* ver REIS; GOMES; CARVALHO. **O Alufá Rufino**, *Ibidem*; LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. **O tráfico negroiro**, p. 462.

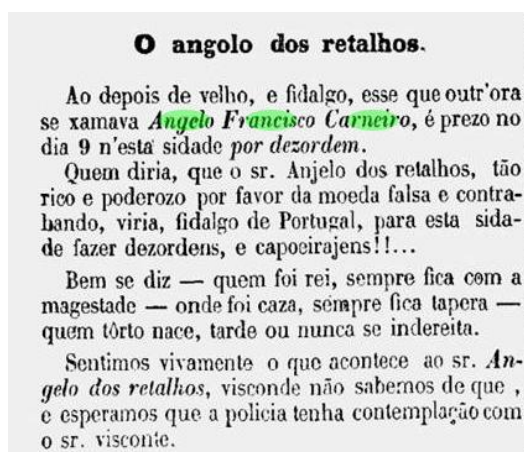
³⁴⁴ ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY (AHI), **Legação Britânica em Londres (1852-1853)**, 217/3/7, doc. nº 17.

³⁴⁵ AHI, 217/3/7, doc. nº 23.

“ter ajuntado aos seus prejuízos as despesas das reclamações”. Por fim, os dois se despediram, e o visconde declarou que iria à Paris, mas voltaria em breve para “falar de seus interesses”.³⁴⁶ Não voltou. Ou pelo menos não conversou nada que o diplomata achasse que deveria ser passado para o ministro e, assim, registrado na documentação de 1853 e 1854. Será que Angello havia finalmente desistido do caso? Ou será apenas que Macedo não quis registrar o que ouviu em um segundo encontro? Fica o silêncio gritando as possibilidades.

Após essa conversa, Angello só reaparece em uma notícia no Brasil. Com um tom de zombaria o jornal *O Repúblico* de 18 de janeiro de 1854 comunicava que o visconde tinha sido preso no Rio de Janeiro. Esse periódico tinha sido fundado em 1830³⁴⁷ pelo liberal radical Borges da Fonseca. Angello era um velho conhecido seu de Pernambuco, onde ambos estavam em lados opostos na política, já que Borges era um defensor ferrenho da nacionalização do comércio a retalho.³⁴⁸ Sem esconder certa satisfação, o republicano anunciaria assim a prisão do adversário:

FIGURA 11: Angelo dos Retalhos



Fonte: HBDN, *O Republico*, 18 de janeiro de 1854

Para Borges, Angello era um português que financiava seus compatriotas, os guabirus e representava o que ele abominava: a dominação dos portugueses nas praças comerciais do Império. Na notícia, ele mostra o seu contentamento em finalmente ver “Angelo dos Retalhos” (agora visconde!) na cadeia. Não podia ser melhor. Teria sido preso por “desordens e capoeiragens” motivado por alguma discussão relacionada ao comércio de escravos? Ou à

³⁴⁶ AHI, 217/3/7, doc. nº 23.

³⁴⁷ Sobre *O Repúblico* ver artigo da Biblioteca Nacional. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/artigos/o-republico/>>. Acesso em 08/01/2016.

³⁴⁸ Sobre Borges da Fonseca ver CARVALHO, Marcus. “Os nomes da *Revolução*: lideranças populares na Insurreição Praieira, Recife, 1848-1849”. São Paulo: *Revista Brasileira de História*, vol. 23, nº45, Jul./2003.

política? Será que o visconde tinha vindo direto de Londres tomar satisfações ainda em relação à *Ermelinda*? Não há maiores informações acerca dessa prisão, o que nos leva a pensar em algumas possibilidades. Documentos da polícia da Corte, consultados no Arquivo Nacional e no Arquivo Estadual do Rio de Janeiro, silenciam quanto ao assunto. Nenhum outro jornal anunciou que um visconde tinha sido preso na cidade. Nesse sentido, apenas *O Correio Mercantil* nos dá outra pista. Na seção de “Repartição de Polícia” consta um Angelo Francisco Carneiro preso por insultos, “da parte do corpo permanente”. Acompanhando outras notícias é possível perceber que havia um homônimo do visconde de Loures, que era membro do corpo de polícia, tinha sido preso e vivia no Rio na época em que Borges fez a publicação.³⁴⁹ Teria *O Republico* anunciado apressadas conclusões? Ou o visconde foi preso, rapidamente liberado e nada registrado? Enfim, se Borges fez alguma confusão, ela seria fruto do seu desejo em ver como bandido um dos homens mais influentes na Lisboa que, nas suas palavras, era o bairro do Recife.³⁵⁰

No entanto, não é impossível que Angello estivesse na Corte quando Borges publicou a notícia sobre ele n’*O Repúblico*. O visconde agora morava na Europa mas, como vimos, seus interesses comerciais continuavam no Brasil. E isso não só em relação ao contrabando, mas também quanto aos investimentos legais. Em 1855, Angello tinha quatro ações na empresa de Navegação Luso-Brasileira, formada na cidade do Porto com capital predominantemente “brasileiro”, com o objetivo de fazer o comércio com navios a vapor entre Lisboa e Porto e Lisboa e Brasil. No entanto, a sociedade pode não ter sido um bom investimento para Angello, pois foi dissolvida em 1856, quatro anos depois de sua fundação, por discordâncias entre os sócios.³⁵¹ Por outro lado, no Recife, sua casa comercial, que era gerenciada pelo cunhado Elias Baptista da Silva e por João José de Amorim (membro de Amorim e Irmãos), continuaria exportando principalmente açúcar. Em um balanço mercantil publicado pela imprensa, consta que foram exportados em nome da casa do visconde 200 barricas de açúcar, 440 sacas, 936 arrobas de açúcar branco e 1177 de mascavado.³⁵²

Um de seus outros possíveis “novos investimentos”, que não tinha nada de novo, era o transporte de açorianos para trabalhar no Brasil. Em Pernambuco, na segunda metade da década de 1830, houve o incremento do transporte de trabalhadores das ilhas do Atlântico

³⁴⁹ Sobre o cabo de esquadra Angelo Francisco Carneiro ver HBDN, *Diário do Rio de Janeiro*, 28 de junho de 1852; Idem, 3 de novembro de 1852; Em 1860, talvez o mesmo Angelo Francisco Carneiro, incorrigível, seria preso na rua de Matacavallos por “embriaguez e proferir imoralidades”. Nessa época, o visconde já estava morto. Sobre essa prisão ver HBDN, *O Correio Mercantil*, 14 de outubro de 1860.

³⁵⁰ HBDN, *O Republico*, 18 de janeiro de 1854, In: “Os portugueses em Pernambuco”.

³⁵¹ CAPELA, *O Conde de Ferreira*, Op. Cit., p. 29; ALVES, José Fernandes. *Os brasileiros*, p. 78-79.

³⁵² HBDN, *O Liberal Pernambucano*, 9 de junho de 1856, nº 1099; Sobre João José de Amorim como procurador de Angello no Recife ver HBDN, *Diário de Pernambuco*, 13 junho 1855.

para a província, principalmente dos Açores. A organização dessa migração, feita em condições tão semelhantes ao comércio de africanos, inclusive por conhecidos negreiros (comerciantes e navios), fez com que os críticos passassem a denominá-la “tráfico de escravidão branca”.³⁵³ Angello Carneiro foi um desses negreiros, especialista em transportar pessoas através do Atlântico, que se aventurou nesse novo ramo. Em 1836, ele pediu ao já citado Joaquim Ferreira dos Santos uma ajuda para importar de 200 a 250 colonos açorianos, que seriam conduzidos no seu brigue *Orestes*. Esse navio, no entanto, era um conhecido negreiro. Em 1826, o brigue *Orestes*, então pertencente a Angello e Elias Baptista da Silva, desembarcou 454 escravos no Rio de Janeiro.³⁵⁴ Para Angello, o investimento na colonização se justificava pela demanda. Com a proibição ao comércio de escravos e a promulgação da lei de locação de serviços de 1830, que regulamentou o trabalho livre, o governo brasileiro passou a investir na imigração de colonos. Como ele disse ao cônsul inglês, em 1843, enquanto o Brasil precisasse de mão-de-obra iria importa-la fosse ela livre ou escrava. Em 1856, o patacho Alfredo saía de Pernambuco com 20 sacos de açúcar branco com destino a Ilha de S. Miguel em nome da casa comercial de Angello.³⁵⁵ Não é impossível que a embarcação tenha voltado a província com os trabalhadores portugueses.

Mas o precário transporte desses portugueses seria alvo de polêmica na imprensa pernambucana. O caso que mais que mais chamaria atenção foi o do patacho *Arrogante*. Em 1853, o *Arrogante*, tendo capacidade para transportar 81 passageiros, aportou no Recife com mais de 200 açorianos em péssimas condições.³⁵⁶ O escândalo em torno do caso envolveu até o cônsul português Joaquim Baptista Moreira, filho homônimo do antigo encarregado. Em uma notícia, assinada por “um português”, criticou-se as posturas do cônsul e do chanceler Miguel José Alves. Dizia-se que Joaquim Moreira, ao invés de prender os tripulantes do navio e proteger os açorianos, foi pessoalmente a bordo manda-los partir com os colonos imediatamente. O tal português disse que a atitude do “Sr. Moreirinha” não o surpreendia, mas era uma decepção para quem via o que se tornou “o menino Quimquim de outrora”.³⁵⁷ A comunidade portuguesa reagiu contra a autoridade com uma lista com “mil e tantas assinaturas” pedindo sua demissão. Em contrapartida, em seu favor, o cônsul só conseguiu angariar uma lista com 57 pessoas, sendo 15 brasileiros nativos, 15 brasileiros adotivos e 27 portugueses. O jornal *O Liberal* ironizou o reduzido número, principalmente de portugueses,

³⁵³ CARVALHO, *O tráfico de escravidão branca*, *passim*.

³⁵⁴ ALVES, José Fernandes. *Os brasileiros*, p. 167; TSTD, viagem # 3359.

³⁵⁵ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 16 de janeiro de 1856.

³⁵⁶ CARVALHO, *O tráfico de escravidão branca*, p. 40.

³⁵⁷ HDBN, *O Liberal Pernambucano*, 9 de janeiro de 1854, nº 373. In: Correspondência.

apontando, inclusive, a postura do luso Thomaz Fernandes da Cunha que, em cima do muro, assinou contra e a favor do cônsul.³⁵⁸

Além do tio, o “conde de Moreira”, que era cônsul no Rio de Janeiro, Joaquim podia contar com o padrinho visconde de Loures para tentar resolver o impasse em que estava seu cargo. Talvez esperasse que o padrinho pudesse retribuir qualquer auxílio que ele tivesse dado aos seus negócios com os colonos açorianos. Em relação às transações de Angello, “o menino quimquim” teria assumido não só o cargo mas a postura que seu pai um dia tivera com o trato negreiro do compadre. O caso do *Arrogante* arrastou-se por anos. Em 1856, o *Liberal Pernambucano* publicaria a nota de um seu correspondente afirmando que o visconde de Loures estava fazendo “cousas ridículas”[sic] em Portugal para manter o afilhado no consulado em Pernambuco. Fiel aos seus, Angello teria declarado “abertamente” que conservaria Joaquim no Recife, nem que fosse “com o seu dinheiro”, mas não consentiria que ele fosse para o Pará.³⁵⁹ Mas, apesar de ter ganhado tempo, o negociante não teria sucesso dessa vez. Em 1857, Joaquim Moreira deixaria o Recife.³⁶⁰

Por essa época, Angello tinha sofrido o duro golpe de perder sua filha Genoveva Rosa Carneiro para a epidemia de cólera que assolava Lisboa.³⁶¹ Além disso, ele mesmo não devia estar muito bem de saúde. Em 1857, o rei D. Pedro V concedeu-lhe o Foro de Fidalgo Cavaleiro da Casa Real, sendo destinado ao exercício da honrosa função 1.600 réis de moradia e um alqueire de cevada. Contudo, logo depois, o rei ratifica o alvará afirmando que sua “maior idade” lhe impedia da função, mas que, apesar disso, lhe manteria com todas as prerrogativas de moço fidalgo com exercício na Casa Real.³⁶² O negociante devia estar debilitado. Na década de 1840, por exemplo, em seu diário íntimo, Vauthier já declarava que o negociante era paciente cativo do médico Moraes Sarmento. Talvez tivesse alguma doença crônica adquirida em suas atividades negreiras. É irônico pensar que o infame comércio lhe teria trazido riquezas, mas também moléstias. São as contradições próprias da vida, as quais qualquer personagem ao longo da história pode ser submetido. Em março de 1858, o visconde era anunciado como uma das pessoas notáveis que se hospedava no famoso Hotel de J. G. Oliveira, que ficava no prédio nº 2, na Golden Square, em Londres.³⁶³ Cinco meses depois, no

³⁵⁸ HDBN, *O Liberal Pernambucano*, 26 de julho de 1854, nº 536. Ver também CÂMARA, p. 297.

³⁵⁹ HDBN, *O Liberal Pernambucano*, 30 abril de 1856, nº 1067, p. 2

³⁶⁰ CÂMARA, *Op. Cit.*, p. 298.

³⁶¹ HDBN, *Diário do Rio de Janeiro*, 9 de outubro de 1856, In: Correspondência.

³⁶² Na época da concessão de Foro de Fidalgo de Real Cavaleiro, Angello já era Moço da Câmara do Guarda-Roupa real. ANTT, **Alvará: Foro de Fidalgo**. Registo Geral de Mercês, D. Pedro V, liv.9, fl.282. PT/TT/RGM/I/238496; ANTT, **Alvará: Honras de Moço Fidalgo com exercício na Casa Real**. Registo Geral de Mercês, D. Pedro V, liv. 14, fl.29. PT/TT/RGM/I/238497.

³⁶³ HDBN, *O Liberal Pernambucano*, 8 de março 1858, nº 1623.

entanto, a imprensa noticiava sua morte. Angello morreu no dia 31 de agosto de 1858, aos 67 anos, na vila das Caldas da Rainha, em Portugal. Provavelmente sucumbiu durante o tratamento de saúde nessa vila que era famosa por suas termas. Aos dois filhos, Angello Francisco Carneiro Jr e Maria Adriana Carneiro, deixaria uma fortuna de mil libras esterlinas.³⁶⁴ Uma quantia acima dos mil contos de réis. Para o leitor ter uma ideia da riqueza de Angello, Manuel Pinto da Fonseca, referenciado como o maior traficante de escravos do Império, tinha uma fortuna de 1.200 libras esterlinas, segundo o cônsul inglês em Lisboa.³⁶⁵ Fortunas criminosas, banhadas pelo sofrimento de milhares de africanos.

No Recife, o *Diário de Pernambuco* anunciaria sua morte com pesar, fazendo referência ao “ataque de uretra” ao qual ele sucumbiu e que boa parte de sua “avultada fortuna” era constituída em prédios na cidade.³⁶⁶ Um dos grandes beneficiados do seu testamento seria o Hospital Português. Em retribuição, em todo aniversário de sua morte, a instituição preparava uma grande missa em sua homenagem. Até 1881, mais de vinte anos após sua morte, as missas ainda eram realizadas e anunciadas na imprensa local. Aos poucos apagava-se a memória do “Angelo dos Retalhos”, grande traficante de escravos. Já que apenas alguns na cidade deviam se lembrar do comerciante que foi dono do trapiche que, ainda nessa época, era denominado “Angelo”.³⁶⁷ A generosidade póstuma, dividindo sua riqueza adquirida na venda de homens, mulheres e crianças, garantiria as rezas pela sua alma. Ainda hoje, o Hospital Português mantém em posição de destaque, na galeria de seus benfeitores, uma pintura do visconde de Loures, “o magnânimo varão” que soube repartir com seus conterrâneos “os bens que adquiriu pela constância do trabalho”.³⁶⁸ Um trabalho bem feito, aliás. Pois, como sabemos, muitas das vítimas de seus negócios escusos amargariam numa escravidão ilegal até o ano de 1888.

³⁶⁴ HDBN, *Correio Mercantil*, 8 de outubro de 1858.

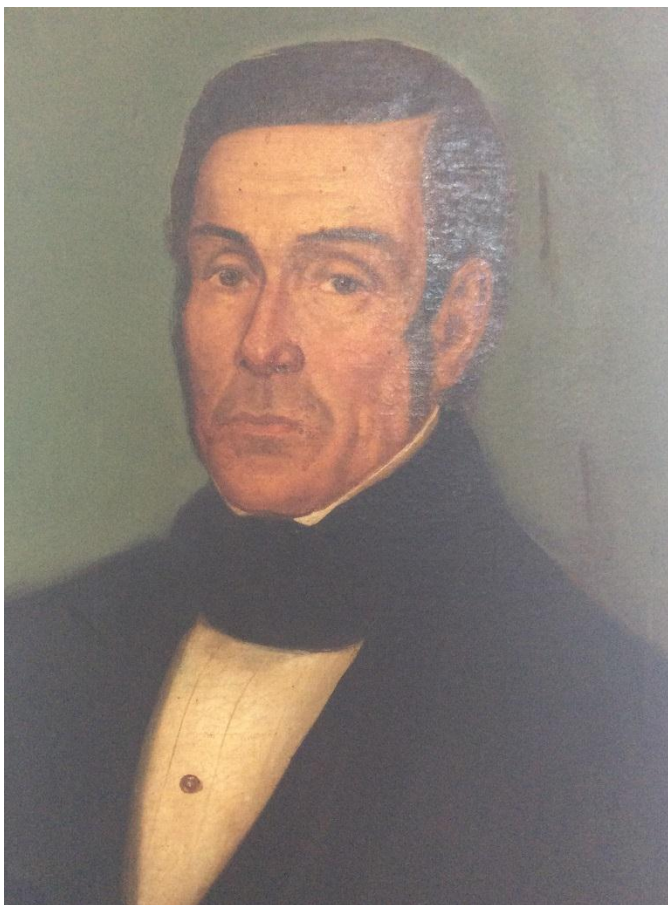
³⁶⁵ CAPELA, *Conde de Ferreira*, p. 169.

³⁶⁶ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 6 de outubro de 1858, nº229.

³⁶⁷ HDBN, *Jornal do Recife*, 25 de agosto de 1881. Em 1883, provavelmente um novo dono quis mudar o nome para Trapiche do Monteiro, ressaltando nos anúncios que era o “outrora Trapiche do Angelo”. Contudo, o nome parece não ter pegado e em 1885, ele volta a aparecer nos jornais apenas com o antigo nome. Ver HDBN, *Diário de Pernambuco*, 27 de abril de 1883; Idem, *Diário de Pernambuco*, 23 de dezembro de 1885.

³⁶⁸ HDBN, *Jornal do Recife*, 8 de setembro de 1874, nº 203, p. 2

FIGURA 12: Visconde de Loures



Fonte: Real Hospital Português, Recife.

CONCLUSÃO: A memória do tráfico de escravos: uma fortuna sem herdeiros, um palacete luxuoso e Eça de Queirós.

Um ano após a falecimento de Angello, outra morte se abateu sobre a família Carneiro. Maria Adriana Carneiro morreu deixando como seu herdeiro o irmão Angello Francisco Carneiro Jr., agora visconde de Loures, que tinha apenas 21 anos. Sem pai, mãe ou irmãs, o jovem fidalgo ficaria sozinho em Portugal. Vivos, seus parentes mais próximos, a tia Genoveva Rosa da Silva, irmã adorada de seu pai, e o tio Elias Baptista da Silva estavam em Pernambuco, com um oceano a separá-los. A figura desse jovem visconde, agora detentor de toda a fortuna negreira de Angello, nos conduzirá através das últimas considerações acerca do traficante e de sua memória.

Angello Jr. nasceu em Paris em 27 de dezembro de 1837. No ano de seu nascimento, seu pai vivia um momento de expansão de seus investimentos legais e ilegais. Nessa época, o negociante associou-se a Gabriel Antonio, Azevedinho, João Baptista César e outros traficantes para organizar o contrabando negreiro. Na década de 1830, o tráfico ilegal para Pernambuco e para o Brasil, de modo geral, atingiria altos índices. Nesses anos, Angello também iniciaria seus investimentos na atividade trapicheira, na propriedade de prédios urbanos e expandiria sua Casa de Importação e Exportação. O nascimento do filho na Europa mostra as idas e vindas de Angello na rota entre Pernambuco e a França. Como vimos, é possível que a Sra. Carneiro lá vivesse enquanto o marido mantinha relações comerciais e extraconjugais no Recife. O menino devia viver com a mãe mas passar temporadas com o pai em Pernambuco. Quando pequeno, Angello Jr deve ter tido imagens felizes dessas viagens marítimas entre a Europa e o Brasil. Não sofreria o trauma de ser arrancado da sua terra, posto no porão de um navio apertado, escuro e fétido, e depois jogado na escravidão em terra distante, como acontecia com as crianças africanas, maioria das vítimas do tráfico ilegal, transportadas por homens como seu pai. Ele não, ele era o filho do traficante.

Suas memórias tiveram outros cenários. Nelas deviam conter as brincadeiras com as irmãs no sítio paterno em Cruz das Almas, defronte à casa dos tios Elias e Genoveva, os comuns banhos de rio, e os passeios de coche pela cidade do Recife e seus arredores, paisagem que sofria muitas transformações na época.³⁶⁹ Seu pai, inclusive, figurava investindo nessas obras urbanas, como o Teatro de Santa Isabel, a Companhia do Beberibe, o

³⁶⁹ Sobre o sítio de Angello em Cruz das Almas ser defronte do de Elias ver HDBN, **Diário de Pernambuco**, 13 abril 1852. O sítio de Elias era antes de Antonio Ferreira de Faria, o cunhado-traficante que faliu. HDBN, **Diário de Pernambuco**, 28 de abril de 1838.

Hospital Pedro II, além das iniciativas particulares construindo prédios com o objetivo de arrendá-los. Em sua vida de menino rico, numa sociedade escravista, o pequeno Angello talvez fosse dono de seu próprio “escravinho”, uma outra criança, que ele poderia utilizar até como seu cavaleiro, do mesmo modo que mimado Brás Cubas, na conhecida passagem do romance de Machado de Assis. Essas lembranças também guardavam os mimos do pai, que não só recebia navios com carga humana e produtos. Em 1843, por exemplo, o brigue *Conceição de Maria* chegava no Recife, vinda de Lisboa, trazendo como parte de sua carga três caixas com brinquedos consignadas a Angello Carneiro.³⁷⁰ Devia ser um agrado paterno para os três filhos.

O menino Angello cresceu sem ser envolvido nos negócios escusos do pai. Por ter se casado e tido filhos tardiamente, Angello Carneiro não iniciou seu filho homem no tráfico negreiro, a exemplo do seu sócio Gabriel Antonio e seu ex-cunhado Francisco Antonio de Oliveira. Desse modo, o traficante amante das letras e artes, que ajudou a melhorar a linguagem de um jornal guabiru e talvez até tivesse uma editora em Paris, quis que seu menino e depois rapaz fosse destinado a uma vida intelectual. Assim, Angello Carneiro Jr foi estudar na Universidade de Jena em Saxe Weimar, na atual Alemanha. Foi nessa instituição que teve Hegel e Schiller no seu corpo docente, e alunos como Karl Marx e Schopenhauer, que o rapaz se tornaria doutor em filosofia.³⁷¹

Não é impossível que além dos estudos, o pai também possa ter acertado uma noiva. Arranjado de antemão ou não, o fato é que dois anos após a morte da irmã Maria Adriana, ele se casaria com a filha de outro traficante de escravos. Sua noiva era Josephina Clarisse de Oliveira, três anos mais velha que ele, e filha do comerciante Antonio Joaquim de Oliveira. Esse comerciante estabelecido em Lisboa, mantinha negócios legais e ilegais no Brasil. Sua firma “Oliveira e Irmãos” devia ter entre seus sócios Angello e Manoel Pinto da Fonseca. Aliás, Antonio de Oliveira era tão íntimo de Fonseca, que após a morte do grande negociante seria um de seus inventariantes.³⁷² Em 1851, sua empresa protagonizaria um escândalo de contrabando, quando o jornal *A Imprensa* noticiou que o brigue *Veloz* havia desembarcado 400 africanos no Cabo ou em Ipojuca.³⁷³ É importante lembrar, nesse sentido, que a empresa negreira de Gabriel Antonio, Angello e Azevedinho possuía um brigue *Veloz* em 1830. Seria a mesma embarcação? Antonio de Oliveira, obviamente, desmentiria os boatos do jornal afirmando que nunca tinha se envolvido no tráfico de escravos. No entanto,

³⁷⁰ HDBN, *Diário Novo*, 25 de outubro de 1843.

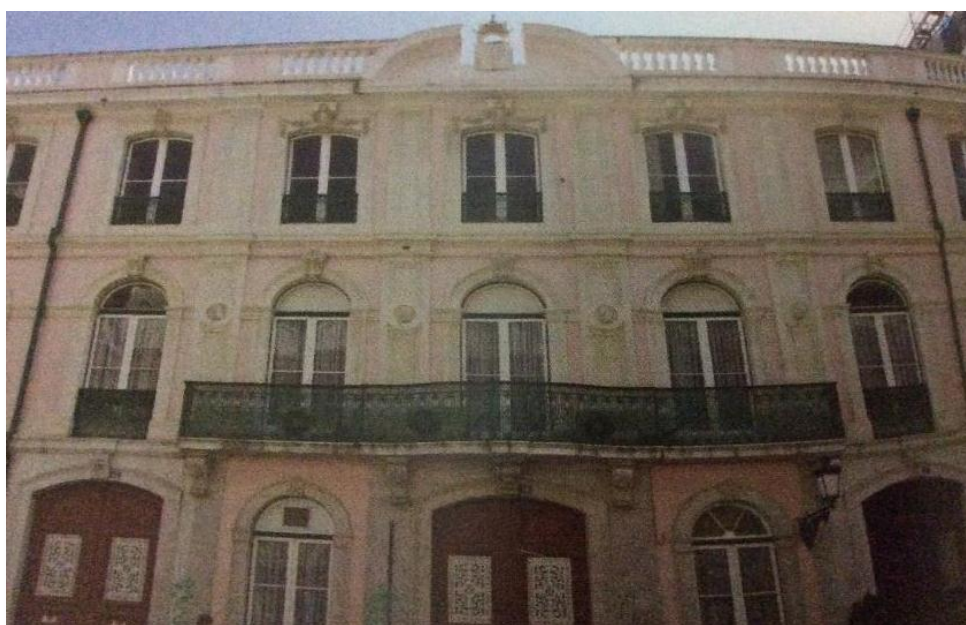
³⁷¹ PINTO; BAENA, *Resenha das famílias titulares e grandes de Portugal*, *Op. Cit.*, p. 18.

³⁷² CAPELA, *Conde de Ferreira*, p. 172

³⁷³ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 12 de fevereiro de 1851; CÂMARA, *O “retalho” do comércio*, p. 255.

não é isso que afirma o historiador José Capela, indicando que ele até constava da lista da polícia de implicados no tráfico de escravos, em 1853. Assim como seus outros comparsas, Oliveira tentaria obter um título de nobreza, na década de 1850, mas não conseguiria. Nem com o empréstimo de 30 contos feito por Pinto da Fonseca.³⁷⁴ Contudo, apesar de não ter conseguido um título, no entanto, o comerciante veria a filha se tornar uma viscondessa. Angello Jr. e Josephina casaram-se em 27 de fevereiro de 1861. A união representou a perpetuação das alianças negreiras do pai traficante, mesmo depois de sua morte.

FIGURA 13: Palacete do Visconde de Loures.



Fonte: CALDEIRA, Jorge. **Escravos e Traficantes no Império Português**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013.

Os recém-casados iriam morar em um palacete de arquitetura romântica (foto acima) na então rua São Francisco, hoje rua Ivens, em Lisboa.³⁷⁵ O jovem visconde seguiria o exemplo do pai investindo em obras urbanas. Foi um dos membros da “Empresa Edificadora”, que tinha como objetivo adquirir terrenos para a construção de casas, conciliando preço e comodidade, para arrendá-las, vendê-las ou trocá-las. A empresa também fazia obras “por conta de terceiros”. Era realmente uma construtora, nos moldes como

³⁷⁴ CAPELA, **Conde de Ferreira**, p. 170-171.

³⁷⁵ Sobre o palacete foram consultados o do Grêmio Literário <<http://www.gremioliterario.pt/historia.php>>; O site Geneall <<http://geneall.net/pt/forum/37659/casa-loures-na-rua-ivens/>>; <http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=22129>.

conhecemos hoje.³⁷⁶ Seus investimentos também envolveram a atividade bancária. Em 1865, Angello Jr era um dos membros da comissão de administração do Banco de Portugal.³⁷⁷

O rapaz também manteria os negócios comerciais em Pernambuco. Em 1870, por exemplo, ele solicitou o aforamento de um terreno de marinha de 30 palmos entre a rua da Saudade e a Travessa dos Ferreiros no bairro da Boa Vista. O pedido foi indeferido.³⁷⁸ Como a área era distante do Porto, sua intenção devia ser de construir sobrados para arrendamento. Essa, contudo, é a última notícia que temos sobre os negócios do 2º visconde de Loures. Em 10 de novembro de 1870, ele morreu em Portugal.³⁷⁹ Não deixou filhos. A viúva iria se casar novamente com outro nobre, o visconde de Valmor. A união foi celebrada pela imprensa como a formação de uma das maiores fortunas de Lisboa.³⁸⁰ A riqueza negreira do traficante Angello Carneiro, portanto, não ficou em sua família. Talvez a falta de descendentes do negociante fosse um retorno da vida, ou até um castigo, pela constituição de seus atos, e de sua fortuna sangrenta através da venda de pessoas.

Cinco anos após a morte de Angello Jr, o palacete romântico da rua São Francisco iria se tornar a sede do Grêmio Literário de Lisboa.³⁸¹ Um dos assíduos frequentadores do Grêmio era o escritor e diplomata Eça de Queirós. Por ter sido esse clube o principal refúgio da elite lisboeta oitocentista, o palacete do visconde é cenário de várias passagens d'*Os Maias*, principal obra do realismo português, publicado em 1888. Inclusive, a personagem Maria Eduarda, que protagoniza o romance incestuoso com o irmão Carlos, morava no prédio ao lado da associação recreativa. Nessa época, a origem negreira da fortuna do primeiro dono do brasão, que estampava a fachada do edifício, ainda devia ser de domínio público. Não seria impossível que Eça de Queirós tivesse até se inspirado na figura do velho lisboeta, primeiro visconde de Loures, responsável por construir a riqueza estampada nas paredes do palacete adquirido pelo seu filho e que então abrigava as discussões literárias e os divertimentos dos quais o autor participava. Quem lê *Os Maias* sabe que a trágica história começa com o romance entre Pedro da Maia e Maria Monforte e sua decorrente desaprovação por parte de Afonso da Maia, pai de Pedro, caracterizado como um homem rico, culto e íntegro. A moça Monforte era conhecida na sociedade como “a negreira”, por ser filha de um antigo negociante que vendia escravos para o Brasil, Cuba e Nova Orleans. O personagem é descrito como um traficante que conseguiu escapar dos ingleses, arrancou uma “fortuna da pele do

³⁷⁶ HDBN, *Correio Mercantil*, 19 de julho de 1866.

³⁷⁷ HDBN, *Diário do Rio de Janeiro*, 19 de janeiro de 1865.

³⁷⁸ HDBN, *Diário de Pernambuco*, 17 de janeiro de 1870; Idem, *Diário de Pernambuco*, 17 fevereiro de 1870.

³⁷⁹ HDBN, *Jornal do Recife*, 27 de novembro de 1870.

³⁸⁰ HDBN, *Jornal da Tarde* (Rio de Janeiro), 16 de dezembro de 1871.

³⁸¹ Site do Grêmio Literário de Lisboa <<http://www.gremioliterario.pt/historia.php>>. Acesso em 16/01/2016.

africano, e agora rico, homem de bem, proprietário, ia ouvir a Corelli a S. Carlos”.³⁸² A descrição do “papá Monforte” assenta-se muito bem na trajetória de Angello Francisco Carneiro e de outros tantos traficantes de sucesso que ao retornarem com seus capitais para Portugal, passaram a empregar o dinheiro negreiro em obras públicas, na aquisição de títulos de nobreza e no cotidiano luxuoso.

Se na segunda metade do século XIX, época em que Eça frequentava o grêmio, havia a lembrança sobre os negócios escusos do primeiro visconde de Loures, hoje em dia há um certo apagamento dessa memória em relação ao palacete. Quem visita o Grêmio Literário atualmente não encontra nada que referencie à riqueza negreira que até reluz, simbolicamente, na conhecida sala Luís XV. Pelo contrário, um dos quadros que decoram a casa é do visconde de Sá da Bandeira, que além de ter sido um dos fundadores da instituição, foi responsável pela organização da política anti-tráfico em Portugal. Nesse sentido, não deve ser coincidência que a imagem do homem que promulgou a lei de 1842, que abolia o tráfico de escravos nas possessões portuguesas, figure hoje no luxuoso palacete que carrega o brasão de um título adquirido por um traficante de escravos. Um negociante que ascendeu de “Angelo dos Retalhos” a visconde e guarda-roupa do rei de Portugal.

Como vimos ao longo deste trabalho, Angello Francisco Carneiro foi um “vendedor de almas” de sucesso. Tido por José Capela, como o maior negreiro em Angola na década de 1820, e como o maior traficante do norte do Brasil, pelo cônsul inglês em 1840, o apagamento da atividade negreira do personagem não aconteceu só em Portugal. Em Pernambuco, após sua morte, o negociante passou a ser lembrado apenas como um visconde português muito generoso, através dos anúncios do Hospital português. Com as doações póstumas, Angello não só pagaria por rezas pela sua alma, mas também pelo silêncio acerca da origem do seu dinheiro.

Nesse sentido, este trabalho foi um resgate da memória dos negócios negreiros desse negociante e depois visconde de Loures que, pela sua proeminência diante de contemporâneos, pode ser tido como o maior traficante estabelecido em Pernambuco. Na narrativa construída, os acontecimentos de sua vida foram delineados a partir de seus negócios em escala atlântica, e de sua influência na sociedade pernambucana oitocentista. Porém, no traçado dos caminhos seguidos por Carneiro outros personagens foram vistos, entre ricos negociantes, tripulantes de navios negreiros e autoridades brasileiras, portuguesas e inglesas. A sua rede mercantil nos fez navegar no cenário dos poderosos do tráfico ilegal de

³⁸² QUEIRÓS, Eça. **Os Maias: Episódios da vida romântica**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira (Saraiva de bolso), 2014, p. 36-37.

escravos onde, muitas vezes, relações comerciais e familiares se imbricavam, fortalecendo alianças em prol do sigilo e da organização dos lucros criminosos

Indubitavelmente, Angello Carneiro ocupa o mesmo panteão vergonhoso ao lado de outros grandes traficantes aclamados pela historiografia como Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá, estabelecidos no Rio de Janeiro, e Joaquim Pereira Marinho, na Bahia. No entanto, o visconde de Loures não teria descendentes para usufruir de uma herança revestida em ouro, mas manchada em sangue.

FONTES

1) Manuscritas:

- *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro:*

Coleção África: “Vários ofícios sobre negócios do reino de Angola: 1797 a 1828”, DL 82.1;

Coleção África: “Extratos dos ofícios do governador de Angola Nicolau de Abreu Castelo Branco”, Ofício nº 61, DL 76.2;

Coleção Documento Navais: Papéis referentes ao tráfico de africanos, DL 1136.49;

Coleção Senador Nabuco, Carta de Sinimbu a Nabuco de Araújo: 7 de abril de 1856, DL 365.92.

- *Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano:*

Inventário de Maria Gertrudes de Oliveira (1840);

Inventário de Izabel Maria da Costa Ramos (1849);

Livro de Notas do Tabelião Bezerra no Recife (1844-45).

- *Arquivo Público de Pernambuco Jordão Emerenciano:*

Porto do Recife, Vigilância Sanitária;

Registros de Passaportes;

Coleção de Polícia Civil;

Fundo de Obras Públicas, código 12.

- *Biblioteca Nacional (Seção de Manuscritos):*

FLORES, Francisco Antonio. Cartas a Joaquim da Fonseca Guimarães. 63, 3, 4 Nº 88.

- *Arquivo Histórico do Itamaraty:*

Comissão Mista anglo-brasileira: Patacho *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1;

Legação Britânica em Londres (1852-1853), 217/3/7, doc. nº 17

- *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*

Alvará: Foro de Fidalgo. Registo Geral de Mercês, D. Pedro V, liv.9, fl.282.

PT/TT/RGM/I/238496;

Alvará: Honras de Moço Fidalgo com exercício na Casa Real. Registo Geral de Mercês,

D. Pedro V, liv. 14, fl.29. PT/TT/RGM/I/238497;

Carta Patente: posto de capitão do regimento de milícias de Bailundo, fl. 176v, Código:

PT/TT/RGM/F/149799.

Carta: Visconde de Loures. Registo Geral de Mercês, D. Maria II, PT/TT/RGM/H/217940,

liv.36, fl.111v-112v;

Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros (Pernambuco).

- *National Archives of Great Britain:*

Foreign Office, **Cowper to Lord Palmerston**, 3 de agosto de 1842, 84-411.

- *Arquivo da Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco*

Cx. 118p, doc. 092;

Cx. 115p, doc. 27;

Cx. 120p, doc. sem número;

Cx. 124 p, documento sem número

- *Laboratório de Pesquisa de Ensino de História (LAPEH-UFPE)*

Projeto Resgate, AHU_ACL_CU_015, Cx.273, D. 18190;

Projeto Resgate, AHU_ACL_CU_015, Cx.273, D. 18211;

Projeto Resgate, AHU_ACL_CU_015, Cx.273, D. 18190;

Projeto Resgate, AHU_ACL_CU_003, CX. 45, D. 3668;

Projeto Resgate, AHU_ACL_CU_003, CX. 45, D. 3668;

2) Digitalizadas

- *The Transatlantic Slave Trade Database* (www.slavevoyages.org)

- *Center for Research Libraries* (<http://www.crl.edu/brazil>):

Brazilian Government Documents, Ministerial Reports (1821-1960), Ministério da Marinha, *Relatório do ano de 1832, apresentado à Assembleia Geral em 8 de maio de 1833*, pelo ministro Joaquim José Rodrigues Torres, U2047, “Marinha 1832-2”;

Idem, Ministério das Relações Exteriores. Relatório do ano de 1833 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1834;

- *Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional:*

Diário de Pernambuco;

O Jornal do Comércio;

Diário Novo;

O Liberal Pernambucano

Echo Pernambucano;

Almanack Administrativo, Mercantil, Industrial da Província de Pernambuco;

Jornal do Recife;

A Voz do Brasil

O Repúblico;

Diário do Rio de Janeiro;
Império do Brasil: Diário Fluminense;
O Pacote do Rio;
O Despertador;
Correio Mercantil;
Jornal da Tarde.

- *Companhia Editora de Pernambuco:*
A Tentativa Feliz

- *Google Books:*

ANDRADE E SILVA, José Justino de. Coleção Cronológica da Legislação Portuguesa Compilada e Anotada (1683-1700). Lisboa: Imprensa Nacional, 1859;

PARLIAMENTARY PAPERS, Brazil Consular (Pernambuco) - Correspondence with the British Commissioners relating to the slave trade (Class A);

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Aline E. De Biase. **Navios Negreiros e Negociantes de Escravos atuantes em Pernambuco, 1831-55**. Trabalho premiado no Prêmio Destaque do Ano da Iniciação Científica do CNPq, 2012.

_____. **O caso do patacho Nova Granada: comerciantes e trabalhadores do mar no tráfico atlântico de escravos para o Brasil (1839-1860)**. Recife: Departamento de História da Universidade Federal de Pernambuco (Monografia de Conclusão de Curso), 2013.

ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (coord.). **Nova História da Expansão Portuguesa (volume X): O Império Africano (1825-1890)**. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

ALVES, José Fernandes. **Os brasileiros: emigração e retorno no Porto Oitocentista**. Porto: 1994.

_____. **Percurso de um brasileiro do Porto – O Conde de Ferreira**. Porto: Revista da Faculdade de Letras, História, II Série, vol. IX, 1992.

AUTOR ANÔNIMO, **Quarenta e cinco dias em Angola: apontamentos de viagem**. Porto: Tipografia de Sebastião José Pereira, 1862.

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

BLOCH, Marc. **Apologia da História ou o Ofício do Historiador**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. **O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013.

CÂNDIDO, **An african slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its hinterland**. Cambridge University Press: African Studies, 2013.

CAPELA, José. **A Burguesia Mercantil do Porto e as Colónias (1834-1900)**. Porto, Afrontamento, 1975.

_____. **Conde Ferreira e Cia: Traficantes de escravos**. Lisboa: Editora Afrontamento, 2012.

_____. **Dicionário de negreiros em Moçambique (1750-1897)**. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007.

_____. **O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1904**. Porto: Edições Afrontamento, 2002.

CARLETTI, Anna. **Ascensão e Queda dos Estados Pontifícios**. Porto Alegre: UFRGS – Núcleo brasileiro de estratégia e Relações Internacionais (NERINT), Artigos: Sistema Internacional, 2010.

CARVALHO, Fausto. **“Maria da Fonte”: o mito popular**. Trabalho apresentado no Congresso A Europa das Nacionalidades – Mitos de Origem: discursos modernos e pós-modernos. Universidade de Aveiro, 2011.

CARVALHO, Flávia Maria de. **Do fundamento ao avassalamento: ritos e cerimônias, alianças e conflitos entre portugueses e sobas do antigo Ndongo**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História (ANPUH), São Paulo, 2011.

CARVALHO, Marcus J. M. **A Repressão ao tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848**. Niterói: Revista Tempo, v. 27, 2009.

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

_____. **No lado africano do tráfico: Trabalho e Rotinas numa feitoria do Benim**. Texto apresentado no 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba (UFPR), de 13 a 16 de maio de 2015.

_____. **O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831**. São Paulo: Revista de História, nº 167, 2012.

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

_____. **O patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831**. Varia História, Belo Horizonte, vol. 30, nº 54, set/dez 2014.

_____. **O “tráfico da escravatura branca” para Pernambuco no ocaso do tráfico de escravos**. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), 149(358): 1-121, jan./mar. 1988.

_____. “Os nomes da *Revolução*: lideranças populares na Insurreição Praieira, Recife, 1848-1849”. São Paulo: **Revista Brasileira de História**, vol. 23, nº45, Jul./2003.

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

DOURADO, Bruna. **Comércio de Grosso Trato e Interesses Mercantis no Recife, Pernambuco (c.1837-c.1871): A trajetória do negociante João Pinto de Lemos**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015.

DOMINGUES DA SILVA, Daniel Barros; ELTIS, David. The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851, in David Eltis e David Richardson (orgs.), **Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database**. New Haven e Londres: Yale University Press, 2008.

DOUVILLE, J. B. **30 mois de ma vie: quinze mois avant et quinze mois après mon Voyage au Congo ou ma justification des infamies débitées contre moi**. Paris: 1833.

EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910**. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1977.

FELNER, Alfredo de Albuquerque; Dias, Gastão Sousa. **Angola: Apontamentos sobre a colonização dos planaltos e litoral do sul de Angola**. Volume 2. Portugal: Agência Geral do Ultramar, Divisão de Publicações e Biblioteca, 1940.

FERNANDES, Cyra. **Os Africanos Livres em Pernambuco, 1831-1864**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH - História, 2010.

FERREIRA, Roquinaldo. **Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade**. Nova York: Cambridge University Press (African Studies), 2012.

_____. **Dos sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal de Escravos e Comércio Lícito em Angola, 1830-1860**. Rio de Janeiro: UFRJ, Dissertação de Mestrado, 1996.

FERREIRA, Marieta de Moraes; VALE, Nayara Galeano do. De Solar da Marquesa de Santos a Museu do Primeiro Reinado. In GOMES, A.C. (Coord.). **Direitos e Cidadania**. Rio de Janeiro, FGV, 2007.

FLORENTINO, Manolo G. **Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

FRAGOSO, João. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 308.

FREYRE, Gilberto. **Um engenheiro francês no Brasil**. Tomo 2. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960.

GARCIA, Rodolfo (org.). **Obras do barão do rio branco VI: efemérides brasileiras**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, Ministério das Relações Exteriores, 2012.

GINZBURG, Carlo. **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa: Difel: Rio de Janeiro, 1991.
_____. “Sinais: raízes de um paradigma indiciário” In: **Mitos, emblemas, sinais: Morfologia e História**. 1ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

GOMES, Amanda Barlavento. **O barão traficante e as redes sociais do tráfico: Francisco Antonio de Oliveira, 1820 - 1855**. Texto apresentado no 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba (UFPR), de 13 a 16 de maio de 2015.

GRINBERG, Keila. **Escravidão e Relações Diplomáticas: Brasil e Uruguai, século XIX**. Texto apresentado no 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2009.

HILL, Pascoe Grenfell. **Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro**. 2ª edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008.

HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. **O que era um trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no século XIX**. Rio de Janeiro: Acervo, v.28, n. 1, Jan./Jun. 2015.

LAW, Robin. **A carreira de Francisco Félix de Souza na África Ocidental (1800-1849)**. Rio de Janeiro: *Topoi*, mar. 2001.

LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. **O tráfico negreiro e a diplomacia britânica**. Caxias do Sul: EDUCS, 1998.

LOURENÇO, Thiago Campos Pessoa. **O Império dos Souza Breves nos oitocentos: política e escravidão nas trajetórias dos comandadores José e Joaquim Breves**. Niterói: Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2010.

MARQUES, João Pedro. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX**. Lisboa: *Análise Social*, vol. 36, nº 160, 2001.

_____. MARQUES, João Pedro. **Tráfico e Supressão no Século XIX: o caso do brigue Veloz**. Porto: *Africana Studia*, nº 5, 2002.

MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. **O Brasil Imperial**. Volume II (1831-1870). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

MILLER, Joseph C. **Way of Death: Merchant Capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830**. The University of Wisconsin Press, 1988.

MORAES, Octavio; AMORIM DE MORAES, Eurydice. **Roteiro do Barão Rodrigues Mendes**. Recife: s/ed., 1967.

NABUCO, Joaquim. **O Abolicionismo**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2010.

NEDELL, Jeffrey D. “The abolition of the Brazilian slave trade in 1850: historiography, slave agency and statesmanship”. In: **Journal of Latin American Studies**, 33, 2001.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. **A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico**. Rio de Janeiro: *Revista Navigator*, volume 8, n. 16, 2012.

PACHECO, Carlos. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: Uma vida de lutas contra as prepotências do poder colonial de Angola**. Lisboa: *Revista Internacional de Estudos Africanos*, nº 16-17, 1992-1994.

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

PEREIRA DA COSTA, Francisco A. **Anais Pernambucanos**. Vol. 2. Recife: Fundarpe, 1983.

PINTO, Albano da Silveira; BAENA, Visconde de Sanches de. **Resenha das famílias titulares e grandes de Portugal**. Tomo 2. Lisboa, 1883.

PIRES, Ana Flávia Cicchelli. O caso da escuna Destemida: repressão ao tráfico na rota da Costa da Mina – 1830-1831. In: SOARES, Mariza de Carvalho (org.) **Rotas Atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro**. Niterói: EdUFF, 2007.

_____. Subterfúgios e novos padrões de organização no tráfico ilegal de escravos: o caso do brigue Asseiceira. In: **Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional**. Porto Alegre: UFRGS, outubro de 2005.

_____. **Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda**, Niterói: Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 2006.

PONCIONI, Claudia. **Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro francês fourierista**. Recife: Cepe, 2010.

QUEIRÓS, Eça. **Os Maias: Episódios da vida romântica**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira (Saraiva de bolso), 2014.

RICUPERO, Rubens. O Brasil no Mundo. In: SILVA, Alberto da Costa e (Org.). **História do Brasil Nação: Crise Colonial e Independência (1808-1830)**. Volume 1. Rio de Janeiro: Fundação Mapfre e Editora Objetiva, 2011.

ROCHA, Limério Moreira da. **Corsários no litoral cearense**. Revista do Instituto do Ceará, 1993.

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

_____. **Os traficantes de escravos e seu “Infame Comércio” (1827-1860)**. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 15, nº 29, 1995.

RODRIGUES, José Honório. **Brasil e África: outro horizonte**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel. **O Alufá Rufino: Tráfico, Escravidão e Liberdade no Atlântico Negro (1822-1853)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SILVA, Alberto da Costa e. **A Manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

_____. **Francisco Félix de Souza - mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Ed. UFRJ, 2004.

SCHWARCZ; STARLING. **Brasil: Uma Biografia**. 1ª Edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

VASCONCELOS, Everardo. **Piratas, corsários e aventureiros em Pernambuco**, p. 224-225. Prefeitura Municipal do Recife: Revista Arquivos. Diretoria de Documentação e Cultura, nº 7 a 20, dez. 1951.

VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX**. São Paulo: Corrupio, 1987.

_____. **Jean-Baptiste Douville: Naturaliste Calomnié ou Imposteur Démasqué?** Salvador: Afro-Ásia, nº 12, 1976.

VERRI, Gilda Maria Whitaker. **Tinta sobre papel: livros e leituras em Pernambuco no século XVIII (1759-1807)**. Volume 2. Recife: Ed. Universitária, Secretaria de Educação e Cultura, Pernambuco, 2009.

VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. **Preços dos escravos em Pernambuco no século XIX**. Brasília: Textos para Discussão, Departamento de Economia da UnB, nº 252, 2002.

XIMENES, C. F. L., **Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887**. Salvador: Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia, 1999.

APÊNDICE - Os prédios de Angello pelo Recife.

***BAIRRO DA BOA VISTA**

Aterro da Boa Vista:

Nº86: Sobrado com uma loja e dois andares

Nº 88: Sobrado com uma loja e três andares

Rua da União:

Nº 14-B: Casa Térrea

Nº 14-C: Casa Térrea

Nº 14-D: Casa Térrea

Nº 14-G: Casa Térrea

Nº 14-H: Casa Térrea

Nº 14-I: Casa Térrea

Nº 14-L: Casa Térrea

Rua da Saudade:

Nº 1: Casa Térrea

Nº 3: Casa Térrea

Nº 5: Casa Térrea

Nº 7: Casa Térrea

Nº 9: Casa Térrea

Nº 11: Casa Térrea

Nº 13: Casa Térrea

Rua da Imperatriz:

Nº 86: Sobrado

Nº 88: Sobrado

Rua do Hospício:

Nº 53: Sobrado

Rua da Aurora:

Nº 36: Sobrado

BAIRRO DO RECIFE*Rua do Apolo:**

Nº 2: Sobrado

Nº 4: Sobrado

Nº 12: Sobrado

Nº 14: Sobrado

Nº 16: Sobrado

Rua do Trapiche (todos os prédios eram tidos em sociedade com Elias Baptista da Silva e João Pinto de Lemos):

Nº 3: Sobrado com um andar e três trapiches.

Nº 5: Sobrado com um andar

Nº 7: Sobrado com um andar

Nº 9: Sobrado com um andar

Nº 11: Sobrado com um andar

Nº 13: Sobrado com um andar

Nº 15: Sobrado com um andar

Nº 17: Sobrado com um andar

Fontes: *Diário de Pernambuco*, 17 de julho de 1858; *Diário de Pernambuco*; 24 de agosto de 1858; *Diário de Pernambuco*, 5 de outubro de 1858; *Diário de Pernambuco*, 30 de setembro de 1869.

.