

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

AMANDA BARLAVENTO GOMES

**A TRAJETÓRIA DE VIDA DO BARÃO DE BEBERIBE, UM
TRAFICANTE DE ESCRAVOS NO IMPÉRIO DO BRASIL
(1820 – 1855)**

RECIFE
2016

AMANDA BARLAVETO GOMES

**A TRAJETÓRIA DE VIDA DO BARÃO DE BEBERIBE,
UM TRAFICANTE DE ESCRAVOS NO IMPÉRIO DO
BRASIL (1820 – 1855)**

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.

Orientador: Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho.

**RECIFE
2016**

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria Janeide Pereira da Silva, CRB4-1262

G633t Gomes, Amanda Barlavento.
A Trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no Império do Brasil (1820-1855) / Amanda Barlavento Gomes. – 2016.
149 f. : il. ; 30cm.

Orientador: Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2016.
Inclui referências.

1. Pernambuco - História. 2. Escravos – Tráfico. 3. Oliveira, Antonio Francisco de, 1784 - 1871. 4. Brasil – História – Império, 1822 - 1889. I. Carvalho, Marcus Joaquim Maciel de (Orientador). II. Título.

981.33 CDD (22.ed.) UFPE (BCFCH2016-103)

AMANDA BARLAVENTO GOMES

**A trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos
no Império do Brasil (1820-1855)**

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: **12/07/2016**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho
Orientador (Universidade Federal de Pernambuco - UFPE)

Prof. Dr. Cristiano Luis Christillino
Membro Titular Interno (Programa de Pós-Graduação em História - UFPE)

Prof. Dr. Bruno Augusto Dornelas Câmara
Membro Titular Externo (Universidade de Pernambuco - UPE)

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães
Membro Titular Externo (Universidade Federal Fluminense - UFF)

ESTE DOCUMENTO NÃO SUBSTITUI A ATA DE DEFESA, NÃO TENDO VALIDADE PARA FINS DE COMPROVAÇÃO DE TITULAÇÃO.

Luiz XI de França, para promover as artes e as sciencias, tratava com particular distinção, e até admitia as vezes a sua meza qualquer individuo que sobresahia em algum conhecimento util. Um rico fabricante, a quem esta honra havia sido muitas vezes concedida , animado pelas maneiras afaveis do rei, lhe pediu um dia o titulo de barão. O rei concendeu-lhe facilmente, mas dahi em diante não lhe fez mais o mesmo acolhimento. Ousando elle um dia fazer ao rei esta observação, lhe respondeu S. M. “Eu vos honrava quando ereis o primeiro fabricante de meu reino, hoje que sois o ultimo dos fidalgos, não mereces distinção alguma.

(O Capibaribe. 19 de setembro de 1849. Fl. 4.)

AGRADECIMENTOS

Este trabalho concretizou-se com a ajuda de muitas pessoas, umas que acompanharam todo o processo, e outras, que marcaram com suas grandes contribuições em momentos chave da minha caminhada. Aqui cito uma parte delas, mas, mesmo os que não foram citados, estarão igualmente cravejados neste trabalho.

Agradeço aos meus familiares, em especial aos meus pais, Marcos e Cristina, que sempre me apoiaram e acreditaram que a busca pelo conhecimento é possível. Sou muito grata também a minha avó Vanilda, professora de história, mulher lutadora, que mudou a realidade de muitos adolescentes do Alto do Pascoal através dos seus ensinamentos, e que me inspirou e motivou a ser professora e pesquisadora. Para minha Tia Dora, agradeço pelo suporte, e para Milu a companhia desinteressada constante. À Mario, pela paciência em ler e escutar milhares de vezes cada descoberta nos documentos e com quem compartilhei minhas inquietações.

Devo, ao Professor Marcus Carvalho, um agradecimento especial pela orientação dedicada, pela confiança e pela oportunidade de me apresentar ao mundo da pesquisa, sem sua contribuição esse trabalho não seria possível.

Ao Professor Carlos Gabriel Guimarães, que me recebeu de braços abertos no Rio de Janeiro, e ampliou minha visão sobre a pesquisa. Sou grata também aos ensinamentos dos professores José Bento da Rosa, Suely Almeida, George Félix Cabral, Cristiano Christillino e Bruno Câmara.

Não poderia deixar de agradecer ao meu amigo Paulo Cadena, pela ideias trocadas, pelos vários livros emprestados, por sempre me ajudar nos momentos mais difíceis e por ser meu companheiro de arquivos.

Gostaria de agradecer também aos funcionários dos arquivos nos quais pesquisei, tanto em Recife, quanto no Rio de Janeiro, em especial, aos funcionários do Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, sempre prestativos e dispostos a contribuir com seu conhecimento sobre o acervo.

RESUMO

Este trabalho investiga o tráfico de escravos em Pernambuco de 1820 a 1855 a partir da trajetória de vida do negociante de escravos Francisco Antonio de Oliveira, o Barão de Beberibe. Com base nesse personagem, foram analisados os comportamentos e a dinâmica social do comércio de escravos em Pernambuco no contexto Imperial do Brasil escravista, demonstrando assim, o mundo em que este personagem viveu e como ele o viveu. A partir das investigações das malhas tecidas pelos negociantes, suas influências políticas no comércio Atlântico de escravos e as relações com Francisco Antonio de Oliveira, foi possível compreender como ele se inseriu na economia, na política e nas ações do cotidiano nessa mesma sociedade; além disso, suas relações comerciais e políticas com a elite brasileira foram importantes para a compreensão da permanência do comércio de escravos, mesmo após a lei atitráfico de 1831, momento que o levou á diversificação dos seus investimentos financeiros, através da fundação de empresas e bancos em sociedade com importantes capitalistas. Sua busca pelo enriquecimento e poder o conduziu por caminhos que levaram ao título de Barão de Beberibe, agraciado em 1853.

Palavras-chave: Tráfico de escravos. Negociante. Francisco Antonio de Oliveira.

ABSTRACT

This Dissertation investigates the transatlantic slave trade to Pernambuco, between 1820 and 1850, focusing on the life trajectory of a slave dealer, the Baron of Beberibe, Francisco Antonio de Oliveira. The study of that slave dealer's social life and networks allows us to observe the dynamics and behavior of the slave trade in Imperial Brazil, and shows aspects and processes of the world he lived. His contacts with other businessmen, his political and economic influence allowed him to broaden his participation in the slave trade, the economy and politics of Pernambuco. His personal, political and mercantile networks allowed him to participate in the Brazilian imperial elite and later diversify his business interests, in order to include banking and other business partnerships with other merchants and businessmen in Pernambuco.

Keywords: Slave trade. Dealer. Francisco Antonio de Oliveira.

LISTA DE IMAGENS, QUADROS, MAPAS E GRÁFICOS

Relação de Imagens:

- Figura 1:** Passaporte do Brigue *Activo* autorizando viagem para Molembo emitido em 17 de setembro de 1825.....62
- Figura 2:** Brasão de Armas do Barão de Beberibe, Francisco Antonio de Oliveira, titulado em 1853.....70
- Figura 3:** “Casa Imperial Brasileira, Barão de Beberibe. Francisco Antônio D'Oliveira (1788-1855) - Prato em porcelana européia.....70
- Figuras 4 e 5:** Augusto Frederico de Oliveira e Maria Josefina Pereira Pinto, Filho e 2ª esposa de Francisco Antonio de Oliveira.....74
- Figura 6:** Planta do conjunto de sobrados construídos em 1840 por Francisco Antonio de Oliveira na Rua da Aurora, entre eles o Solar do Barão de Beberibe.....101
- Figura 7:** Jazigo perpétuo da Família do Barão de Beberibe.....113
- Figura 8:** Assinatura de Francisco Antonio de Oliveira como Presidente da Câmara.....114
- Figura 9:** Caricatura de João Pinto de Lemos.....122

Relação de tabelas quadros:

- Tabela 1:** Viagens Negreiras de Francisco Antonio de Oliveira (1822-1831).....34
- Quadro 1:** Negociantes envolvidos nas diversas viagens que realizou a escuna *Velha de Deus* (1821-1830).....40
- Quadro 2:** Bens imóveis do casal Francisco Antonio de Oliveira e M^a Gertrudes Carneiro.....100

Relação de mapas e gráficos:

- Mapa 1:** Recorte com destaque para Molembo e Cabinda e Ambriz.....38
- Mapa 2:** Baía do Benin e seus importantes Portos. A trajetória do Brigue *Activo*, que compreendeu os portos de Elmina, Acra, Porto Novo e Badagri.....57
- Mapa 3:** Rio Yewa, Badagri, Enseada de Badagri e região dos Lagos.....59
- Gráfico 1:** Porcentagens referentes aos destinos na África das 25 viagens negreiras com envolvimento de Francisco Antonio de Oliveira (1822-1831).....42

LISTA DE ABREVIATURAS

AHI – Arquivo Histórico do Itamaraty

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT – Arquivo Nacional Torre do Tombo

APEJE – Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano

BN – Biblioteca Nacional

IHGB – Instituto Histórico Geográfico Brasileiro

IAHGP – Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

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

TSTD – The Transatlantic Slave Trade Database

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
PARTE I: Tráfico e traficantes de escravos em Pernambuco, 1820 – 1831: As malhas comerciais de Francisco Antonio de Oliveira.....	19
CAPÍTULO 1 - Tráfico de escravos em Pernambuco e políticas internacionais antitráfico.....	19
CAPÍTULO 2 – As Viagens Negreiras de Francisco Antonio de Oliveira.....	34
CAPÍTULO 3 - Travessias Atlânticas.....	47
PARTE II: O Vereador <i>mete cabeças</i> e o tráfico de escravos.....	67
CAPÍTULO 4 - O Barão de Beberibe.....	67
CAPÍTULO 5 - <i>Nascido inda não era, já mamava:</i> A carreira política de Francisco Antonio de Oliveira.....	81
CAPÍTULO 6 - Francisco Antonio de Oliveira no governo do Barão da Boa Vista.....	92
CONSIDERAÇÕES FINAIS	122
FONTES	131
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	135

INTRODUÇÃO

Há cerca de vinte anos que moro no Espinheiro, bairro que fica na zona Norte do Recife. Minha residência está localizada no cruzamento entre a Rua Amélia e a Rua da Hora. Sempre caminhei pelo meu bairro, apreciando com frequência os casarões das redondezas na Av. Rui Barbosa, ali onde antes era o conhecido bairro da Ponte do Uchoa, a beira do Rio Capibaribe. Minhas visitas ao Museu do Estado de Pernambuco foram muitas ao longo desses anos. Apreciava até mesmo as árvores antigas que margeiam as ruas e enchem de sombras as calçadas. Em minha infância, jamais poderia imaginar que estava andando nos terrenos que um dia pertenceram a Francisco Antonio de Oliveira, na rua que teve o nome oferecido em homenagem a sua filha Amélia, no Museu do Estado de Pernambuco, que havia sido o Palacete de Beberibe, seu sítio. Jamais poderia imaginar que um dia, estaria pesquisando a história de uma pessoa que esteve indiretamente tão próxima a mim.

A cidade estava o tempo todo falando, a riqueza proveniente do tráfico esteve sempre lá, ao meu redor, mas eu só consegui ouvir quando apreendi aquele passado e criei uma relação com ele. Ao observar minha cidade, sinto um misto de beleza e arrepio, pois por trás do que foi uma “onda de urbanização” está a sombra e os rastros desse “infame comércio”. Por trás de muitas das belas construções está o financiamento dos grandes traficantes de escravos de Pernambuco. Essa urbanização da metade da década de 1830, tão afamada por alguns historiadores, deixou o rastro do sofrimento de seres humanos escravizados, tirados do seio de sua terra para enriquecimento de poucos.

Como disse Raimundo Arraes, “a cidade é um arquivo de tempos e memórias”, por isso, é preciso dá-la importância, “perceber o caminho até se chegar ao arquivo”, “observar os rodapés da história dentro da cidade.”¹ Foram nesses caminhos que me deparei com as entrelinhas da história do Recife.

Como é impossível reviver o passado de uma cidade, cabe a um olhar mais apurado tornar visível o invisível, identificando se existe realmente uma linha que separa “o estampido das rodas do uivo dos lobos”². Mas é preciso tomar cuidado, pois, nas sábias palavras do personagem Marco Pólo, “jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a

¹ Dito em palestra oferecida pelo Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, no dia 14/04/2014. ARRAIS, Raimundo. **Pântano e o riacho**: A formação do espaço público no Recife do século XIX. São Paulo: Humanitas/FFCLH/USP, 2004.

² CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p. 35.

descreve.”³, pois, sempre dependentes da memória, estão sujeitas as interpretações de um tempo. As cidades em Pernambuco sofrem com a falta de memória do tráfico de escravos, mesmo este sendo o 3º maior ponto negreiro do Brasil e o 4º das Américas⁴.

O tráfico de escravos foi colocado de lado, e como ele, seus personagens, mesmo que boa parte dos seus prédios históricos tenham sido construídos com o dinheiro, e braços, provenientes dele. Estudos sobre o tráfico de escravos em Pernambuco, com destaque para o pioneirismo do Historiador Marcus Carvalho, têm apontado para um grupo de comerciantes de grosso trato, que detinham parte da riqueza, e estavam envolvidos no comércio de seres humanos. Esses comerciantes atuavam em vários âmbitos da sociedade, além do comercial e, no século XIX, eram pessoas influentes com peso e voz.

Esta dissertação investiga o tráfico de escravos em Pernambuco de 1820 a 1855, a partir da trajetória de vida do negociante de escravos e capitalista Francisco Antonio de Oliveira, o Barão de Beberibe. Por negociante e capitalista, entende-se a definição proposta por João Fragoso, como o sujeito que controla setores vitais do comércio, como o tráfico de escravos, importação/exportação e abastecimento, além de emprestar dinheiro e possuir terras e plantações,⁵ mas também aqueles que imobilizavam parte do seu capital na compra de prédios, e investiam outra parte em empresas.

Com base nesse personagem, foram analisados os comportamentos e a dinâmica do comércio de escravos entre Pernambuco, e principais províncias envolvidas no tráfico, no contexto do Brasil Imperial, demonstrando assim, o mundo em que este personagem viveu e como ele o viveu, apontando qual o papel dos negociantes de escravos dentro da política e do sistema escravista que forçou a migração de milhões de pessoas para o Brasil e diversas partes do mundo.

O primeiro contato que tive com Francisco Antonio de Oliveira, foi através das pesquisas de Marcus Carvalho, onde ele já o apresentava como traficante de escravos. A partir daí me interessei pelo tema e, ao longo de minhas pesquisas, ainda como graduanda, no programa de pesquisa PIBIC, orientada pelo mesmo historiador, interessei-me também pelo personagem com seus múltiplos papéis na sociedade. Este trabalho faz uma análise além do indivíduo em si, levando em conta também outras vidas que com ele se relacionaram e os acontecimentos que envolveram sua trajetória.

³ CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. Marco Pólo é o personagem principal do livro.

⁴ ELTIS, David E RICHARDSON, David. **Atlas of the Transatlantic Slave Trade**. New Haven e Londres: Yale University Press, 2010.

⁵ FRAGOSO, João. **Barões do Café e sistema agrário escravista: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888)**. Rio de Janeiro: 7 letras, 2013.

Para Pierre Bourdier, uma vida,

“é o conjunto dos acontecimentos de uma existência individual concebida como uma história e o relato dessa história (...) linguagem simples que descreve a vida como um caminho, uma estrada, uma carreira com encruzilhadas, seus ardis e suas emboscadas (...), um trajeto, uma corrida.”⁶

Ainda de acordo com Bourdier, uma trajetória de vida se constrói a partir da compreensão dos sucessivos campos onde ela se desenrolou e o confronto desses campos com o personagem⁷. A trajetória de vida de Francisco Antonio de Oliveira é apresentada nesta dissertação através da sua atuação como comerciante de escravos, político, e como pessoa influente na sociedade pernambucana entre os anos de 1820 a 1855. Sua trajetória envolveu questões relevantes quanto a sua grande atividade negreira na década de 1820, a formação do Estado Nacional, já corrompido pela ilegalidade da manutenção do tráfico após a lei de 1831, além de explorar os pormenores das relações comerciais e políticas na esfera Municipal, tirando personagens da obscuridade histórica e traçando caminhos para a história da riqueza comercial em Pernambuco.

A intenção não foi a de construir uma biografia tradicional, mas de sobrepor sua vida individual por algo de significação histórica, compreendendo suas negociações, suas adaptações às mudanças, suas práticas sociais e vida cotidiana.⁸

Mesmo não conseguindo localizar o inventário de Francisco Antonio de Oliveira, muitos dos seus bens foram identificados através de minuciosa pesquisa em jornais do século XIX, e através do confronto de informações contidas no inventário de sua primeira esposa Maria Gertrudes Carneiro, no testamento do seu filho primogênito Augusto Frederico de Oliveira e no Processo de titulação como Barão de Beberibe. Além disso, por ter sido uma pessoa notória em sua época, já havia um discurso construído sobre o personagem, principalmente nos periódicos, isso foi benéfico, uma vez que foi possível identificar uma visão imaginária sobre ele, e usar essas informações para construir uma nova visão do indivíduo e do mundo em que ele viveu.

O tráfico de escravos era o principal negócio de Francisco Antonio de Oliveira. Foi importante comerciante de escravos em Pernambuco na década de 1820, mas como era

⁶ BOURDIER, Pierre. **A ilusão biográfica**. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. (orgs.) Usos e abusos da história oral. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2006. p. 183.

⁷ Ibid., p. 190.

⁸ BARROS, José D'Assunção. **O Campo da História: especialidades e abordagens**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2004. p. 193.

comum naquele comércio, não agia sozinho. O tráfico de escravos tinha lógica própria de funcionamento⁹, por esse motivo, movimentava uma vasta rede de sociabilidade¹⁰ envolvendo homens de grande fortuna, inseridos nas esferas política e social do Brasil no século XIX. Para manter as empresas do tráfico, eram necessários vários meios complexos de comunicação e financiamento, era um “empreendimento moderno”.

A atividade negreira de Oliveira estava ligada a comerciantes atuantes na Praça de Pernambuco, Rio de Janeiro, África e Portugal, como o negociante Joaquim Ferreira dos Santos, o Conde de Ferreira. Associou-se várias vezes também a Francisco Ribeiro de Brito e Antonio de Queirós Monteiro Regadas, ambos negociantes de escravos em Angola e parentes no Brasil dos comerciantes Joaquim Ribeiro de Brito e Francisco de Queirós Monteiro Regadas respectivamente. Mantinha relações mercantis também com os comerciantes de Pernambuco, Ângelo Francisco Carneiro, João Pinto de Lemos e Elias Batista da Silva, entre outros grandes empresários, não apenas no negócio negreiro, mas também investidores na indústria, negócios bancários e agricultura do Brasil.

Oliveira conquistou prestígio social e político, expandiu sua influência para além da sua Província. Foi vereador do Recife pelo Partido Conservador por mais de vinte anos (1833 a 1855), vários deles como presidente da Câmara. Nesse período, estreitou laços com políticos de importante atuação na Corte, como o Barão, depois Conde da Boa Vista, que foi Senador do Império, além dos também amigos senadores Joaquim Pinto de Campos, José Thomaz Nabuco de Araújo, Pedro Francisco de Paula Cavalcanti e Albuquerque, o Visconde Camaragibe. Iniciou seus filhos na carreira política, usando-os como extensão de si mesmo no Império, através da eleição de seu filho Augusto Frederico de Oliveira, que em 1845, tornou-se deputado geral, residindo no Rio de Janeiro.

Estudos sobre o tráfico de escravos no Brasil têm apontado para a ligação das políticas locais e Imperiais na manutenção desse comércio em sua fase ilegal, pós 1831. Dessa forma, as relações comerciais e políticas de Francisco Antonio de Oliveira fora e dentro de Pernambuco são importantes para identificarmos como a rede¹¹ do tráfico se entrelaçava as decisões políticas e econômicas no Brasil do século XIX.

⁹ FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: Séculos XVIII e XIX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. p. 23.

¹⁰ Entende-se por rede de sociabilidade o conceito proposto no trabalho de Michel Bertrand, como um conjunto de relações mútuas que proporcionam a circulação de bens e serviços e podem representar vínculos envolvendo relações adjacentes com vários setores sociais. BERTRAND, Michel. **De La familia a la red de Sociabilidad**. Revista Mexicana de Sociologia. Vol. 61. n° 2. Abril e junho de 1999. p. 119 e 120.

¹¹ O conceito de rede utilizado nesta dissertação é o mesmo usado por Maria Fernanda Martins, onde a noção rede é entendida “como representação das interações contínuas das diferentes estratégias individuais. Segundo M. Gribaudi, o conceito implica a necessária identificação dos grupos que atuam em um determinado contexto,

A configuração do comércio de escravos realizado por Oliveira mudou entre as décadas de 1830 e 1850, assim como a de muitos outros negociantes. Suas embarcações mais atuantes deixaram de apresentar registro no Recife, passando a abastecer o mercado do Rio de Janeiro, além disso, seu envolvimento político exigia uma postura diferenciada.

O período Regencial foi responsável pela ascensão política de Francisco Antonio de Oliveira, uma vez que sua ligação na década de 1830 com o então presidente da Província de Pernambuco Barão da Boa Vista, possibilitou o uso de sua fortuna para financiar campanhas de candidatos do partido Conservador e foi um dos que auxiliou Boa Vista a concretizar seu governo urbanizador. Coincidência, ou não, havia a tentativa de silêncio sobre suas atividades negreiras, que, provavelmente, diminuiriam com a ilegalidade, mas isso não o enfraqueceu, uma vez que procurou buscar espaços de poder que lhe proporcionassem contato com recursos financeiros da Província, como quando se envolveu nas obras públicas e quando foi Presidente da Câmara Municipal do Recife.

Francisco Antonio de Oliveira possuiu laços de amizade que se interligaram numa rede de sociabilidades tão vasta, que se prolongou por vários espaços distintos da sociedade, mostrando que esse trabalho é mais um passo importante no estudo sobre o tráfico de escravos no século XIX.

É interessante observar que, apesar dos esforços de alguns historiadores, e embora pareça ser este um tema óbvio, ainda sabe-se pouco sobre a vida desses negociantes de imensa riqueza, poder e influência, menos ainda sobre os detalhes de seus negócios. Apesar de sua intensa vida social e política em Pernambuco, Francisco Antonio de Oliveira permaneceu esquecido pela historiografia tradicional.

O tráfico de escravos tornou-se assunto recorrente na historiografia ocidental na década de 1970, com a publicação de Philip Curtin (1969), que estudou o tráfico de escravos a partir da construção de um censo¹², estatísticas acerca da “maior migração forçada da história

grupos e indivíduos que se cruzam e se sobrepõem, mas que nem por isso perdem suas identidades próprias, suas histórias e suas relações. Implica basicamente a definição das reais ligações que mantêm os grupos sociais e os conteúdos que neles são negociados.” MARTINS, Fernanda Maria. **Os tempos da mudança: elites, poder e redes familiares no Brasil, século XVIII e XIX.** in: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Conquistadores e Negociantes: História de elites no Antigo Regime nos trópicos. América Lusa, séculos XVI a XVIII.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 432.

¹² CURTIN, Philip D. **The Atlantic Slave Trade: A Census.** The University of Wisconsin Press, 1969; KLEIN, Herbert. **The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade.** Princeton: Princeton University Press, 1978; ELTIS, David. **Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade.** Nova York/Oxford: Oxford University Press, 1987.

humana”¹³. Dos estudos estatísticos de Curtin, Herbert Klein, Sthenphen D. Behrendt e David Richardson, desenvolveu-se um banco de dados contendo várias viagens de navios negreiros para o continente americano entre os anos de 1595 a 1866. O estudo desses autores suscitou várias pesquisas quantitativas sobre o tráfico e na criação do site *the transatlantic slave trade voyage database*, contudo, apesar de sua importância, essa perspectiva não revela aspectos relevantes dessa história e várias ainda são as lacunas que permeiam esse tema, levando a novos estudos sobre a temática que está longe do esgotamento. Por ser um comércio que estava sempre em atividade e movimentava uma vasta rede de grupos mercantis e político-financeiros, permite diferentes tipos de abordagem. No Brasil, o tema também tem sido bastante estudado pela historiografia mais voltada para a História Política, Econômica e Social.

No âmbito da História Social, tem sido recorrente o estudo de pontos específicos do tráfico de escravos, como a utilização da biografia individual para uma abordagem mais ampla sobre o assunto, a construção de uma narrativa a partir de documentação que mostra um fato ocorrido, ou a trajetória de um personagem que é capaz de se ligar aos fatos históricos já conhecidos.

Não se pode falar sobre a História do tráfico de escravos sem englobá-lo numa esfera muito maior que foi denominada de História do Atlântico, referindo-se as relações que ultrapassam as fronteiras continentais através de um conjunto global de comunicação caracterizado, principalmente, por suas trocas culturais. Essas relações envolveram, pela primeira vez, os continentes Americano, Africano e Europeu. Marcus Rediker aponta para o fato de que as mudanças no fazer historiográfico vêm dando mais espaço a História Social, permitindo um estudo mais profundo das sociedades que envolvem esse conjunto de comunicação atlântica, e tem no tráfico Atlântico de escravos uma peça fundamental para a compreensão desses processos¹⁴.

Historiadores como Robin Law, com seus estudos sobre a Diáspora africana e que escreveu sobre a carreira do negociante Francisco Félix de Souza¹⁵; Roquinaldo Ferreira, que escreveu sobre as redes sociais do tráfico de escravos em Benguela entre os séculos XVIII e XIX¹⁶; Beatriz Gallotti Mamigonian, com seus estudos sobre as transformações da escravidão

¹³ FERREIRA, Roquinaldo. **Uma Virada nos estudos do Tráfico de Escravos**. Afro-Ásia, n° 44 (2011). pp. 309 a 311.

¹⁴ < <http://www.marcusrediker.com/> > Acessado em março de 2014.

¹⁵ LOW, Robin. **A carreira de Francisco Félix de Souza África Ocidental (1800-1849)**. *Topoi*, Rio de Janeiro, mar. 2001. pp. 9 a 39.

¹⁶ FERREIRA, Roquinaldo. **Biografia, Mobilidade e Cultura Atlântica: A Micro-Escala do Tráfico de Escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX**. Revista Tempo, Rio de Janeiro, janeiro de 2006. pp. 23 a 49.

no século XIX e a influência do tráfico nessas transformações¹⁷, os artigos de João Pedro Marques e Carlos Pacheco sobre o negociante de escravos em Angola Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo¹⁸, os artigos de Marcus Carvalho que relacionam o partidarismo de Pernambuco à repressão ao tráfico de escravos naquela província, estarão presentes nesta dissertação por apresentarem os negociantes de escravos e demais envolvidos nesse negócio como uma das questões centrais na construção da história sobre o tráfico de escravos, sendo um ponto de partida para compreender melhor a trajetória de vida de Francisco Antonio de Oliveira.

São também salutares as obras de pesquisadores como Pierre Verger, autor do livro *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*¹⁹, aborda o tráfico de escravos, sua organização, quem eram os seus comerciantes. Também fala sobre os locais onde esse comércio era mais freqüente na África e Bahia, como os traficantes faziam para burlar as leis anti-tráfico (nacionais e internacionais), entre outros aspectos, sem deixar de relacionar os estreitos laços entre o Brasil e a África; Manolo Florentino, *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro, Séculos XVIII e XIX*²⁰, aborda a dinâmica própria desenvolvida para esse “comércio de almas”, como ele o chama. O livro refere-se a necessidade de nos voltarmos mais para o continente Africano, contudo sua abordagem é direcionada para a historiografia econômica do tráfico, estudando-o como uma empresa, onde o comerciante de escravos era o grande empresário que visava a oferta e a procura. Defende a posição de que era intencional a manutenção e a permanência do sistema escravista para a existência de um fluxo inesgotável de mão de obra para a manutenção da economia do Brasil.

Leslie Bethell em seu livro *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a Questão do Tráfico de Escravos 1807 – 1869*²¹, enfatiza as questões políticas e diplomáticas que envolviam o tráfico de escravos. Aponta quais fatores teriam ocasionado a supressão e posterior abolição desse comércio em escala mundial e no Brasil,

¹⁷ MAMIGONIAN, Beatriz; GRINBERG, Keila. Dossiê: “**Para Inglês ver**” Revisitando a lei de 1831. Revista estudos Afro-Asiáticos n° 1-2-3, 2007. pp. 87-90.

¹⁸ MARQUES, João Pedro. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX**. Revista Análise Social, volume 36 (160), 2001.

PACHECO, Carlos. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: Uma vida de luta contra as prepotências do poder colonial em Angola** (1ª parte). Revista Internacional de Estudos Africanos, n° 16 e 17. 1992 – 1994. pp. 49 a 102.

¹⁹ 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.

²⁰ FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro, Séculos XVIII e XIX**. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1993.

²¹ BETHELL, Leslie. **A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a Questão do Tráfico de Escravos 1807 - 1869**. Rio de Janeiro, Editora da Universidade de São Paulo, 1976.

apresentando casos de apreensão de navios negreiros mostrando o papel das Comissões Mistas e da Inglaterra dentro dessa supressão, além de entrar a fundo nas vias políticas entre as nações mundiais e o tráfico, mostrando diversos tratados assinados entre elas, como as mesmas reagiram diante do papel central da Grã-Bretanha na maioria desses tratados, principalmente com relação ao Brasil.

Além das importantes obras: *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850*²², do Historiador Marcus J. M. de Carvalho. Trata-se de um dos únicos livros que abordam o tráfico de escravos em Pernambuco, fazendo um panorama desse comércio no período de 1822 – 1850, mostrando relatos e citando nomes de vários traficantes de escravos que atuavam em Pernambuco. Coloca de maneira contraditória o Pernambuco das revoluções liberais e aquele das revoltas escravas. E a obra de João José Reis, Flávio dos Santos Gomes, Marcus J. M. de Carvalho, *O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)*²³, percebe-se uma abordagem social da História do tráfico Atlântico e da escravidão no Brasil, atando os fragmentos da vida do personagem Rufino José Maria a um amplo painel acerca do tráfico de escravos para o Brasil no século XIX, mostrando, através de sua trajetória, o funcionamento desse comércio, suas leis, suas dificuldades, além de casos de apreensões de navios e julgamentos por desrespeito as leis internacionais de comércio, o papel dos negociantes de escravos nos processos que iam, desde o planejamento da viagem, até uma possível apreensão por comércio ilegal.

Através desse personagem inserido no complexo comércio Atlântico, a obra apresenta a dinamicidade do tráfico, onde seus agentes poderiam ser os mais diversos, desde grandes pessoas afortunadas no Brasil, Portugal ou África, a cozinheiros de navios negreiros.

Os trabalhos desses autores se conectam no momento em que tratam o “comércio de gente” como uma empresa ligada a grandes investidores e políticos, de proporções internacionais, além de apresentarem os traficantes de escravos como peças fundamentais, mostrando que estavam envolvidos em vários âmbitos da sociedade. Pierre Verger já falava que não se deve colocar de lado a perspectiva política do tráfico, muito menos seu envolvimento com o Império e com as províncias. Portanto a abordagem desse trabalho estará voltada também para os aspectos sociais que permearam esse comércio, utilizando Francisco Antonio de Oliveira como elo entre questões políticas, sociais e econômicas de Pernambuco

²² CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850**. 2ª ed. Recife, Editora Universitária da UFPE, 2010.

²³ REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J. M. de. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

de 1820 a 1855. Apesar desses relevantes estudos sobre o tema, ainda é pouca a produção historiográfica direcionada para o tráfico de escravos em Pernambuco no século XIX.

Dessa forma, a dissertação foi dividida em duas partes:

A primeira parte intitulada *Tráfico e traficantes de escravos em Pernambuco, 1820 – 1831: as malhas comerciais de Francisco Antonio de Oliveira*, aborda os anos áureos de Francisco Antonio de Oliveira no comércio de escravos e está dividida em três capítulos, que tratam do tráfico de escravos em Pernambuco da década de 1820 a 1831, tecendo a teia de relações entre diversos comerciantes de escravos naquela Província com comerciantes do Rio de Janeiro, Portugal e da África, familiarizando o leitor com o tráfico e com os traficantes.

O primeiro capítulo intitulado *Tráfico de escravos em Pernambuco e políticas internacionais antitráfico*, deixa claras as mudanças de atitude dos comerciantes após os tratados internacionais com a Inglaterra e lei antitráfico de 1831, fazendo uma análise de como essas medidas afetaram o comércio negreiro, e indicando que Francisco Antonio de Oliveira passou a investir em outras maneiras de enriquecimento e influencia social. Também descreve como funcionava esse comércio e quais os procedimentos durante um desembarque de escravos no porto.

O segundo capítulo, *As Viagens Negreiras de Francisco Antonio de Oliveira*, apresenta Francisco Antonio de Oliveira como um dos grandes negociantes de escravos daquele período e como alcançou alto grau de especialização no comércio de gente, principalmente através das conexões e sociedades que manteve com outros comerciantes do ramo, formando verdadeiras empresas voltadas para o comércio negreiro. Essa perspectiva sobre o tráfico permite a inserção do leitor nos ambientes em que ele ocorria e como ele sustentava uma estrutura mercantil empresarial profundamente inserida na sociedade e que serviu como alavanca de ascensão social e enriquecimento dos grandes comerciantes desse gênero.

Para isso, foram elencadas várias viagens negreiras com participação de Francisco Antonio de Oliveira e como esse personagem esteve conectado a comerciantes da América, Europa e África, em especial, através da sociedade com o negociante português Joaquim Ferreira dos Santos.

O terceiro capítulo, intitulado *Travessias Atlânticas*, é um estudo de caso que revela detalhes do tráfico de Francisco Antonio de Oliveira, quando tem sua principal embarcação envolvida no tráfico, o *Brigue Activo*, apreendida em 1826, pela Marinha Britânica, propriedade dividida com seu cunhado Joaquim Ferreira dos Santos.

Essa viagem envolveu também outros traficantes atuantes em Pernambuco e no Rio de Janeiro e se destaca pelo desenrolar de seu julgamento pela Comissão Mista de Serra Leoa, não apenas por ter sido absolvida, mas por ter sido palco de uma rebelião de escravos que estavam a bordo do brigue, e por apontar para aspectos importantes do funcionamento do tráfico de escravos e das Comissões Mistas.

A segunda parte deste trabalho, intitulada *O Vereador mete cabeças e o tráfico de escravos*, contém os quarto, quinto e sexto capítulos, e traz um Francisco Antonio de Oliveira mais maduro nos negócios, saindo da fase de especialização para a de investimento de capital em negócios diversos e buscando novas posições dentro da sociedade através da política e da busca por um título de nobreza.

O quarto capítulo, *O Barão de Beberibe*, aprofunda o leitor na personalidade e atuação de Francisco Antonio de Oliveira na esfera social e política através do processo para a concessão do seu baronato (1853). São descritos os depoimentos a favor do requerente e quem são seus depoentes. Dessa forma, foi possível traçar a trajetória percorrida pelo personagem para que pudesse chegar a ser Barão, caminho que passou por seu envolvimento na política provincial, em filantropia e em obras públicas no Recife. Nesse momento já é possível ter conhecimento de suas conexões na sociedade e com a família através de seus casamentos, mostrando como elas foram essenciais para a conclusão favorável ao baronato.

No quinto capítulo, que tem como título, *Nascido inda não era, já mamava: A carreira política de Francisco Antonio de Oliveira*, mostra Oliveira como um dos comerciantes que se mantiveram no tráfico ilícito e ao mesmo tempo entraram para a política de Pernambuco, analisa suas alianças com grandes personagens de influência provincial e na Corte, como o Barão da Boa Vista, Visconde Camaragibe, José Thomaz Nabuco de Araújo, entre outros. O capítulo também aborda o envolvimento de Oliveira com a Câmara dos Vereadores, local onde se consolidou na política de Pernambuco, tendo ocupado a cadeira de vereador por cerca de vinte anos, envolvendo-se em projetos de urbanização na cidade do Recife, momento em que esteve também ligado a Repartição de Obras Públicas.

O sexto capítulo, intitulado *Francisco Antonio de Oliveira no governo do Barão da Boa Vista*, faz uma análise da aproximação que os dois políticos mantinham durante o governo do Barão, e como Oliveira se beneficiou, tanto financeira como politicamente por causa dessa aproximação. Mostra também o envolvimento de Oliveira no combate ao governo praieiro e à Revolta Praieira de 1848, quando apoiou e contribuiu para sua supressão, movido também por interesses próprios.

Além disso, indica como tentou esconder seu passado no envolvimento com o contrabando de escravos e como as posturas político-econômicas contrárias a este comércio foram gradativamente incentivando sua participação na fundação de empresas e bancos como alternativas para o tráfico que se encontrava decadente.

De traficante de escravos à Barão de Beberibe, este trabalho conduz ao Recife do século XIX, através da análise dos acontecimentos relacionados a vida desse personagem que, ao encontrar-se prestes a estar em dificuldades, se reinventou em novas possibilidades de ganho financeiro.

PARTE I: Tráfico e traficantes de escravos em Pernambuco, 1820 – 1831: As malhas comerciais de Francisco Antonio de Oliveira

CAPÍTULO 1 – Tráfico de escravos em Pernambuco e políticas internacionais antitráfico

Considerado pela nova base de dados revisada por Eltis e Richardson, Pernambuco se encontra em 4º lugar entre os portos que mais desembarcaram escravos nas Américas, colocação à frente de Cuba e porcentagem muito próxima da Jamaica²⁴. Segundo o banco de dados *Transatlantic Slave Trade*, 5.848.265 escravos entraram no Brasil de 1501 a 1866²⁵. Este capítulo abordará o comércio negreiro de 1822 a 1831, período marcado por grande atividade do comércio de escravos em Pernambuco e também por intensas discussões acerca de sua proibição no Parlamento brasileiro.

De acordo com a comparação que Domingues e Eltis fizeram entre seus dados e os dados de do *Transatlantic Slave Trade Database*, de 1822 a 1831, 47.082 escravos teriam entrado naquela Província, um número considerado alto. Há uma queda nos números em 1824, provavelmente ocasionada pelos conflitos da Confederação do Equador, voltando a crescer em 1825, e se manteve estável até 1829, quando o índice de importações cresceu consideravelmente²⁶. De acordo com Marcus Carvalho, por causa dos tratados internacionais antitráfico com a Inglaterra, os comerciantes aumentaram seus estoques, preparando-se para o que viria depois²⁷. A década de 1830 é marcada por uma importação decrescente até 1834. Após esse ano, o tráfico volta a crescer até 1844, período de governo do Barão da Boa Vista como Presidente da Província (1837 a 1844), diminuindo novamente após essa fase até o novo e último levante do tráfico de 1848 a 1851²⁸, quando finalmente é extinto por lei.

Para Eltis e Richardson, Recife teria sido mais importante para o tráfico transatlântico do que muitos Estados europeus, todavia, países como Inglaterra, França e Holanda foram

²⁴ ELTIS, David E RICHARDSON, David. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven e Londres: Yale University Press, 2010, p. 17. Cuba aparece com índice de 7,4%, Pernambuco com 8,1% e Jamaica com 9,7%.

²⁵ <slavevoyages.com> Acessado em 25/05/2015.

²⁶ DOMINGUES, Daniel Barros; ELTIS, David. *Pernambuco, 1561 – 1851* in ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. Yale University Press: London, 2008. p. 127.

²⁷ CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850*. 2ª ed. Recife, Editora Universitária da UFPE, 2010. pp. 113-114.

²⁸ DOMINGUES; ELTIS, David. *op. cit.*, p. 129.

academicamente mais estudados.²⁹ Além disso, os estudos de Domingues e Eltis mostram que o porto do Recife está no topo das origens das viagens comerciais para a África.

Representando bom negócio, uma empresa “com lógica de funcionamento e estruturação próprias”³⁰, o comércio de escravos, nas palavras de João Pedro Marques, “estava na vanguarda da modernidade, recorrendo aos mais variados meios de comunicação e financiamento”³¹. Dessa forma, movimentava uma vasta rede de sociabilidade que se ligava a vários setores da sociedade, mas que estava centrado, principalmente, na figura dos grandes negociantes de escravos.

Durante muito tempo, este comércio foi a base produtora de mão de obra brasileira, representando fonte de lucro para quem o praticava e de continuidade da produção para quem dependia daquela mão de obra. Mesmo com os riscos inerentes desta atividade, como naufrágios, motins, perseguições, apreensões por outras embarcações, ataques de piratas e corsários, os lucros nos casos em que a viagem ocorria de maneira satisfatória faziam todos os riscos valerem à pena.

No século XIX, Pernambuco contava com a presença de vários comerciantes de escravos portugueses e brasileiros interessados em lucro, riqueza e poder. Eles trabalhavam conjuntamente para o sucesso daquele mercado. Existia uma estrutura voltada para atender especificamente o comércio negreiro.

Na viagem de Tollenare a Pernambuco entre os anos de 1816 e 1817, chamou-lhe a atenção a quantidade de navios negreiros que chegavam da costa da África Ocidental e Moçambique:

Ao chegarem no Recife os negros devem ser depositados num lugar chamado Santo Amaro designado pela autoridade a fazerem quarentena, serem visitados e tratados pelos médicos (...)

Os negros são desembarcados, por chalupas, em Santo Amaro, mas vem logo depois, por terra, para a cidade.

São expostos a venda nas ruas do Recife em frente das casas de seus senhores.

Veem-se ali 400 a 500 juntos acorados sobre tábuas; empestam o bairro todo, tanto quanto repugnam as vistas (...).³²

²⁹ DAVID, Eltis; RICHARDSON, David. **Extending Frontiers: essays on the new transatlantic slave database**. Hardcover, 2008.

³⁰ FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)**. 2ª ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2014. p. 23.

³¹ MARQUES, João Pedro. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX**. Revista Análise Social, volume 36 (160), 2001, pp. 609-638. p. 611.

³² TOLLENARE, L. F. de. **Notas dominicais: tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818**. Parte Relativa a Pernambuco. Empreza do Jornal do Recife: Recife, 1905. p. 139.

Em 1816, de acordo com Paulo Cadena, Antônio Francisco de Paula Hollanda Cavalcanti de Albuquerque, que ficou mais conhecido por Hollanda Cavalcanti, assumiu posto de ajudante de ordens do seu tio José Francisco, Governador e Capitão General de Moçambique. Para Cadena, existe a possibilidade de que, como não teve notabilidade na carreira militar, Hollanda tivesse o objetivo de comercializar escravos com a ajuda do tio, chegando a admitir em 1846, na Câmara dos Deputados, que já o tinha feito³³. Nesse período os Cavalcanti já era uma família influente em Pernambuco, como veremos nos próximos capítulos.

Os pernambucanos já deviam estar acostumados com a cena, mas ela não passou despercebida por Tollenare, que, de certa forma, pareceu impressionado com o que vira. A descrição feita pelo viajante francês se encaixa com as informações das documentações oficiais da Alfândega e do Porto do Recife³⁴.

Os africanos entravam em Pernambuco através do comércio legalizado ou do contrabando. Era comum que engenhos localizados próximo às praias viessem a se tornar também local de desembarque de mercadorias, inclusive de escravos, o que dificultava a fiscalização, apesar de um desembarque ser algo difícil de esconder. Vários setores da sociedade eram mobilizados para receber estas pessoas, seja no porto do Recife, seja nas diversas praias, não dava para passar despercebido³⁵.

Para sustentar toda essa movimentação portuária, os comerciantes em Pernambuco movimentavam vasta rede mercantil e político-financeira, através de laços de amizade, que se interligavam a vários setores da sociedade, onde exerciam sua influência e estabeleciam relações de crédito.

Toda essa economia que envolvia o comércio de escravos era sentida e colocada em prática nos portos e alfândega de Pernambuco, órgãos responsáveis pelos desembarques legalizados, pela fiscalização das embarcações e cobrança de impostos.

Foi justamente na década de 1820 que Francisco Antonio de Oliveira, então com 32 anos, passou a investir fortemente no comércio de escravos, possuindo mais de oito embarcações que realizavam aquele tipo de comércio atlântico. Nesta década, Pernambuco teria importado 76.213 escravos, número abaixo da década anterior com 91.320 escravos³⁶, o

³³ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Dívidas e fortuna ou riqueza e destino: O caso dos Cavalcanti de Albuquerque em Pernambuco (1801-1880)**. CLIO: Revista de Pesquisa Histórica. n° 33.2, 2015. p. 8.

³⁴ APEJE. Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume n° 01, (1813 – 1829).

³⁵ CARVALHO, Marcus J. M. de. **O Desembarque nas praias: O funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831**. Revista de História: São Paulo, 2012. N° 167. pp. 223-260. p. 225.

³⁶ TSTD. <<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>> Acessado em 4/02/2015.

que não significou menores lucros. É possível que depois de ter se socializado entre as rodas de comerciantes de grosso trato, pretendesse aumentar sua fortuna para auxiliar na sua consolidação dentro da política local: obteve êxito nas duas intenções.

Foi um bom momento para Oliveira investir no tráfico, e, mesmo após os conflitos anteriores causados pela Revolução de 1817 em Pernambuco, os negociantes não desanimaram e a importação continuou. Só ano de 1820, cerca de 10.000 africanos entraram em Pernambuco³⁷. Esses dados indicam o movimento da economia: a Província se encontrava num bom momento econômico com as exportações de açúcar e algodão.

Para Leslie Bethell, esse período foi de crescimento populacional e industrial na Europa Ocidental, aumentando a procura por alimentos e matérias primas.³⁸ De acordo com Glacyra Leite, em Pernambuco, os setores de importação/exportação permaneceram ligados ao movimento do mercado mundial, mas internamente havia a necessidade de modernização da produção, o que acarretou na busca por maior quantidade de mão de obra escrava para aumentar a produção, pois a modernização custava muito caro³⁹.

Nesse contexto, se destacaram em Pernambuco a figura dos comerciantes detentores de grande capital. Eles compraram terras, venderam produtos dos fazendeiros e expandiram seus negócios negreiros, uma vez que, além de fazerem empréstimos, vendiam escravos, pois nesse processo de crescimento da produção estava incluso – como um dos mais importantes itens – a ampliação da mão de obra, o que indicava maior quantidade de escravos importados.⁴⁰

Com a independência do Brasil veio novamente à tona o pensamento federalista que já havia assolado a província em 1817, pois o plano do Império que se formava era centralizar a Nação em torno do Rio de Janeiro, sufocando Pernambuco, que naquela época tinha um dos principais portos de importação/exportação do Brasil.⁴¹ Além disso, a Inglaterra, que desde 1807 já havia abolido o tráfico de escravos em suas possessões pelo mundo, aproveitou-se da situação de instabilidade política do Brasil para negociar o reconhecimento da sua independência em troca do fim do tráfico de escravos.⁴²

Desde 1810, com a família real então residente no Brasil, Portugal já havia se comprometido com o fim do comércio negreiro, através dos tratados de Aliança e Amizade,

³⁷ DOMINGUES, Daniel Barros; ELTIS, David. **Pernambuco, 1561 – 1851** in ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. Yale University Press: London, 2008.

³⁸ BETHELL, Leslie. **A Abolição do Comércio de Escravos**. Brasília: Senado Federal, 2002.

³⁹ LEITE, Glacyra Lazzari. **Pernambuco 1824: A Confederação do equador**. Recife: FUNDAJ Editora Massangana, 1989.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 54.

⁴¹ *Ibid.*, p. 60.

⁴² BETHELL. *op. cit.*, p. 49.

que dava amplos privilégios comerciais a Inglaterra e o empenho por parte de Portugal em abolir gradualmente o comércio de escravos, além de reduzir a atuação de navios portugueses nesse comércio apenas para suas possessões⁴³, garantindo também do direito de Portugal sobre os territórios africanos de Cabinda, Molembro e Ajudá⁴⁴

Em 1815, no Congresso de Viena, os Portugueses, após muitas negociações, assinaram o tratado que proibia o comércio de escravos ao Norte do Equador em troca de substancial indenização financeira. A esse tratado, foi acrescido em 1817, uma Convenção Adicional que dava aos ingleses o direito de abordar e efetuar buscas em navios suspeitos, provenientes de áreas proibidas, que estivessem fora dos portos e ancoradouros portugueses. De acordo com Bethell, esse tratado serviu como base para a Inglaterra exercer o direito de busca com outras potências marítimas.⁴⁵ Apesar de parecer uma vitória totalmente inglesa, esses tratados demonstram a habilidade política portuguesa em adiar a abolição total do tráfico, fazendo crescer um sentimento anti-inglês no Brasil, que, de acordo com Rafael Cupello, só aumentou com o passar dos anos por causa da campanha inglesa antitráfico.⁴⁶

Com a independência, os tratados, que haviam sido assinados apenas com Portugal, não tinham sentido na nova Nação, e em 1822 “o comércio de escravos continuava tranquilamente”⁴⁷, mesmo que agora todos com bandeira portuguesa estivessem agindo “ilegalmente”, uma vez que não estavam mais comercializando em território português. Ao mesmo tempo, Portugal não reconhecia a Independência do Brasil, sua ex-colônia.

Contudo, um caso curioso, relatado no Livro da Alfândega “como inédito”, conta que em 5 de maio de 1823, a Chalupa francesa *Le Trident*, vinda de Cabinda com escravos para a Martinica, pede auxílio pelas avarias sofridas ao logo da viagem. A posição da Alfândega do Porto do Recife é bem clara, afirmando que a embarcação estava contra os tratados referentes a abolição do tráfico de escravos e do direito divino, e que desobedecê-los traria terríveis consequências, sendo pedido que deixassem os escravos à disposição, ou seja, desembarcassem os escravos e os deixasse nos armazéns da Alfândega. Apenas dessa forma ajudariam a embarcação.⁴⁸ Soa irônico a Alfândega citar os tratados anti-tráfico, mas fica

⁴³ Sobre os tratados atitráfico ver: BETHELL, Leslie. **A Abolição do Comércio de Escravos**. Brasília: Senado Federal, 2002; RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: UNICAMP, CECULT, 2000; PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

⁴⁴ PEIXOTO, Rafael Cupello. **O poder e a lei: o jogo político no processo de elaboração da “lei para inglês ver” (1826-1831)**. Dissertação. UFF, 2013. p. 23.

⁴⁵ BETHELL, Leslie. **A Abolição do Comércio de Escravos**. Brasília: Senado Federal, 2002. p. 40.

⁴⁶ PEIXOTO. *op. cit.*, p. 26.

⁴⁷ BETHELL. *op. cit.*, p. 42.

⁴⁸ APEJE. Livro da Alfândega P. R. – 15 – 1819/1825.

claro que está na verdade interessada apenas na carga de escravos que a Chalupa trazia. Parece que os tratados ficavam claros apenas quando podiam se beneficiar deles.

As atenções inglesas estavam voltadas para o novo Estado independente, profundamente envolvida no comércio de escravos, e uma das maiores importadoras desse gênero do mundo, naquele momento, sem nenhum compromisso em abolir esse comércio e usando a bandeira brasileira para afirmar isso. De acordo com Bethell, comerciantes das mais variadas nacionalidades se aproveitaram da situação brasileira com a Inglaterra para burlar os tratados usando a bandeira do novo território independente⁴⁹.

De acordo com Marcus Carvalho, era interessante para Portugal que o Brasil proibisse o tráfico, pois em várias possessões portuguesas na África, principalmente Benguela e Luanda, o comércio negreiro era realizado diretamente com os comerciantes atuantes naquela localidade. Esse laço se fortaleceu após o tratado de 1815. Quando o Brasil tornou-se independente, surgiram em Angola e Moçambique insatisfações com o pacto colonial. Eram favoráveis a independência do Brasil e até mesmo a uma possível união. Isso significa que a independência do Brasil e o tráfico de escravos poderiam representar ameaça política para Portugal, que buscava manter o que restara das suas colônias.⁵⁰

Em 1824, com a outorga da Constituição brasileira, nada fazia menção ao comércio negreiro. Apenas em 1825, Portugal e Inglaterra reconhecem a independência do Brasil e este concorda com o repasse dos tratados assinados com Portugal em 1810, 1815 e 1817, ficando estabelecido um período de quatro anos para que o Brasil abolisse o tráfico de escravos. Após o prazo, esse comércio seria considerado pirataria⁵¹. Em 1826, é ratificado esse acordo, diminuindo o prazo para três anos. Após esse tratado, o Brasil não firmou mais convenções bilaterais antitráfico, pois os acordos internacionais passaram a depender dos Deputados Gerais, e o tráfico foi defendido como uma questão econômica interna.⁵²

A ratificação de 1826 estabeleceu o compromisso do Brasil de realizar uma abolição gradual do tráfico de escravos até 1830, mas apenas em 1831 essa prática tornou-se totalmente ilegal, ficando proibida a entrada de escravos africanos nos portos nacionais, estando os importadores sujeitos a multa por cabeça. O argumento de pirataria dava aos ingleses maior iniciativa e poder nas vistorias e apreensões de embarcações que considerassem exercendo atividade ilegal de comércio de escravos. Apesar disso, os

⁴⁹ BETHELL, Leslie. **A Abolição do Comércio de Escravos**. Brasília: Senado Federal, 2002. p. 52.

⁵⁰ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdades, rotinas e rupturas do escravismo no Recife**, 1822-1850. 2ª ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2010. p. 101.

⁵¹ BETHELL. *op. cit.*, p. 42.

⁵² PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil**, 1826-1865. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

traficantes sempre criaram novos modos de fazer esse comércio, e encontravam maneiras de burlar as leis britânicas.

Apesar da defesa humanista por trás do combate ao comércio de africanos, e a criação em Serra Leoa do principal tribunal da Comissão Mista e ponto de libertação daqueles que estavam destinados a escravidão nas Américas, sabe-se que essas pessoas passavam por “processos” que não excluíam a imposição de costumes e o encarceramento nas propriedades de algum inglês residente no local, para o aprendizado dos costumes e educação.⁵³ Os motivos econômicos parecem suplantar os humanistas, mas sem excluí-los. Nas palavras de Bethell: “Enquanto a pirataria contrariava os interesses de todas as nações civilizadas e era, portanto, universalmente condenada, o comércio de escravos ainda era parcialmente permitido e, na verdade, protegido”⁵⁴. No caso do Brasil independente, o problema do tráfico e da escravidão estavam na formação da Nação e seus cidadãos, e pensar o papel do africano neste contexto passou a ser discutido em várias esferas sociais, apesar disso, as questões políticas e econômicas estavam a frente desse processo e o Brasil era então defensor do tráfico⁵⁵. A forma gradual a qual se aboliria o tráfico era uma maneira de evitar que fosse imediatamente abolido.⁵⁶

Desde a menção da possibilidade de intromissão da Inglaterra nos assuntos nacionais, a abolição do comércio de escravos gerou intensos debates no Parlamento entre defensores ou não do comércio negreiro, envolvendo a questão da soberania nacional. Para alguns estudiosos como Caio Prado Jr., Emília Vioti da Costa e José Murilo de Carvalho, essa lei ficou conhecida como “para inglês ver”, por causa da continuidade do tráfico e da falta de interesse em tomar medidas concretas que a implementasse fortemente. Todavia, para autores como Leslie Bethell, Jaime Rodrigues e Beatriz Mamigonian, a lei teve importante função política, não foi simples resultado da pressão inglesa, ela reafirmou a soberania nacional, uma vez que o Brasil pode desenvolver seu próprio esquema repressivo com base no Código Criminal, sem depender da Inglaterra.⁵⁷

⁵³ Sobre a libertação de africanos destinados a escravidão em Serra Leoa, ver: REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

⁵⁴ Para mais informações sobre a relação da Inglaterra com o final do tráfico de escravos ver: BETHELL, Leslie. **A Abolição do Comércio de Escravos**. Brasília: Senado Federal, 2002. p. 42.

⁵⁵ PEIXOTO, Rafael Cupello. **O poder e a lei: o jogo político no processo de elaboração da “lei para inglês ver” (1826-1831)**. Dissertação. UFF, 2013. p. 31.

⁵⁶ RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: UNICAMP, CECULT, 2000; PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 71.

⁵⁷ PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 85. MAMIGONIAN, Beatriz; GRINBERG, Keila. Dossiê: “**Para Inglês ver**” Revisitando a lei de 1831. Revista estudos Afro-Asiáticos n° 1-2-3, 2007. pp. 87-90. BETHELL, Leslie. **A Abolição do**

O Brasil estava sobre uma Regência de gabinete liberal quando da votação para a primeira lei brasileira abolindo o tráfico, mas isso não significou que todos compartilhavam a mesma opinião. Boa parte dos que participavam dessas discussões eram senhores de terras e dependiam da mão de obra escrava, nisso havia certo ponto de convergência entre os parlamentares.

Havia o argumento de que as medidas impostas pelos tratados feriam a soberania nacional, principalmente, porque a Inglaterra agora tinha autoridade para abordar, apreender e julgar embarcações brasileiras através dos tribunais das Comissões Mistas. Além disso, esta foi um tipo de lei a qual o Legislativo brasileiro foi obrigado a aceitar e o Brasil não estaria disposto a abrir mão dos impostos que o tráfico de escravos gerava, e nem do seu *status quo* que se via ameaçado com as mudanças.⁵⁸

A lei de 1831 declarou livres todos os africanos que desembarcaram no Brasil de forma ilegal, previu processo criminal a marinheiros, capitães e proprietários de navios negreiros, além de autorizar delação a qualquer pessoa para a polícia sobre desembarques ilegais ou conhecimento sobre escravos contrabandeados.⁵⁹

Contudo, a questão da arrecadação fiscal referentes as “mercadorias” que entravam nos portos tornou-se preocupação para alguns parlamentares, pois, de acordo com Tâmis Parron, grande parte da receita do Império era advinda dos impostos arrecadados com os desembarques de escravos e suas revendas. Parron afirma que, em 1823, cerca de 70% dessa arrecadação tributária vinha do comércio negreiro, e, após a lei de 1831, o percentual caiu para apenas 2%.⁶⁰ Apesar disso, devido ao déficit fiscal, em 1830, organizou-se uma maneira de tributar os escravos contrabandeados “simplesmente não perguntando a procedência”, e aumentando os valores sobre artigos provenientes da África, mesmo que soubessem que haviam entrado de forma ilegal.⁶¹

A lei de 1831 dava a liberdade para os escravos *boçais*, nas palavras de Parron, “essa liberdade não podia coexistir com o contrabando”, dessa forma, a lei não apenas deu força a ações antiescravistas, como também articulou interesses escravistas e políticos na década de

Comércio de Escravos. Brasília: Senado Federal, 2002. RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850).** Campinas: UNICAMP, CECULT, 2000.

⁵⁸ RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850).** Campinas: UNICAMP, CECULT, 2000; PARRON, Tamis. **A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865).** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

⁵⁹ PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 87.

⁶⁰ Ibid., p. 66.

⁶¹ Ibid., p. 71.

1830,⁶² na medida em que muitos dos contrabandistas redesenharam o espaço desse comércio e se adaptaram ao novo ambiente. Com relação ao cumprimento da lei, as posturas dos Governos Imperiais e Provinciais foram, de acordo com Cyra Oliveira, a de não interferência no direito de propriedade para garantir apoio político dos grandes proprietários, principalmente nos períodos mais turbulentos, esbarrando na falta de controle sobre as administrações municipais⁶³. Para Marcus Carvalho, em Pernambuco, houve partidização da repressão ao tráfico de escravos depois de 1831, sendo a repressão direcionada aos adversários do governo provincial.⁶⁴

A contextualização com a política nacional e internacional se faz importante para compreender como funcionava a estrutura local do comércio em Pernambuco, fundamentada e adaptada para atender essas mudanças que aconteciam naquele comércio.

Esses debates tiveram influência naquela Província, que, ao longo dos tratados antitráfico, passou pela Confederação do Equador (1824): uma revolta quase republicana, que envolveu parte importante do país. A Província também vivenciou a Revolução Praieira (1848) e teve importantes questões locais envolvendo o contrabando de africanos para Pernambuco⁶⁵.

Mas, apesar do impacto das revoltas na política e na sociedade e certa diminuição no comércio negreiro, na questão econômica, o tráfico de escravos continuou acontecendo naquela Província e em outras partes do Brasil, já que a procura por essa mão de obra ainda era grande, principalmente na década de 1830 quando o café superou o açúcar como um dos principais produtos de exportação.⁶⁶

1.1 – Comércio de escravos em Pernambuco antes de 1831.

Para Raimundo Arrais, “tudo vinha dar no porto”, inclusive o progresso. Da perspectiva do porto se observava o Recife. Ele representava um dos únicos pontos de contato entre a cidade e regiões de além-mar. O Recife foi um importante entreposto comercial

⁶² PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 96.

⁶³ FERNANDES, Cyra Luciana Ribeiro de Oliveira. **Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864**. Dissertação (Mestrado) UFPE, 2010. p. 13.

⁶⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. **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**. Revista Tempo, n°27

⁶⁵ Essa Revolta será tratada no Capítulo 3 dessa Dissertação.

⁶⁶ PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

regional que ligava várias províncias vizinhas, e era na zona portuária e mercantil onde confluíam várias mercadorias em direção ao mercado mundial.⁶⁷

Durante o período da legalidade do tráfico, desenvolveu-se uma grande estrutura voltada para receber, cuidar, condicionar e vender os escravos que chegavam ao porto, pois o comércio de escravos foi uma atividade altamente especializada. Antes do desembarque, eram contados, e recontados depois de desembarcados, para que não houvesse nenhum desvio da mercadoria viva. Além disso, os negociantes deveriam pagar impostos por cabeça dos escravos a partir dos 3 anos de idade. Então eles recebiam roupas novas e cuidados médicos. Dependendo de seu estado de saúde, eram levados para quarentena e só saíam para serem vendidos após a melhora.

Havia médicos e cirurgiões, que de acordo com Manolo Florentino, eram treinados especificamente para o tratamento de doenças adquiridas nas viagens Atlânticas, como o escorbuto, a bexiga e as disenterias,⁶⁸ principais causas apontadas pela Vigilância Sanitária do Porto do Recife (1813 – 1829) como causadoras da morte de africanos após o desembarque em Pernambuco⁶⁹.

Contudo, nem sempre havia estrutura nos armazéns de Santo Amaro - principal lugar de “armazenamento de negros” – para comportar a demanda de escravos que chegavam da África. Em junho de 1823, é emitido ofício afirmando que os desembarques deveriam ocorrer, por algum tempo, no sítio dos Coelhos⁷⁰, pertencente a família de um dos principais negociantes de escravos em Pernambuco, Elias Coelho Cintra⁷¹, considerado o melhor local para receber os escravos, já que os armazéns do porto estavam “abarrotados de negros”.

Entretanto, nem sempre os desembarques ocorriam de forma organizada. No dia 31 de julho de 1827, o desembarque da Sumaca *Desengano* terminou em confusão quando cerca de 260 escravos que trazia de Angola foram postos em terra e seus compradores, em “conseqüência dos diferentes donos estarem a removerem escravos de um para outro lado”,

⁶⁷ ARRAIS, Raimundo. **O Pântano e o Riacho**: A formação do espaço público no Recife do século XIX. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004. p. 178.

⁶⁸ FLORENTINO, Manolo. **Tráfico, cativo e liberdade, Rio de Janeiro – séculos XVII – XIX**. Civilização Brasileira, 2005.

⁶⁹ APEJE. Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829). CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdades, Rotinas e rupturas do escravismo, 1822 – 1850**. 2ª ed. Recife, Editora Universitária da UFPE, 2010.

⁷⁰ APEJE. Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829). Fl. 217.

⁷¹ <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=514&Itemid=182> Acessado em 04/08/2012. “Em 13 de agosto de 1824, as terras foram vendidas por Elias Coelho e adquiridas pelo governo para servir de local para um matadouro e currais de gado. Lá foram estabelecidos, inclusive, um curume e uma fábrica de atanados.” Atualmente, as terras se transformaram no bairro dos Coelhos. Ver também: CARVALHO, Marcus J. M. de. *op. cit.*, p. 157.

impossibilitou aos funcionários do porto uma segunda contagem do total de escravos vindos na embarcação, “tendo-se por duas vezes recontados e sempre se achavam muitos escravos de menos”.⁷² Dessa forma, pode-se perceber como poderia ser confuso um desembarque de escravos caso não houvesse um controle, tanto na embarcação, quanto em terra.

Depois de desembarcados, ainda havia a preocupação com a segurança nos armazéns, que mesmo vigiados por guardas, não era incomum o roubo de escravos, pois os escravos eram visados pelos ladrões por seu abundante valor agregado. Elias Coelho Cintra estava disposto a pagar 50\$000 para quem achasse os três negros novos roubados de seu armazém⁷³. Francisco Antonio de Oliveira anunciou no *Diario de Pernambuco* o roubo de um escravo de seu armazém, que tinha acabado de chegar na galera *Tamega* e também oferecia recompensa⁷⁴.

De acordo com os dados da documentação da Vigilância Sanitária do Porto do Recife, era comum que os donos dos escravos desembarcados mandassem um representante seu para buscar a carga. Os escravos do Brigue *Silveirinha*, chegado no Recife em 19 de junho de 1823, foram entregues a Ana, escrava de Elias Coelho Cintra. Treze escravos vindos de Angola na escuna *Velha de Deus* em 29 de outubro de 1823, foram entregues a Izidoro, escravo de Francisco Antonio de Oliveira.⁷⁵ Nota-se ai a possibilidade de uma relação de confiança entre senhores e escravos. Um escravo era considerado mais ou menos valioso dependendo de suas habilidades e função exercida para seu senhor. Para alguns escravos, ao criar laços com os senhores, ganhavam sua confiança ocupando funções, como a de buscar os escravos nos armazéns, que poderiam significar a subida de pequenos degraus na “escala da escravidão”: um estratagema que poderia gerar vantagens, mas não os isentava de sua condição social.

Os registros da Vigilância Sanitária, ainda na época da legalidade do tráfico, mostram que os desembarques não ocorriam apenas no porto do Recife, eles eram também realizados nos locais da Praia do Pilar (Itamaracá), Ponta de Pedras, Ancoradouro do Mosqueiro (Recife), e praias da Paraíba, além de mencionar, sem especificação, navios que não teriam desembarcado seus escravos em Santo Amaro, mas em local denominado como Fora de Portas, que, de acordo com Marcus Carvalho, anteriormente significava o limite da cidade do

⁷² APEJE. Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829). Fl. 175.

⁷³ LAPEH. Diario de Pernambuco. 23 de março de 1829.

⁷⁴ LAPEH. Diario de Pernambuco. 13 de agosto de 1829.

⁷⁵ APEJE. Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829).

Recife, local ligando a península ao continente, entre os rios Capibaribe e Beberibe⁷⁶. Outros portos já conhecidos estavam localizados nas praias de Catuama, Porto de Galinhas, Pau Amarelo, Cabo de Santo Agostinho, entre outros. Esses portos naturais serviram bem ao tráfico ilegal⁷⁷.

João Pedro Marques afirma que, a partir de 1820, o tráfico passou a ser realizado por novos comerciantes sem relevância nos anos anteriores desse comércio, por causa das leis antitráfico⁷⁸. Contudo, foi com uma rede social herdada de seu pai, o também comerciante Francisco de Oliveira Guimarães, que Francisco Antonio de Oliveira ascende no tráfico de escravos, pois teria criado laços com comerciantes locais e estrangeiros.

Além disso, desde finais do século XVIII que os comerciantes consagrados na Praça de Pernambuco como, Antonio da Silva e Asenço da Silva, que formavam a sociedade Antonio da Silva & Cia, e Bento José da Costa, já faziam o comércio negreiro. Em 1813, esses negociantes atuaram em sociedade no bergantim *Aurora e Anjo da Guarda* que trouxe 353 escravos de Benguela para Pernambuco⁷⁹. Mantiveram atuação nesse comércio durante vários anos do século XIX, mesmo após a década de 1820, e seus filhos deram continuidade a carreira dos pais como negociantes de grosso trato, e isso incluiu o tráfico de escravos.

Dessa forma, Pernambuco, na primeira metade do século XIX, já representava uma forte Praça comercial composta por negociantes de nível internacional. Apesar da permanência de indivíduos já consagrados no comércio de escravos no século anterior, como vimos acima, as novas gerações das famílias desses negociantes, ou seus apadrinhados, passaram a se interessar na especialização do negócio negreiro. Essa “geração” e sua sociedade serão apresentadas nesse capítulo, com destaque para a figura de Francisco Antonio de Oliveira.

Listados como pessoas “pecuniosas” e “aferradas a riqueza” pelos revoltosos de Pernambuco em 1817⁸⁰, alguns desses comerciantes de escravos não se detinham apenas no negócio negreiro, pois aproveitaram sua projeção econômica crescente para angariar prestígio

⁷⁶ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850**. 2ª ed. Recife, Editora Universitária da UFPE, 2010. Carvalho afirma que o local de fora de portas já teve esse sentido literal, mas a urbanização crescente do Recife levou a população a estreitar cada vez mais o rio Capibaribe. Sobre o desembarque de escravos nas praias de Pernambuco ver: CARVALHO, Marcus J. M. de. **O Desembarque nas praias: O funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831**. Revista de História: São Paulo, 2012. Nº 167. pp. 223-260. p. 225.

⁷⁷ CARVALHO, Marcus J. M. de. **O Desembarque nas praias...** pp. 223-260.

⁷⁸ MARQUES, João Pedro. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX**. Revista Análise Social, volume 36 (160), 2001, pp. 609-638. p. 609.

⁷⁹ TSTD. Viagem Nº 47137.

⁸⁰ LEITE, Glacyra Lazzari. **Pernambuco 1824: A Confederação do Equador**. Recife, FUNDAJ Editora Massangana, 1989. BN. Coleção Documentos da Biblioteca Nacional. Vol. CV. p. 238.

e poder, passando a um campo de influência social e política e investindo capital em outras atividades econômicas. Para tanto, não agiam sozinhos. Este comércio funcionava a partir de contatos entre comerciantes, pessoas influentes, e também do envolvimento da família, muitas vezes dividida pelo Atlântico entre Brasil, África e Portugal, mas que também podiam representar oligarquias locais, como veremos ao longo desse trabalho.

Não era incomum que os próprios negreiros fossem os donos de Companhias de Seguro. Era uma forma de proteção entre os comerciantes de escravos e de diversificar seus investimentos. De acordo com Manolo Florentino, em 1829, a maior parte das companhias de seguros do Rio de Janeiro tinham traficantes entre caixas e diretores. O negociante de Angola Joaquim Ribeiro de Brito e Antonio Cruz e Almeida, em 1823, tiveram sua escuna *Feiticeira* atacada por piratas do *Soyo* (no Zaire) enquanto carregavam escravos para uma viagem entre Angola, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Contudo, sua carga de tecidos foi assegurada pela companhia Seguridade do Rio de Janeiro⁸¹.

Anos mais tarde, com a ilegalidade do tráfico, os negociantes de escravos em Pernambuco Manoel Alves Guerra e Joaquim Ramos e Silva foram diretores da Companhia de Seguros Utilidade Pública na década de 1850⁸², a qual era presidida pelo Visconde de Suassuna, Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque. Essa Companhia resistiu ao tempo e continua ativa nos dias atuais. Manoel Joaquim Ramos e Silva também foi, junto aos genros, Agente da Companhia de Seguros Marítimos Seguridade, na década de 1860, estabelecida no Rio de Janeiro⁸³.

1.2 – Mudanças com a lei de 1831

Assim como no Brasil, na África, com o fim do tráfico legal, algumas fiscalizações realizadas pela coroa Portuguesa deixaram de existir e os cuidados com a carga humana e com os gêneros de abastecimento do navio ficaram por conta dos mestres das embarcações, que poderiam colocar a quantidade de gente e de mantimentos a mais, mesmo contrariando as

⁸¹ FLORENTINO, Manolo. **Em Costas negras**: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX). 2ª ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2014 Sobre o caso da escuna *Feiticeira* ver a p.127. Florentino afirma que das 10 companhias de seguro, 7 tinham traficantes de escravos ocupando cargos.

⁸² CAETANO, Antonio Alves. **A Companhia de Seguros Fidelidade e as suas agências no Brasil**. Comunicação apresentada ao XIII Congresso Internacional da AHILA (Associação Internacional de Investigadores de História da América Latina), realizado na Universidade dos Açores, em Ponta Delgada (S. Miguel, Açores).

⁸³ APEJE. Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Província de Pernambuco, 1860 – 1864.

ordens do dono da embarcação⁸⁴. Não haviam mais obrigações legais quanto aos cuidados com a saúde e higiene dos africanos embarcados, os espaços permitidos por tonelagem do navio não eram mais respeitados.⁸⁵ As embarcações eram menores, mais rápidas e vinham apinhadas de gente. Como mostra os estudos de Marcus Carvalho sobre o tráfico ilegal, era necessária uma nova estrutura para o embarque e desembarque de toda essa gente.⁸⁶ Brasil e África possuem vasto litoral, dessa forma, os desembarques passaram a ocorrer em praias afastadas dificultando a fiscalização e o apresamento pelos ingleses e algumas autoridades locais.

Pernambuco se destaca pelo privilégio de possuir vários portos naturais que possibilitaram um novo tipo de desembarque ilegal nas praias do litoral com a ajuda da população local. Marcus Carvalho afirma que, após 1831, ocorreu uma migração do comércio de escravos dos centros urbanos para a Zona da Mata pernambucana. As terras localizadas nas praias viraram motivo de disputas territoriais e possuí-las podia significar lucro.⁸⁷

Famílias, como os Cavalcanti, os Rego Barros e outras, que já possuíam esses terrenos, se beneficiaram, tanto usufruindo diretamente dos desembarques, como alugando suas terras. Provavelmente Francisco Antonio de Oliveira, aliado dessas famílias, também se beneficiou, quando não foi ele mesmo o dono de algumas dessas terras, pois muitos traficantes os eram, como Gabriel Antonio, traficante conhecido por sua atuação no tráfico pós 1831, que nas palavras do Cônsul Português em Pernambuco, era *principal chefe dessas empresas de contrabando*⁸⁸, possuía vários terrenos nas praias de Ipojuca, Serrambi, Serinhaém, Catuama, entre outras, onde realizou vários desembarques em sociedade com Ângelo Carneiro, Elias Batista da Silva e José Francisco de Azevedo Lisboa (conhecido como Azevedinho)⁸⁹. Sua carreira negreira teria começado como mestre de navio negreiro,

⁸⁴ RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)**. Companhia das Letras: São Paulo, 2005.

⁸⁵ CONRAD, Robert E. **Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985.

⁸⁶ Marcus J. M. de. **O Desembarque nas praias: O funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831**. Revista de História: São Paulo, 2012. Nº 167. pp. 223-260.

⁸⁷ CARVALHO Marcus J. M. de. **O Desembarque nas praias: O funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831**. Revista de História: São Paulo, 2012. Nº 167. pp. 223-260.

⁸⁸ Joaquim Baptista Moreira a Joaquim Barroso Pereira, Cônsul Geral de Portugal, 14/08/1835. Apud CARVALHO, Marcus J. M. de. **O Patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831**. Varia Historia. Nº54, Vol. 30. setembro/dezembro, 2014. p. 787.

⁸⁹ IAHGP. Livro de Notas do Tabelião Bezerra 1844-45. CARVALHO, Marcus J. M. de. **O traficante de escravos, a mulher do vizinho e o chicote inglês**. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, 2005. Sobre as relações entre os negociantes mencionados ver: REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

comandando o bergantim *General Silveira*, pertencente a Elias Coelho Cintra, como Mestre e Caixa numa viagem para Luanda com escala por Benguela⁹⁰.

Os rios também eram um caminho viável para escoamento da mercadoria contrabandeada. Havia a preocupação com as modificações que os portos fluviais haviam sofrido ao longo dos anos, pois alguns perderam a navegabilidade para grandes embarcações devido ao estreitamento de seus canais, como nos casos dos rios Goiana, que em 1855 foi estreitado com pedras para conter as enchentes, e Rio Formoso, que antes comportava a passagem de sumacas e grandes iates, mas teve sua capacidade diminuída pela construção de vários açudes.⁹¹ Além desses, rios como o Una e Barreiros também foram vias importantes para o comércio legal e ilegal.

As estruturas e estratégias comerciais do tráfico de escravos desenvolvidas não só por Pernambuco, mas também pela Bahia e Rio de Janeiro, muitas vezes eram independentes de Portugal, e foram ganhando características próprias e diretas entre Pernambuco e África. Dessa forma, Pernambuco aparece no século XIX como um dos principais pontos da organização do tráfico de escravos no Brasil e também no mundo.

⁹⁰ LAPEH. Diário de Pernambuco. 20 de janeiro de 1829. APEJE. R.P. 2.2.7, 1827 a 1830.

⁹¹ OLIVEIRA, Manoel Antonio Vital de. **Descrição da Costa do Brasil de Pintimbu a São Bento e de todas as barras, portos e rios do litoral da província de Pernambuco seguida de um roteiro para se demandarem as mesmas barras.** Tipographya de M. E. de Faria: Recife, 1855.

CAPÍTULO 2 – As Viagens Negreiras de Francisco Antonio de Oliveira

De 1822 a 1831, Francisco Antonio de Oliveira participou ativamente de 25 viagens negreiras para a África. Analisando os dados dos africanos que chegaram vivos no porto do Recife, percebe-se que em 10 anos, as embarcações com o envolvimento de Oliveira trouxeram aproximadamente 9.000 escravos, fazendo dele o negociante de Pernambuco que mais participou de viagens negreiras para a África nesse período.⁹²

Tabela das viagens negreiras com envolvimento de Francisco Antonio de Oliveira (1822-1831)			
Data	Nome	Destino	Nº de escravos
14/10/1822	Escuna Velha de Deus	Angola	255
09/09/1823	Escuna Regeneradora	Angola	226
19/10/1823	Escuna Velha de Deus	Angola	264
15/01/1825	Galera Feliz Eugênia	Angola	501
14/07/1825	Escuna Velha de Deus	Angola	290
17/09/1825	Brigue Activo	Molembo/Ambriz	370
12/08/1825	Idem	Angola	6 + 231 escravos da escuna Feiticeira
10/11/1825	Brigue Imperador do Brasil	Angola	391
23/06/1826	Brigue Activo	Benguela	538
28/09/1826	Idem	Cabinda/Ambriz	372
16/12/1826	Idem	Ambriz	376
11/07/1827	Brigue Cabral	Ambriz	295
21/07/1827	Brigue Imperador do Brasil	Angola	402
08/08/1827	Idem	Ambriz	440
25/05/1828	Brigue Activo	Luanda	539
01/12/1828	Idem	Angola	355
07/01/1829	Escuna Mª Gertrudes	Ambriz	252
24/01/1829	Brigue Activo	Angola	539
24/01/1829	Escuna Mª Gertrudes	Ambriz	252
20/06/1829	Bergantim Novo Activo	Luanda	344
28/09/1829	Brigue Imperador do Brasil	Ambriz/Angola	445
24/11/1829	Escuna Dona Mª Gertrudes	Angola	252
20/01/1830	Bergantim Novo Activo	Ambriz	237
08/04/1830	Brigue Activo	Luanda	530
25/09/1831	Brigue Activo	Luanda	444
			Total: 9.146

Tabela 1: Viagens negreiras de Francisco Antonio de Oliveira (1822-1831)⁹³

⁹² Através de dados recolhidos no *Transatlantic Slave Trade*, Albuquerque, Verssiani e Vergolino fizeram um estudo estatístico das viagens negreiras para Pernambuco de 1801 a 1830, entre seus resultados, Francisco Antonio de Oliveira aparece como o segundo maior traficante em número de escravos desembarcados, estando em primeiro lugar Elias Coelho Cintra. Contudo, a primeira embarcação de Oliveira que se tem notícia é apenas do ano de 1822. Dessa forma, a análise para esta dissertação se limitou ao período de maior atuação de Francisco Antonio de Oliveira no comércio negreiro, fazendo dele o que mais participou com navios para esse comércio no período citado. ALBUQUERQUE, Débora de Souza Leão; VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. **Financiamento e Organização do tráfico de escravos para Pernambuco no século XIX.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). <<http://biblioteca.versila.com/25898674>> Acessado em 04/10/2014.

⁹³ O quadro foi desenvolvido a partir da confrontação entre os dados dos livros de Registros de Passaportes do Porto do Recife, Vigilância Sanitária do Porto do Recife, Jornal Diário de Pernambuco e banco de dados TSTD.

A tabela aponta para viagens ocorridas com a participação de Francisco Antonio de Oliveira ao longo de dez anos (1822-1831) com oito embarcações diferentes, realizando uma soma de vinte e cinco viagens. A maioria delas foi resultado de empreendimentos em sociedade.

O comércio nos Oitocentos envolveu vários grupos de interesse que se uniam para construir ligações no âmbito comercial e social. Um desses grupos foi a “família”, não necessariamente a consanguínia, onde convergiam vários aspectos da vida pública, privada e cotidiana. É a partir da família que muitas vezes se formavam redes de parentela, que para o setor mercantil favoreceu a formação de contatos importantes de clientela e amizade, pois o trato mercantil dependia desses contatos sociais.⁹⁴

Manolo Florentino indica a existência de uma “comunidade de traficantes”, que ia além do comércio negreiro, se expandido para o campo pessoal afetivo e geralmente envolvia a família na gestão dos negócios. Ele afirma que, no Rio de Janeiro, “das 559 expedições montadas [entre os anos de 1811 a 1830] por essa verdadeira elite traficante, os grupos empresariais familiares foram responsáveis por 324 (60%)”⁹⁵. Num comércio com altas exigências de investimento inicial, a relação no comércio de escravos baseava-se, sobretudo na confiança mútua. O parentesco dava certa garantia de investimento, mas também de não dispersar as fortunas. Participavam então das sociedades negreiras irmãos, sobrinhos e/ou cunhados, pois o matrimônio funcionava como uma forte ligação que fundia fortunas e estreitava laços entre famílias, ampliando assim as conexões.⁹⁶ O comércio de escravos funcionava de forma complexa e as sociedades poderiam unir negociantes de vários países, apoiando-se numa rede que se estendia entre Europa, África e Américas.⁹⁷

Para Manolo Florentino, o comércio negreiro fazia parte de um mercado restrito com agentes econômicos personalizados e pequena concorrência, uma vez que os negociantes estavam, geralmente, atrelados uns aos outros através de créditos e sociedades.⁹⁸ Ainda de acordo com Florentino, a maior parte do capital empregado no tráfico provinha de atividades especulativas e rentistas, como a compra e venda de imóveis urbanos. Além disso, por ser uma empresa estruturada em riscos e grandes investimentos, ele afirma que o comércio negreiro possuía um mercado altamente concentrado, mas que também se caracterizava pela

⁹⁴ FARIA, Sheila F. C. **A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998. p. 21.

⁹⁵ FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)**. 2ª ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2014. p. 216.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 216.

⁹⁷ MARQUES, João Pedro. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX**. *Revista Análise Social*, volume 36 (160), 2001, pp. 609-638. p. 611.

⁹⁸ FLORENTINO. *op. cit.*, p. 139.

diversificação, principalmente entre os grandes negociantes já especializados que buscavam segurança e maiores lucros.⁹⁹

Francisco Antonio de Oliveira estava envolvido nos negócios negreiros em sociedade com seus cunhados¹⁰⁰, comerciantes portugueses, atuantes na Praça do Recife, Portugal e África. Além de Oliveira, a sociedade era composta por: Ângelo Francisco Carneiro, o Visconde de Loures, Joaquim Ferreira dos Santos, o Conde de Ferreira, e Elias Batista da Silva. Tem-se notícia dessa sociedade negreira até 1831. A sociedade entre Francisco Antonio de Oliveira e Ângelo Carneiro, até 1833, quando Carneiro age como procurador de Oliveira na compra do prédio da chamada Alfândega Velha, junto aos filhos de Pedro de Mello Braine, mesmo local onde hoje funciona atualmente no Recife o shopping Paço Alfândega¹⁰¹.

Não se sabe ao certo se as sociedades foram ou não rompidas. Há a possibilidade do fim da mesma por, talvez, Francisco Antonio de Oliveira dever dinheiro a Ângelo Carneiro¹⁰², ou por razão de que não expunham mais ao público esse tipo de negócio, ou simplesmente porque chegava ao fim o prazo da sociedade. Todavia, Ângelo Carneiro e Elias Batista da Silva seguem em negócios juntos e Francisco Antonio de Oliveira continua associado com Joaquim Ferreira dos Santos, nos anos que se seguiram.

O primeiro navio negreiro que se tem notícia de Francisco de Oliveira como dono é a escuna *Velha de Deus (Valha-me Deus ou Velha de Dios)*¹⁰³ chegada de Angola para o porto do Recife no dia 14 de outubro de 1822 com 255 escravos, dos quais 31 deles foram levados aos armazéns de Santo Amaro pela Vigilância Sanitária para cuidados de saúde, e um morreu

⁹⁹ Ibid., p. 12.

¹⁰⁰ CAPELA, José. **Conde de Ferreira & C^a**. Traficantes de escravos. Porto: Edições Afrontamentos, 2012.

¹⁰¹ BN – Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco. 22 de agosto de 1833. n^o 161.

¹⁰² BN – Hemeroteca Digital. O Formigão. 24 de outubro de 1850. n^o 14. O periódico satírico enxovalhava Francisco Antonio de Oliveira e os demais pertencentes ao partido Conservador. Chamava-o de Mete Cabeça e o acusava de ser traficante de escravos. “No tempo em que traficava com pretos boçais, fiz uma branquinha a meu cunhado Ângelo dos Retalhos [Ângelo Francisco Carneiro], que lhe chucei uns oitenta e tantos contos!” Fl. 2. Para saber mais sobre Ângelo Carneiro ver: ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. **De traficante de escravos a visconde de Loures: a trajetória atlântica de Ângelo Francisco Carneiro**. Anais do 7^o Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. 2015.

¹⁰³ Sabe-se que os nomes dos navios negreiros podiam estar carregados de significados, que iam desde homenagem a santos, á nome de esposas. No caso em questão, seu nome pode ter várias interpretações. O termo “Valha-me Deus”, como nome da escuna, pode ser uma sátira ao grito dos escravos pedindo aos céus para amenizar a dor da viagem como escravo. Ou pode estar subentendido como “A velha Lei de Deus”, já que o Deus do Antigo Testamento, ou a Velha Lei, é justo juiz punitivo. Assim, a escravidão advogaria pela justiça que Deus faz aos homens da África, que desconhecem a sua verdadeira lei, e vivem no paganismo. A “Velha de Deus” também poderia ser uma alusão bíblica da antiga aliança do homem com Deus e com Moisés no Antigo Testamento, uma aliança forte, incapaz de ser quebrada, que representaria a associação dos envolvidos na escuna.

na canoa no caminho para o porto¹⁰⁴. Francisco de Oliveira compartilhava a propriedade dessa escuna com Joaquim Ferreira dos Santos e Ângelo Francisco Carneiro.

Possuidor de importantes contatos com feitorias angolanas, Carneiro era extremamente influente no tráfico, tudo indica que era um dos principais contatos de Oliveira em Angola, onde esteve por boa parte da década de 1820. De acordo com José Capela, ele foi o maior fornecedor de escravos e maior consignatário das mercadorias enviadas para Angola por Joaquim Ferreira dos Santos e sócios.¹⁰⁵ Ainda de acordo com Capela, Santos também estabeleceu seu próprio negócio na África, conseguindo comerciar em Molembo, onde construiu uma feitoria, e em Cabinda, onde foi convidado pelo Rei local a ter a soberania sobre aquele litoral.¹⁰⁶

Antes da viagem mencionada acima, a escuna *Velha de Deus* já havia chegado de Cabinda com carga de 204 escravos, mas dita de propriedade de Elias Coelho Cintra, em 15 de dezembro de 1821. Em 24 de abril de 1823 e em 19 de outubro do mesmo ano, ela chega de Angola carregando 284 e 278 escravos respectivamente¹⁰⁷. Além dos negociantes mencionados, é provável que o angolano Antonio de Queirós Monteiro Regadas também estivesse envolvido com a carga da escuna, uma vez que seu parente Luís de Queiros Monteiro Regadas foi o mestre de várias dessas viagens.

Essa foi a última viagem dessa embarcação naquele ano, data próxima a Confederação do Equador, pois durante esse conflito não houve nenhuma expedição dessa embarcação, ou de qualquer outra com envolvimento de Francisco Antonio de Oliveira. Nesse período, Ângelo Carneiro estava em Luanda, e Elias Coelho Cintra e Oliveira eram contrários a revolta, tendo este último participado da sua supressão¹⁰⁸. É importante ressaltar que Cabinda, local do embarque na escuna em 1823, era também o lugar onde Ferreira dos Santos tinha sua feitoria, localizada, portanto, ao norte do Equador, logo, a embarcação realizou comércio ilegal de escravos e mesmo assim estava registrada no livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife.

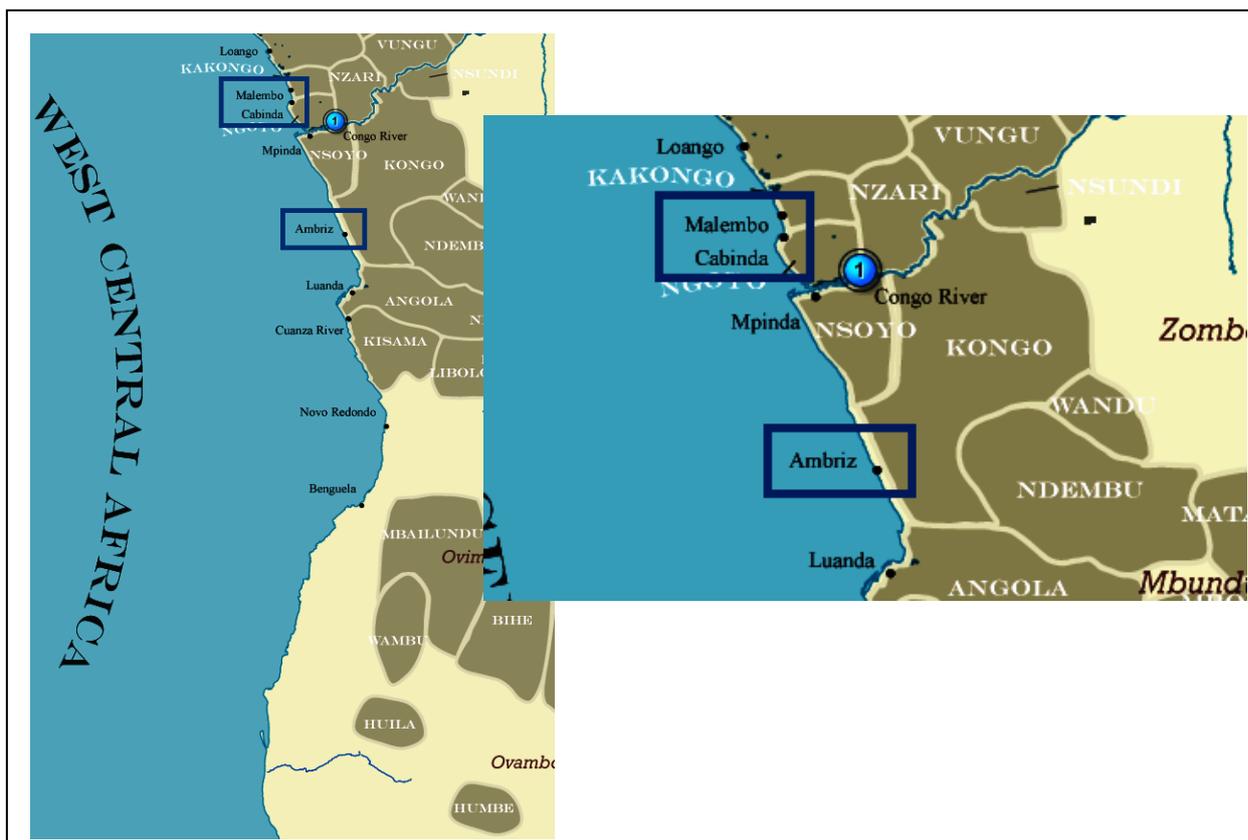
¹⁰⁴ APEJE. Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829). REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010. p. 173.

¹⁰⁵ CAPELA, José. **Conde de Ferreira & C^a**. Traficantes de escravos. Porto: Edições Afrontamentos, 2012. p. 29.

¹⁰⁶ Ibid. p. 20 e 21.

¹⁰⁷ APEJE. Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829).

¹⁰⁸ Sobre a participação de Oliveira na luta contra a Confederação do Equador ver a Parte II dessa Dissertação.



Mapa 1: Recorte com destaque para Molembo e Cabinda e Ambriz. Fonte: <https://tracingafricanroots.files.wordpress.com/2015/01/slaves-sources-africa-big-w-central-africa.png>
Acessado em 02 de maio de 2015.

Em 15 de fevereiro de 1825, a Escuna *Velha de Deus*, vinda de Luanda, retorna as suas atividades, dando entrada no Rio de Janeiro com 261 escravos, tendo como consignatário o Português Joaquim Ferreira dos Santos¹⁰⁹. No ano seguinte, aos dois de fevereiro a mesma embarcação, de Luanda, desembarca 314 escravos, novamente, no Rio de Janeiro e depois em Pernambuco, numa parceria entre Francisco Antonio de Oliveira e o Luso-Africano Joaquim Teixeira de Macedo¹¹⁰. De acordo com Roquinaldo Ferreira, Joaquim Teixeira de Macedo criou laços com Angola através do casamento com a filha do brigadeiro Antonio João de Menezes, e em 1818 já era negociante de escravos no Rio de Janeiro, sendo proprietário do navio *Maria Daphine*¹¹¹. Jeffrey Needell afirma que Joaquim Teixeira de Macedo era negociante de escravos em Luanda desde 1820, herdeiro do comércio do pai homônimo. Seu irmão, Diogo Teixeira de Macedo, teria encerrado sua carreira no comércio negreiro e tornado-se plantador de café no Rio de Janeiro em 1830. Eusébio de Queirós Coutinho

¹⁰⁹ BN – Hemeroteca Digital. Diário Mercantil. 17 de fevereiro de 1825.

¹¹⁰ TSTD. Viagem N° 3332.

¹¹¹ FERREIRA, Roquinaldo. **Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX**. Revista Tempo, 2006. Vol. 10, n° 20.

Matoso, futuro Ministro do Império e criador da lei que extinguiu o tráfico de escravos no Brasil em 1850, além de membro da chamada *trindade saquarema*, possuía ligações matrimoniais com família Teixeira de Macedo¹¹².

Ainda em 1826, a *Velha de Deus* fez outra viagem para Luanda e tem como donos Francisco Antonio de Oliveira e Antonio Alves da Silva Porto. De acordo com José Capela, Joaquim Ferreira dos Santos havia garantido ao fornecedor Ângelo Carneiro que a embarcação trouxera “boa gente”, que ficaria satisfeito em lhe dar uma cota da venda.¹¹³

Silva Porto e Teixeira de Macedo também eram donos da Escuna *Arsênia* junto a Antonio José Meirelles, os três eram renomados traficantes no Rio de Janeiro e comercializavam tanto na África Ocidental, quanto na Oriental¹¹⁴. A mesma *Arsênia* atracou no porto do Rio de Janeiro em 28 de outubro de 1827, proveniente de Molembo com 272 escravos consignados ao mesmo José Meirelles.¹¹⁵ Antonio José Meirelles foi, de acordo com Antonia Mota, o 2º maior negociante na Praça de São Luis, enriqueceu com o tráfico de escravos e obteve o monopólio desse comércio naquela cidade tornando-se importante na elite mercantil do Maranhão.¹¹⁶

No dia 12 de agosto de 1825, a escuna *Feiticeira* embarca todos os seus escravos a bordo da *Velha de Deus* para Francisco de Oliveira.¹¹⁷ A *Feiticeira* era embarcação que realizava viagens em sociedade com os portugueses Ângelo Carneiro e Elias Coelho Cintra, além do angolano Francisco Ribeiro de Brito, Joaquim Teixeira de Macedo e dita como pertencente ao brasileiro, provavelmente nascido em Pernambuco, Joaquim Ribeiro de Brito¹¹⁸.

Essa já era uma conhecida embarcação negreira. Em dezembro de 1823, a escuna *Feiticeira*, saiu de Luanda, e embarcou escravos nos portos de Cabinda e Rio Zaire, posteriormente partindo para os portos brasileiros de Recife, Salvador e Rio de Janeiro, onde desembarcaria os escravos e voltaria a África carregado de têxteis para a próxima operação,

¹¹² NEEDELL, Jeffrey D. **The Party of Order: The Conservatives, the State, And Slavery in the Brazilian Monarchy, 1831 – 1871**. Stanford University Press: California, 2006.

¹¹³ CAPELA, José. **Conde de Ferreira & C^a**. Traficantes de escravos. Porto: Edições Afrontamentos, 2012. p. 33.

¹¹⁴ KLEIN, Herbert S. **O Tráfico de escravos africanos para o porto do Rio de Janeiro, 1825 – 1830**. Anais de História, São Paulo, 1973. pp. 85-101.

¹¹⁵ FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)**. 2ª ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2014. p. 127.

¹¹⁶ MOTA, Antonia da Silva. **As famílias principais: redes de poder no Maranhão colonial**. São Luis: Edufma, 2012. *apud* CUTRIN, Luisa Moraes Silva. **Antônio José Meirelles e o Consiliador**: publicação de dissensos no Maranhão oitocentista. ANPUH – XXVIII Simpósio Nacional de História, 2015.

¹¹⁷ APEJE. Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829).

¹¹⁸ CAPELA. *op. cit.*, p. 29. REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010. p. 109.

contudo, teve seus escravos roubados por piratas africanos no Soyo¹¹⁹. Além da *Feiticeira*, Oliveira se envolveu na viagem que fez a Escuna *Regeneradora*, chegada em 09 de setembro de 1823 no Rio de Janeiro, e tendo como agente de Oliveira naquela localidade Joaquim Ferreira dos Santos, que prestou contas dos escravos vendidos que Ângelo Carneiro lhes consignara em Luanda por conta de Oliveira.¹²⁰

Junto com Joaquim Ribeiro de Brito, Oliveira também esteve envolvido no negreiro bergantim *Maria Gertrudes*, em que ambos aparecem em diversos momentos como donos dessa embarcação¹²¹

Negociantes envolvidos com a Escuna Velha de Deus (1822-1830)	
Nome	Nacionalidade
Francisco Antonio de Oliveira	Brasileiro
Ângelo Francisco Carneiro	Português
Joaquim Ferreira dos Santos	Português
Joaquim Ribeiro de Brito	Brasileiro
Francisco Ribeiro de Brito	Angolano
Elias Batista da Silva	Português
Elias Coelho Cintra	Português
Antônio de Queiroz Monteiro Regadas	Angolano
Luiz de Queiroz Monteiro Regadas	Brasileiro (?)
Joaquim Teixeira de Macedo	Luso-Africano
Antonio Alves da Silva Porto	Português

Quadro 1: Negociantes envolvidos nas diversas viagens que realizou a Escuna *Velha de Deus* (1821 – 1830).

Era complexa a rede de créditos, sociedades e de participantes ativos no comércio negreiro para os principais portos exportadores de escravos do Brasil, por isso é importante compreender não apenas sua formação regional, mas também sua extensão. A escuna *Velha de Deus* serviu como ligação dos negociantes de Pernambuco com os negociantes da África, Rio de Janeiro e Lisboa, já que em 26 de agosto de 1830 a mesma escuna faz o percurso Luanda – Rio de Janeiro com 295 escravos novamente para o português Joaquim Ferreira dos Santos¹²².

¹¹⁹ FLORENTINO. *op. cit.*, p. 115 e 133.

¹²⁰ CAPELA. *op. cit.*, p. 28.

¹²¹ REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010. p. 109.

¹²² CAPELA, José. **Conde de Ferreira & C^a**. Traficantes de escravos. Porto: Edições Afrontamentos, 2012. p. 30.

Um desses importantes elos estava na figura de Joaquim Ferreira dos Santos. Para Hugh Thomas, Santos teria comercializado mais de 15.000 escravos através do Atlântico Sul entre 1825 e 1830. Na casa de 5.000 escravos importados estavam Antonio José Meirelles e João Alves da Silva Porto (parente de Antonio Alves da Silva Porto e especialista no comércio de Moçambique)¹²³, era dono do navio *Pastora de Lima* que carregou escravos em Inhambane e Quelimane em 1818-19¹²⁴.

A família Regadas também tinha ligações com os negociantes de Pernambuco. Seus principais navios foram o *Protetor* e o *Santo Antonio Protetor*. Em 1827, anunciam no Diário de Pernambuco a venda do Brigue *Santo Antonio Protetor*, *chegado ultimamente de Angola com escravos, com todos os pertences próprios para o mesmo tráfico o qual é de 447 praças e forrado de cobre*¹²⁵.

Não se sabe realmente se venderam o Brigue, mas em 15 de julho de 1828 chegava mais uma vez no Recife com 284 escravos. Realizando seis viagens entre os anos de 1819 e 1828, trouxe para Pernambuco um número aproximado de 2.068 escravos. O destino alegado era sempre Angola, local onde Antonio de Queirós Monteiro Regadas residia. No seu inventário datado de 1832, consta o dito Brigue fundeado no porto do Recife, deixado para sua esposa¹²⁶.

É possível que mantivessem contato com o negociante português Manuel Francisco Regadas. Este, por sua vez, possuía negócios em Benguela com seu sócio Antônio Botelho. De acordo com Mariana Candido, Manoel Francisco Regadas comercializava tabaco com Botelho e este, por sua vez, juntava a mercadoria para formar os banzos* e comprar escravos¹²⁷. Os Regadas mantiveram-se no tráfico mesmo após a proibição do comércio de escravos. Entre 1835 e 1837, os bergantins *Rio Douro* e *Leal*, navegavam entre Luanda, Benguela, Lisboa, Pernambuco e Paraíba. O primeiro que tinha como proprietário João Francisco Regadas e consignatário Joaquim da Silva Regadas, e o segundo, o mesmo Joaquim e José Ramos de Oliveira, respectivamente¹²⁸. Em 1824 José Ramos de Oliveira carregou escravos em Cabinda no brigue *Bom Fim* e foi um dos sócios em Pernambuco, junto a

¹²³ THOMAS, Hugh. **The Slave Trade: The Story of the Atlantic Slave Trade: 1440-1870**. Simon and Schuster Paperbacks: Nova York, 1997.

¹²⁴ CAPELA, José. **O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733 – 1904**. Edições Afrontamento: Porto, 2002.

¹²⁵ BN – Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco 07 de fevereiro de 1827.

¹²⁶ IAHGP. Inventário de Antonio de Queirós Monteiro Regadas, 1832.

¹²⁷ CANDIDO, Mariana P. **Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o atlântico setecentista** in: GUEDES, Roberto (org.). *África, brasileiros e portugueses – séculos XVI – XIX*. Mauad: Rio de Janeiro, 2013. * Banzo era o monte das mercadorias que se trocava por escravos.

¹²⁸ ANTT. AHU - Documentos do Consulado Português. M.N.E. Cx. 308, Pasta 102162, Doc. c298 e c0448.

Francisco Antonio de Oliveira e José Antonio de Oliveira, numa das viagens que o brigue *Activo* realizou para a costa africana¹²⁹.

Francisco de Oliveira parece estar sempre ao lado de outros negociantes no tráfico, e preparava as viagens quase que simultaneamente com as demais embarcações, como o caso do Brigue *Imperador do Brasil*, que em 10 de novembro de 1825 chegou de Angola para o porto do Recife com 391 escravos, desses, 11 foram entregues ao consignatário da carga Elias Batista da Silva, sócio e procurador de Ângelo Carneiro e parceiro de negócios de Oliveira nesse período de legalidade. Nos dois anos seguintes, em viagens para Ambriz e Angola, retorna com 376 e 402 escravos respectivamente, num total de 1.169 africanos em apenas três anos, um dado assustador. Em duas de suas viagens, o brigue foi capitaneado por Luiz de Queirós Monteiro Regadas.

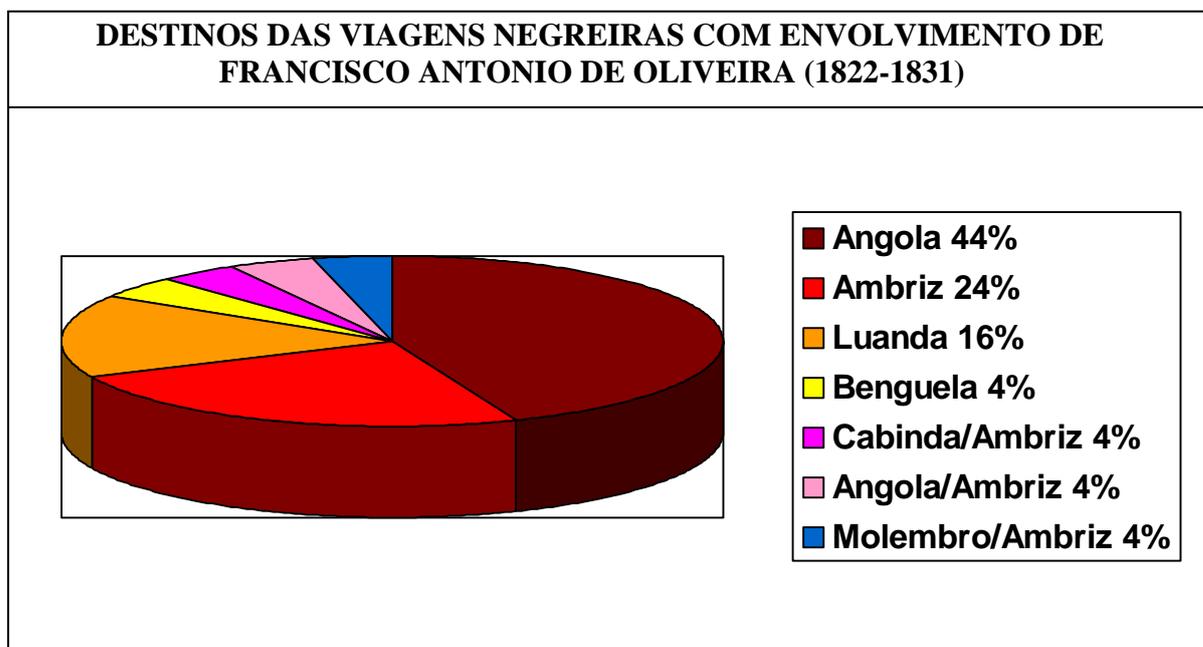


Gráfico 1: Porcentagens referentes aos destinos na África das 25 viagens negreiras com envolvimento de Francisco Antonio de Oliveira (1822-1831) contidos no Quadro 1.

De acordo com o Gráfico 1, a maior parte das viagens com participação de Oliveira ocorreu entre as localidades da África centro ocidental, com predominância para Angola (44%). Os principais contatos comerciais de Oliveira na África lá estavam, como os já citados Antonio de Queirós Monteiro Regadas, Ângelo Francisco Carneiro, Francisco Ribeiro de Brito. Seu principal contato em Portugal era com Joaquim Ferreira dos Santos, o Conde de Ferreira, também foi importante para a amplitude de seus negócios, com quem dividiu a

¹²⁹ APEJE. R.P. 2.2.6, 1824 A 1827.

propriedade de sua embarcação mais atuante, o Brigue *Activo*, que será discutido no capítulo 3. Oliveira continuou traficando escravos com alguns desses comerciantes após 1831.

Desde o início da ocupação portuguesa em Angola que as relações políticas e comerciais estavam interligadas. De acordo com Jaime Rodrigues, o papel dos comerciantes de escravos, principalmente portugueses, foi fundamental nesse processo, pois muitos, de fato, se estabeleceram e viveram na África, mantendo relações regulares com os nativos.¹³⁰ Dessa forma, Angola foi um dos territórios que mais exportou escravos para Pernambuco, local onde a colonização e o comércio ocorreram conjuntamente.

Como visto acima, na década de 1820 se intensificou a demanda brasileira por escravos africanos, um dos argumentos usados pela historiografia é o de que Angola, que tinha como principais portos Luanda e Benguela, é o ponto da África geograficamente mais próximo de Pernambuco. Philip Curtin, Manolo Florentino e Marcus Carvalho confirmaram a predominância de Angola, através de suas estimativas para Brasil, Rio de Janeiro e Pernambuco¹³¹. Daniel Domingues e David Eltis estimam que, na década de 1820, 58.880 escravos embarcaram em Angola com destino a Pernambuco.¹³² Além disso, as principais feitorias com que Francisco Antonio de Oliveira tinha contato se localizavam naquela região, pois as viagens listadas ocorreram justamente no período em que um dos seus sócios, Ângelo Francisco Carneiro, se encontrava residente naquela localidade.

Já os desembarques de africanos pelos navios de Oliveira no Brasil, ocorreram em diversas localidades além de Pernambuco, como a rota que ligava o Pará, Maranhão e Amazonas, além da rota Pernambuco, Paraíba, Ceará, Rio de Janeiro. Dessa forma, a atuação de Oliveira não se limitou a Pernambuco, se estendendo a territórios mais distantes. Em 1829, os seus navios, a escuna *Maria Gertrudes*, o bergantim *Imperador do Brasil*, desembarcaram 257 e 461 escravos na Paraíba respectivamente¹³³, e, em uma das viagens que o Brigue *Activo* realizou em 1826, para Ambriz, em parceria com os negociantes José Antonio de Oliveira, Elias Batista da Silva e Joaquim Ferreira dos Santos, desembarcou escravos no Maranhão e na Amazônia¹³⁴

¹³⁰ RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo Companhia da Letras, 2005. p. 60.

¹³¹ CURTIN, Philip. **The Transatlantic Slave Trade**. FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)**. CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdades, Rotinas e Rupturas do escravismo no Recife, 1822 – 1850**.

¹³² DOMINGUES, Daniel Barros; ELTIS, David. **Pernambuco, 1561 – 1851 in** ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. Yale University Press: London, 2008. p. 104.

¹³³ BN – Hemeroteca Digital. O Cruzeiro. 22 de junho de 1829 e 11 de outubro de 1829.

¹³⁴ TSTD. Viagem N° 748.

Desde o século XVII, a rota Maranhão – Pará – Amazonas já era utilizada para o comércio negreiro, principalmente com as epidemias que dizimaram grande parte dos indígenas usados como mão de obra. De acordo com Ygor Cavalcante e Patrícia Sampaio, o comércio de escravos serviu para dinamizar a produção e a economia naquela região, consolidando os grupos de proprietários de terras que passaram a ter força política.¹³⁵ Manaus e a Praça comercial de Belém eram, no século XIX, entrepostos comerciais estratégicos do norte do Brasil, por onde circulavam muitas embarcações e mercadorias, essa realidade se tornou mais recorrente ao longo daquele século, e homens e mulheres embarcados nos portos africanos acabaram tendo como destino o trabalho nas plantações paraenses, maranhenses e do Baixo Amazonas.¹³⁶

2.1 – “e depois disso vamos *prantar* batatas”: A sociedade entre Francisco Antonio de Oliveira e Joaquim Ferreira dos Santos

Além de serem cunhados e amigos, Francisco Antonio de Oliveira e Joaquim Ferreira dos Santos estavam ligados pelo brigue *Activo*, sua embarcação mais importante. O que se tem notícia é que a sociedade dos dois começa desde a primeira viagem desse brigue, em 1822, e vai até após as leis antitráfico de 1831, com o *Activo* ainda em atividade, escondendo sua ligação com o comércio negreiro.

Apesar de ter sido apreendido em 1826 por uma embarcação britânica e de ter sido levado a julgamento na Comissão Mista em Serra Leoa,¹³⁷ independente da demora do processo e para o recebimento de indenização, mesmo correndo todos os riscos, o Brigue *Activo* continuou em atividade, tendo chegado de viagem para Ambriz com 324 cativos para Francisco Antonio de Oliveira, em 29 de março de 1827¹³⁸, apenas um ano após sua captura. Em 4 de abril do mesmo ano, o *Activo* saiu de Pernambuco para o Rio de Janeiro com 335 escravos.¹³⁹

Joaquim Ferreira dos Santos nasceu na cidade do Porto e foi para o Rio de Janeiro com intuito de se lançar na carreira de comerciante. Como vimos anteriormente, na década de 1820 Santos já possuía importantes feitorias na África e já estava bem estabelecido na Praça do

¹³⁵ CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha; SAMPAIO, Patrícia Melo. **História de Joaquinhas: mulheres, escravidão e liberdade** (Brasil, Amazonas, século XIX). Afro-Ásia, n° 46, Salvador, 2012. p. 98.

¹³⁶ Ibid. p. 99.

¹³⁷ A apreensão do Brigue *Activo* é o tema do capítulo 3 dessa Dissertação.

¹³⁸ LAPEH – UFPE. Diário de Pernambuco. 31 de março de 1827, n° 70.

¹³⁹ LAPEH – UFPE. Diário de Pernambuco. 07 de abril de 1827, n° 76.

comércio do Rio de Janeiro, onde, de acordo com José Capela, mantinha boa relação com a Corte. Foi comerciante de importação, exportação de secos e molhados, mas seu principal negócio foi o comércio de escravos a partir do continente africano. Ainda de acordo com Capela, entre os anos de 1816 e 1828, Joaquim Ferreira dos Santos teria contabilizado 42 embarcações como armador¹⁴⁰, período semelhante ao de maior atuação de Francisco Antonio de Oliveira no comércio negreiro.

A pesquisa de Capela aponta para uma forte ligação entre Santos e os negociantes da Praça de Pernambuco, Francisco Antonio de Oliveira, Ângelo Francisco Carneiro e Elias Batista da Silva, contudo, após a década de 1820, sua relação se estreitou ainda mais com Oliveira, e os laços comerciais também passaram a pessoais, “é com Oliveira que aparenta ter maior proximidade”¹⁴¹, mesmo após o retorno de Santos a Portugal, devido a pressão para o fim do tráfico de escravos no Brasil com a lei de 1831, quando muitos portugueses se refugiam no seu país de origem.¹⁴² Apesar disso, manteve as correspondências com os “amigos do Brasil em que manifesta grande interesse pela evolução política naquele país.”¹⁴³ Antes da lei de 1831, Joaquim Ferreira dos Santos parecia sentir-se impune aos tratados internacionais e já fazia planos para quando eles entrassem em vigor, escreve para Oliveira em 28 de outubro de 1825 sobre a ilegalidade do tráfico:

Consta aqui estarem assinando o tratado do comércio entre o nosso governo e o da Grã-Bretanha e que vão a ratificar pelo pacote inglês que saiu hoje sendo um dos principais artigos a abolição do comércio da Escravatura dentro de quatro anos depois da ratificação do tratado e se este se verificar devem os escravos este pouco tempo subir a grandes preços em todo o Brasil, e depois disso iremos *prantar* batatas.¹⁴⁴

Contudo, sua imunidade às perseguições inglesas acabaria um ano depois com a apreensão do Brigue *Activo*. Todas as viagens, que se tem notícia, de navios negreiros com envolvimento de Francisco Antonio de Oliveira estão associadas a Joaquim Ferreira dos Santos. Participar de uma sociedade com Santos era ter ao seu lado um membro importante da política e da aristocracia em Portugal, um indivíduo conhecido por suas filantropias e por ser um comerciante muito rico. Na década de 1840 torna-se Par do Reino e Barão, vendo isso como motivo de incompatibilidade com sua atividade de armador de navios. Dessa forma, vende o Brigue *Activo*, provavelmente para Francisco Antonio de Oliveira, como uma

¹⁴⁰ CAPELA, José. **Conde de Ferreira & C^a**. Traficantes de escravos. Porto: Edições Afrontamentos, 2012. p. 28.

¹⁴¹ Ibid., p. 30.

¹⁴² Ibid., p. 21.

¹⁴³ Ibid., p. 22.

¹⁴⁴ Ibid., p. 34.

maneira de disfarçar o envolvimento no tráfico de escravos, uma vez que intencionava seguir a carreira política. Contudo, em 1843, se desloca para a África naquele mesmo brigue¹⁴⁵, o que significa que não abandonou definitivamente o “infame comércio”. Essa viagem pode também sugerir que a sociedade com Francisco Antonio de Oliveira continuou mesmo após a proibição em 1831, período em que Oliveira estava se instalando na política pernambucana.

O brigue *Activo* continuou em atividade e, mesmo que não explicitasse mais sua participação no tráfico, provavelmente estaria ainda envolvido, pois mesmo após 1831 ainda é possível encontra-lo nos indicativos de viagens dos periódicos transportando mercadorias diversas em direção a Portugal, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, para onde Francisco Antonio de Oliveira parece ter voltado em 1835, no paquete *Leopoldina*¹⁴⁶.

Em dezembro de 1831, pede-se que quem quiser carregar mercadorias com maior brevidade para o Rio Grande do Sul, no Brigue *Activo*, dirija-se ao escritório de Francisco Antonio de Oliveira na rua do trapiche, nº 4¹⁴⁷. Em 07 de abril de 1840, o *Activo* estava fundeado no Porto com uma porção de 200 sacas de café.¹⁴⁸

As trajetórias de ambos os negociantes se tocam não apenas por serem cunhados, ou sócios, mas também, no momento em que traçaram caminhos semelhantes para alcançar uma posição social favorável aos seus planos de empreender em novos negócios, como a carreira política, a prática de benfeitorias na cidade em que viveram, além de doações aos mais pobres e a busca por títulos de nobreza. Joaquim Ferreira dos Santos chega a Conde, mas Francisco Antonio de Oliveira não passa do baronato.

Dessa forma, Francisco Antonio de Oliveira se mostrou uma pessoa que conquistou sua própria rede de influência e conexão, tornando-se assim uma pessoa pública, não mantendo contatos apenas no local em que residia, mas expandindo para fora de sua província, conectando-se a pessoas importantes na Corte, em Portugal e na África. Essas redes tecidas por Oliveira são capazes de indicar pontos importantes no comércio atlântico de escravos e como este comércio tão cruel foi capaz de resistir por tanto tempo.

Francisco Antonio de Oliveira foi apresentado aqui como um negociante em fase de especialização dos negócios negreiros, mas que também representou seu auge como comerciante. Através das associações com importantes negociantes do Brasil, Portugal e

¹⁴⁵ CAPELA, José. **Conde de Ferreira & C^a**. Traficantes de escravos. Porto: Edições Afrontamentos, 2012. p. 23.

¹⁴⁶ BN – Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco. 09 de setembro de 1835.

¹⁴⁷ BN – Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco. 05 de dezembro de 1831.

¹⁴⁸ BN – Hemeroteca Digital. O Despertador. 29 de maio de 1840.

África, Oliveira construiu uma forte rede comercial que interligava o comércio de escravos. Apesar de os tratados antitráfico e a Confederação do Equador terem atingido comércio de escravos, isso não foi suficiente para inibição total, pois, se os tratados davam nova postura aquele comércio, os negociantes também davam, e nesse sentido, as sociedades negreiras ganharam nova força, já que, com ajuda mútua, Oliveira obteve sucesso e enriqueceu principalmente através desse comércio.

Após a lei de 1831, assim como Joaquim Ferreira dos Santos, Oliveira buscou a inserção na política e tentou esconder seu vínculo com o então comércio ilegal, assunto que será tratado nos capítulos seguintes.

CAPÍTULO 3 – Travessias Atlânticas

Como vimos no capítulo anterior, o Brigue *Activo* foi importante embarcação de Francisco Antonio de Oliveira em parceria com Joaquim Ferreira dos Santos. Sua atuação foi intensa na década de 1820, mas, mesmo numa escala menor, e com a lei antitráfico de 1831, não abandonou os mares. Contudo, nem sempre uma viagem negreira terminava bem, eram muitas as dificuldades, e com os tratados internacionais e a busca da erradicação do tráfico de escravos no mundo pela Inglaterra, os riscos de apreensão da embarcação e carga aumentaram. O *Activo* não foi uma exceção, sendo apreendido por um navio britânico em 1826 com escravos a bordo.

3.1 – O caso do Brigue *Activo*

Em 1820, o Capitão James Arthur Murray lança ao mar o navio de guerra britânico *Atholl*. Sua principal missão era caçar navios negreiros que desobedecessem aos tratados britânicos de comércio de escravos. Com seus 28 canhões, o *Atholl* apreendeu 13 embarcações consideradas negreiras ao longo de 43 anos de navegação pelo Atlântico. Entre elas, o brigue brasileiro *Activo* em 1º de fevereiro de 1826, com 166 escravos a bordo¹⁴⁹, além de carga de 2.100 rolos de tabaco e 12 pipas de aguardente¹⁵⁰, o que era sinal de que, no momento da apreensão, ainda não havia embarcado todos os escravos previstos para aquela viagem.

Tabaco e aguardente eram moedas de câmbio valiosas para se trocar por escravos. O tabaco, principalmente o de rolo feito na Bahia, era bastante valorizado na Costa da Mina, de acordo com Alberto da Costa e Silva, por possuir um sabor levemente adocicado, por causa do melão em que os rolos eram embebidos. Uma vez que não era apreciado pelos portugueses, o fumo foi uma ponte importante entre a Bahia e o Benin, que no período colonial não precisavam fazer ponte comercial com Portugal¹⁵¹.

¹⁴⁹ <<http://www.pbenyon.plus.com/18-1900/A/00387.html>> (Naval Database) Acessado em 02/07/2012.

¹⁵⁰ State Papers. Class A. Correspondence with the British Commissioners Serra Leone. Vol. XXVL <https://books.google.com.br/books?id=QDdbAAAAQAAJ&pg=PA56&lpg=PA56&dq=charge+of+the+brig+activo&source=bl&ots=pY9oUTOgh6&sig=0Tg7KjOY8ek3RvXJsPVaHk_yrIA&hl=pt-BR&sa=X&ved=0CCUQ6AEwAWoVChMI0vG3nbnyxgIVws6ACh1skAJ_#v=onepage&q&f=false> Acessado em 03/05/2015.

¹⁵¹ SILVA, Alberto da Costa e. **Francisco Félix de Sousa, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Ed. UERJ: Sinergia, 2009.

Da metade da década 1820 para o início de 1830, Manolo Florentino afirma que os têxteis, a aguardente e armas eram os principais produtos de escambo levados a África pelos navios negreiros provenientes do Brasil¹⁵². De acordo com Alberto da Costa e Silva, não se adquiria um escravo sem ouro ou uma boa mercadoria para trocar, como tecidos de algodão, sedas, lã, armas de fogo, pólvora, aguardente, fumo, facas, entre outros produtos¹⁵³. Contudo, ainda de acordo com Silva, a demanda poderia variar em cada porto, pois um tipo de mercadoria que era muito valorizada em um dado momento, poderia estar em baixa logo depois¹⁵⁴.

O negociante Francisco de Queirós Monteiro Regadas, residente em Luanda, em carta de 1820 para Antonio Alves da Silva, residente em Cabinda, alerta sobre as melhores mercadorias para o comércio negreiro naquele período.

(...) para V. M. fazer negócio sufrível, devia trazer a terça parte do importante que trouxer em fazenda, pois aqui nada se vende ao dinheiro; este gênero está todo na Junta Real da Fazenda; e quem dá o troco de escravos duas partes em fazendas e huma em dinheiro, compra sufrivelmente (...) Os escravos tem abaixado há pouco tempo a esta parte, dez mil réis para mais, em cabeça. Fazenda de Benguela de Malabar nada tem subido de preço (...) armas portuguesas há falta; vinho há muito, baeta surtida não dá prejuízo; presunto e paio há muito, chita azul de ramagem há falta (...) mas sobretudo o essencial é o certo, porque V. M. bem sabe que nesta ter há faltas repentinamente e repentinamente há abundâncias [de escravos].¹⁵⁵

Muitos navios que saíam do Brasil para a África, já tinham seus portos de parada definidos e um destinatário certo, dessa forma, sua carga já deveria ser preestabelecida, em sua maioria, com produtos brasileiros. A carga do *Activo* indica que a viagem foi planejada dessa forma, uma vez que suas mercadorias eram bem cotadas nos mercados africanos.

3.2 – Homens ao mar!

De acordo com passaporte emitido em 17 de setembro de 1825, o *Activo*, pertencia a Francisco Antonio de Oliveira e José Antonio de Oliveira, tendo como

¹⁵² FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. Editora UNESP: São Paulo, 2014. De acordo com o autor, essa carga era usada para escambo de escravos em respectivamente, 86%, 94% e 80% das embarcações do Rio de Janeiro. p.127.

¹⁵³ SILVA, Alberto da Costa e. **Francisco Félix de Sousa, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: EdUERJ: Sinergia, 2009. p. 43.

¹⁵⁴ Ibid., p. 44.

¹⁵⁵ Arquivo Nacional. Junta do Comércio, cx. 398, pacote 1. in FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. Editora UNESP: São Paulo, 2014.

Mestre José Pinto de Araújo, tonelagem 149 e tripulação composta por 17 homens, 2 garotos e uma supercarga¹⁵⁶, o Brigue *Activo* estava autorizado a embarcar 370 escravos, numa viagem para Molembo, com escala na Bahia, retornando para o porto do Recife.¹⁵⁷ Por ser uma embarcação de pequeno porte, provavelmente estava melhor adaptada as circunstâncias daquele comércio, além de proporcionar melhor mobilidade com menores custos, diminuindo os prejuízos em caso de apreensão¹⁵⁸.

O *Activo* foi apreendido pelo navio de guerra britânico *Atholl* ao Sul da linha do Equador. A embarcação foi conduzida ao porto de Serra Leoa para julgamento, durante a viagem dois escravos morreram e 7 chegaram doentes¹⁵⁹.

De acordo com processo da Comissão Mista no *State Papers*, volume XXVI (1826 – 1827), os escravos teriam sido embarcados no porto de Badagri e não em Molembo como dito no passaporte, ou seja, ao norte da linha do Equador e, portanto, desobedecendo ao tratado de 1815 e ratificado em 1826, proibindo o comércio de escravos nessa área.

Por esse motivo pediu-se a Comissão Mista condenação imediata da embarcação e a emancipação dos escravos, por ter sido realizado tráfico ilegal, apesar do reconhecimento da apreensão ao Sul dessa linha feita sem uma perseguição. Durante o julgamento, foram chamados para depor o Capitão, o cozinheiro, de nome Furtunado Mina, indicativo de que era um negro Mina, e 6 escravos.

Ouvir o depoimento dos trabalhadores do tráfico era importante para a Comissão Mista, especialmente o do cozinheiro que teve seu nome revelado no processo. O cozinheiro era uma peça chave dentro do tráfico, pois ele era o responsável pela alimentação da tripulação e da carga¹⁶⁰. Perguntas simples como a quantidade de comida preparada a bordo poderiam se apresentar como evidências de tráfico de escravos, contudo, os depoimentos do cozinheiro e dos escravos foram resumidos em um único parágrafo durante o processo, os depoimentos completos não foram encontrados, impossibilitando maiores detalhes sobre as declarações dos envolvidos.

¹⁵⁶ De acordo com REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010. p. 139. Supercarga era um tripulante encarregado de cuidados com o caixa e com as negociações, assumindo essas responsabilidades no lugar do capitão da embarcação, todavia sua presença não era muito comum e, em sua maioria, essas atividades estavam destinadas ao Mestre da embarcação.

¹⁵⁷ APEJE. R. P. 2.2.6, 1824 a 1827.

¹⁵⁸ CARVALHO, Marcus J. M. **O desembarque nas praias: funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831**. Revista de História de São Paulo, Nº 167, p. 223-260, Julho/Dezembro 2012.

¹⁵⁹ AHI. Comissão Mista: Tráfico de negros, Brasil – Grã-Bretanha. Embarcação: *Activo* (1827-1859), Lata 1, Maço 1, Pasta 1.

¹⁶⁰ REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

O depoimento dos 6 escravos e do cozinheiro, confirmaram para a Comissão que o caso se tratava de tráfico ilegal de escravos, o que nem sempre poderia ocorrer, tendo em vista que muitas vezes a própria tripulação poderia representar um grupo de pequenos traficantes e, por esse motivo, proteger a embarcação durante seus depoimentos¹⁶¹, o que no caso do *Activo* não adiantaria, sendo evidente a presença dos cativos a bordo.

Além disso, de acordo com Pierre Verger, era comum que passaportes fossem emitidos para Molembo para justificar a presença dos navios ao norte do Equador, quando na realidade esses navios iam buscar suas mercadorias em outros portos africanos¹⁶². Essa era uma das táticas utilizadas pelos traficantes para burlar as autoridades inglesas.

Em seu depoimento, o capitão José Pinto de Araújo afirmou ter saído de Pernambuco para Badagri no Golfo do Benim. O navio teria sido apreendido quando ia de Molembo para Pernambuco e não foi perseguido, sendo capturado ao sul do Equador, e que, por esse motivo, não teria infringido tratado algum existente entre o Brasil e a Grã-Bretanha. Além disso, alegou que Francisco Antonio de Oliveira, súdito do Imperador do Brasil, era possuidor único e proprietário do brigue.

Apesar das afirmações do Capitão, mesmo que a embarcação tivesse sido apreendida no sul do equador, o que de fato infringia os tratados, era inegável que havia embarcado escravos em porto proibido, o que fazia dos 166 escravos ilegais, motivo suficiente para julgamento pela Comissão Mista. O outro ponto levantado por Araújo é com relação a propriedade do brigue. De fato o *Activo* foi a principal embarcação com participação de Francisco Antonio de Oliveira, contudo, sabe-se que o *Activo* também pertencia a Joaquim Ferreira dos Santos, e, nesta viagem, se armou em sociedade com outros comerciantes: José Antonio de Oliveira, negociante de escravos e consignatário da galera *Avoadora*, que trouxe 253 escravos de Moçambique em 6 de junho de 1821¹⁶³, Elias Batista da Silva, cônsul dos Estados Pontifícios, agiu como receptor de 11 escravos vindos de Angola no Brigue *Imperador do Brasil*, pertencente a Francisco Antonio de Oliveira, em 2 de dezembro de 1825¹⁶⁴ e João Pinto Leaz¹⁶⁵.

¹⁶¹ REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

¹⁶² VERGER, Pierre. 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.

¹⁶³ APEJE. Série Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829). Fl. 82.

¹⁶⁴ APEJE. Série Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829).

¹⁶⁵ AHI. Comissão Mista: Tráfico de negros, Brasil – Grã-Bretanha. Embarcação: *Activo* (1827-1859), Lata 1, Maço 1, Pasta 1.

Dessa forma, o Capitão argumenta que ambas as partes teriam agido de forma inadequada, pois estando ao sul do Equador, a embarcação não poderia ter sido interceptada. Todavia, antes de ser emitida a sentença para o caso, um incidente tornou a situação favorável ao proprietário do *Activo*, pois os escravos, que estavam sendo cuidados dentro da embarcação fugiram para a praia da Colônia e receberam tratamento de “negros emancipados”, o que era legítimo pela administração de Serra Leoa, onde qualquer escravo que lá desembarcasse seria considerado livre.

De acordo com Reis, Gomes, Carvalho, os africanos que desembarcavam em Serra Leoa passavam por um período de tutela com algum colono, trabalhando como lavrador ou aprendiz em algum outro ofício, o que garantia uma boa fonte de mão de obra barata.¹⁶⁶ Uma vez em Serra Leoa, era oferecido aos libertados acomodações para aliviar-lhes o sofrimento, contudo, era impossível acomodá-los confortavelmente, uma vez que num lugar que tinha espaço disponível para 150 pessoas, recebiam-se 800, pela grande quantidade de navios negreiros que aguardavam julgamento¹⁶⁷.

Os homens responsáveis pelo “cuidado com os africanos” apreendidos no *Activo* eram os próprios marinheiros do *Atholl*, que alegaram estarem os escravos insatisfeitos, famintos e por isso queriam desembarcar, o que os levou a se rebelar, e fugirem com armas em punho¹⁶⁸. No depoimento do marinheiro George Springler, ele afirmou que 6 escravos mais fortes encarregados de ajudar no convés como contramestres, encabeçaram uma revolta dentro do navio, e, em plena luz do dia, armaram-se com “pedaços de aros de ferro, tarugos de madeira e facas antigas que haviam roubado da cabine”. Afirmou também que, após render os marinheiros, libertaram os escravos e desceram o escaler rumando para a costa¹⁶⁹.

Esta explicação não foi bem aceita diante da Comissão Mista que afirmou ser a primeira vez que se deparava com um caso como esse¹⁷⁰. Isso gerou mal estar na

¹⁶⁶ REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

¹⁶⁷ Shaikh, Farida. *Judicial Diplomacy: British Officials and the Mixed Commission Courts*. in HAMILTON, Keith; SALMON, Patrick. **Slavery, Diplomacy and Empire: Britain and the Suppression of the Slave Trade, 1807 - 1975**. Sussex Academic Press, Brighton: Portland, 2009.

¹⁶⁸ State Papers. Class A. Correspondence with the British Commissioners Serra Leone. Vol. XXVL <https://books.google.com.br/books?id=QDdbAAAAQAAJ&pg=PA56&lpg=PA56&dq=charge+of+the+brig+activo&source=bl&ots=pY9oUTOgh6&sig=0Tg7KjQY8ek3RvXJsPVaHk_yrIA&hl=pt-BR&sa=X&ved=0CCUQ6AEwAWoVChMI0vG3nbnxgIVws6ACh1skAJ_#v=onepage&q&f=false> Acessado em 03/05/2015.

¹⁶⁹ State Papers. Class A. Correspondence with the British Commissioners Serra Leone. Vol. XXVL <https://books.google.com.br/books?id=QDdbAAAAQAAJ&pg=PA56&lpg=PA56&dq=charge+of+the+brig+activo&source=bl&ots=pY9oUTOgh6&sig=0Tg7KjQY8ek3RvXJsPVaHk_yrIA&hl=pt-BR&sa=X&ved=0CCUQ6AEwAWoVChMI0vG3nbnxgIVws6ACh1skAJ_#v=onepage&q&f=false> Acessado em 03/05/2015.

¹⁷⁰ State Papers. Class A. Correspondence with the British Commissioners Serra Leone. Vol. XXVL <https://books.google.com.br/books?id=QDdbAAAAQAAJ&pg=PA56&lpg=PA56&dq=charge+of+the+brig+activo&source=bl&ots=pY9oUTOgh6&sig=0Tg7KjQY8ek3RvXJsPVaHk_yrIA&hl=pt-BR&sa=X&ved=0CCUQ6AEwAWoVChMI0vG3nbnxgIVws6ACh1skAJ_#v=onepage&q&f=false>

instituição, uma vez que a fuga dos escravos antes da sentença final do processo, de acordo com Farida Shaikh, explicitava o mau entendimento entre os responsáveis pelo cumprimento das leis internacionais e os administradores de Freetown, que não quiseram devolver os escravos¹⁷¹.

Para Jaime Rodrigues, são raros os registros de sublevação de africanos a bordo de navios negreiros, o que dificulta saber se eram episódios comuns ou não, mas através de relatos dos envolvidos no tráfico, sabe-se que ocorreram. Ainda de acordo com Rodrigues, as dificuldades que os escravos passavam durante a viagem, como fome, castigos físicos, e o ambiente hostil, eram as principais causas dessas revoltas¹⁷²

Apesar de contadas por homens livres, as revoltas foram uma forma de resistência dos africanos escravizados diante de uma viagem forçada, sem retorno, e para um destino desconhecido. Elas apontam para a atuação dos africanos como participantes da história do tráfico, não apenas como “mercadorias”, passivos, mas como agentes capazes de se rebelar diante da adversidade.¹⁷³ Rodrigues afirma que era quando embarcados que as revoltas provocavam maior temor, pois seria a última tentativa daquelas pessoas antes de chegarem ao seu destino¹⁷⁴. Reis, Gomes, Carvalho, afirmam que “as revoltas seriam responsáveis pela morte de cerca de 100 mil cativos, contando tanto as acontecidas nos pontos de embarque, como a bordo dos navios.”¹⁷⁵ Ainda de acordo com os mesmos autores, a preocupação com as revoltas no navio aumentaram uma média de 18% nos custos da viagem.¹⁷⁶

Um caso chocante apresentado por Reis, Gomes, Carvalho, foi o da revolta ocorrida na escuna *Dois Irmãos* pertencente a um dos grandes traficantes de escravos em Pernambuco, que atuava nesse comércio desde o século XVIII, Antonio da Silva e Companhia. No final do ano de 1829, enquanto a escuna retornava de Moçambique com 359 escravos divididos entre porão e convés, houve uma revolta no porão, motivo pelo qual jogou-se água fervente em cima dos escravos, obrigando os que estavam no convés

brig+activo&source=bl&ots=pY9oUTOgh6&sig=0Tg7KjQY8ek3RvXJsPVaHk_yrIA&hl=pt-BR&sa=X&ved=0CCUQ6AEwAWoVChMI0vG3nbnyxgIVws6ACh1skAJ_#v=onepage&q&f=false
Acessado em 03/05/2015.

¹⁷¹ Shaikh, Farida. *Judicial Diplomacy: British Officials and the Mixed Commission Courts*. in HAMILTON, Keith; SALMON, Patrick. **Slavery, Diplomacy and Empire: Britain and the Suppression of the Slave Trade, 1807 - 1975**. Sussex Academic Press, Brighton: Portland, 2009.

¹⁷² RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo Companhia da Letras, 2005. p. 225.

¹⁷³ Ibid., p. 228.

¹⁷⁴ Ibid., p. 245.

¹⁷⁵ REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010. p. 135.

¹⁷⁶ Ibid., p. 135.

a ajudarem, 78 escravos não conseguiram chegar vivos a Pernambuco, considerado pelos autores uma alta taxa de mortalidade.¹⁷⁷

Dessa forma, era aconselhável que os escravos fossem pouco ao convés, já que as chances de revolta eram maiores quando os escravos se encontravam em espaço aberto e em maior número que a tripulação¹⁷⁸. Mas, aparentemente, os tripulantes do *Atholl* responsáveis pelos escravos do *Activo* ou desconheciam esse conselho, ou acreditaram que os escravos colocados para trabalhar no convés, por atingir “certo grau de emancipação” não se sublevariam, o que não aconteceu, pois os escravos usaram o fator surpresa, que garantiu o sucesso da tentativa.

O capitão do *Activo* continuou na defesa da embarcação, respondendo em nome do proprietário, pediu indenização por perdas, danos e custos, além da devolução da carga, incluindo os escravos. O pedido foi aceito pela Comissão Mista, e a sentença foi favorável a Francisco Antonio de Oliveira. Apesar da decisão da Comissão, o proprietário do *Activo* precisou pedir formalmente sua indenização de 11.099 libras, pois a mesma que o absolveu se negou a pagá-la, como veremos mais adiante.

A Comissão Mista era formada por tribunais compostos por juízes britânicos e de vários países, os quais tinham assinado tratados com a Inglaterra para o combate ao tráfico negreiro, já que não existia uma lei internacional que o proibisse.¹⁷⁹ Em 1840, chegou-se a ter 42 países envolvidos, porém apenas Portugal, Brasil e Espanha participavam dela efetivamente. Um caso curioso foi o ocorrido em 1835, onde foi escrito pelo Secretário de Estado do Rio de Janeiro, Manoel Alves Branco, um relatório sobre a participação dos negócios estrangeiros, apresentado a Assembléia Geral Legislativa, referente a falta de pagamento aos membros brasileiros da Comissão Mista no Brasil, dívidas que chegaram a 1.055:770\$775 réis¹⁸⁰. Fato que faz pensar que essa mesma comissão não funcionava de forma adequada no Brasil.

¹⁷⁷ REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010. p. 137.

¹⁷⁸ RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo Companhia da Letras, 2005. p. 247.

¹⁷⁹ Para saber mais como funcionavam esses tribunais ver: REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

¹⁸⁰ Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado à Assembléia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1835, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Manoel Alves Branco, RJ, 1835. Fl. 3 a 8.

De acordo com David Eltis, entre os anos de 1808 e 1865, em torno de 177.000 pessoas desembarcaram e foram redirecionadas para outras localidades após a detenção da embarcação a qual estavam mantidos¹⁸¹.

Eles compunham um dos maiores ramos da diáspora africana. Superavam em número todos os cativos levados, durante todo o período do tráfico de escravos, diretamente para Chesapeake, ou para o Caribe Holandês, ou ainda para a Amazônia. Se somarmos ao número dos escravos que se revoltaram durante a travessia e que se safaram de posterior escravização, ele pode ter se aproximado de todos os cativos desembarcados nas Américas por navios norte-americanos antes de 1808.¹⁸²

Dessas pessoas, Eltis afirma que “44.000 pessoas, do grupo para o qual é possível rastrear procedências africanas estavam a caminho de Cuba no momento de sua detenção. Outros 12.000 estavam destinados a Salvador, na Bahia, 7.000 para o Rio de Janeiro e 1.500 para o Recife.”¹⁸³

Entre eles, provavelmente estavam os africanos do brigue *Activo*, que assim como os outros, são chamados por Eltis de “recapturados”, pois, apesar de não terem o destino das plantações americanas, recaía sobre eles um controle ainda maior sobre suas vidas após a dita libertação proporcionada pelos ingleses, ou por outros países que possuíam as Comissões Mistas (Serra Leoa, Luanda, Cabo da Boa Esperança, Rio de Janeiro, Paramaribo (Suriname), Kingston (Jamaica), Havana e Nova York), 86.012 passaram pelos tribunais, a maior parte por Serra Leoa¹⁸⁴.

Quando um navio era apreendido pelos ingleses, ele era levado com toda a carga para algum tribunal da Comissão Mista, sendo apreendidos também todos os documentos que estivessem a bordo. Os responsáveis pela apreensão do navio recebiam uma recompensa em dinheiro por escravo embarcado,

Os oficiais marinheiros recebiam quatro libras por tonelada de navio armado para o tráfico, e cinco libras por escravo resgatado em navio carregado (que seriam reduzidas para duas libras se o escravo morresse antes de alcançar o porto de desembarque em Serra Leoa ou outra base inglesa).¹⁸⁵

¹⁸¹ ELTIS, David. **O Significado da investigação sobre os africanos escapados de navios negreiros no século XIX**. Revista História: Questões & Debates, Curitiba, n. 52, p. 13-39, jan./jun. 2010.

¹⁸² Ibid., p. 14.

¹⁸³ Ibid., p. 28.

¹⁸⁴ ELTIS, David. **O Significado da investigação sobre os africanos escapados de navios negreiros no século XIX**. Revista História: Questões & Debates, Curitiba, n. 52, p. 13-39, jan./jun. 2010.

¹⁸⁵ REIS; GOMES; CARVALHO. REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010. p. 255 e 256. p. 20.

Dessa forma, criava-se um incentivo para os apresadores de navios negreiros, misturando o discurso humanitário às possibilidades de ganho financeiro. Provavelmente esse foi um incentivo para o capitão James Arthur Murray.

3.3 – A rota do brigue *Activo*

Conforme às circunstâncias do momento e das sociedades do litoral africano, por vezes um mesmo navio tinha que passar por diferentes portos para abastecer-se de mantimentos e cativos.

O brigue *Activo*, escolheu a rota do Golfo da Guiné, a chamada Costa da Mina, na África Ocidental, uma das regiões mais povoadas da África, e um dos mais importantes centros de exportação de escravos, e rota de negociantes de várias partes do mundo, compreendida pelos atuais territórios de Gana, Togo, Benim e Nigéria.

O *Atholl* estava rondando portos ao norte do equador. É possível que ele já estivesse interessado no brigue *Activo* desde o porto de Elmina, por onde passou, em 11 de novembro de 1825, conhecido ponto de embarque de escravos, local em que o *Activo* se encontrava fundeado, e onde, um dia depois, o *Atholl* deteve a escuna holandesa *Amable Claudina*, com 36 escravos a bordo¹⁸⁶.

Após embarque de escravos em Elmina, o *Activo* passou pelas regiões de Acra, Porto Novo e Badagri¹⁸⁷. O *Atholl* parecia estar apenas esperando para apreender o brigue brasileiro cheio de escravos, antes de ele chegar ao Brasil, onde faria escala na Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro¹⁸⁸.

Nesse período de proibição do tráfico de escravos ao norte do Equador, era comum que embarcações possuíssem um passaporte de fachada para Molembo ou Cabinda, quando na verdade se dirigiam aos portos ilegais. De acordo com Verger, dos 54 casos, apurados por ele, julgados pela Comissão Mista em Serra Leoa entre os anos de 1822 e 1830, “40 tinham passaportes emitidos para Molembo ou Cabinda, mas todos aqueles navios tinham sido capturados na Baía do Benim”¹⁸⁹. Para poder escoar sua

¹⁸⁶ <<http://www.pbenyon.plus.com/18-1900/A/00387.html>> Naval Database, acessado em 21/12/2015.

¹⁸⁷ State Papers. Class A. Correspondence with the British Commissioners 1826 - 1827. Vol. XXVL. <<https://books.google.com.br/books?id=QDdbAAAAQAAJ&pg=PA15&lpg=PA15&dq=%22activo+brig%22&source=bl&ots=pYbhRSRgh5&sig=ZaJzTM6lsR3YIRE9wHoBYJK-QD4&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEWjb542r7uPJAhUBE5AKHWITAvEQ6AEIFDAA#v=onepage&q&f=false>>

¹⁸⁸ AHI. Comissão Mista: Tráfico de negros, Brasil – Grã-Bretanha. Embarcação: *Activo* (1827-1859), Lata 1, Maço 1, Pasta 1.

¹⁸⁹ 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. p. 435.

carga de tabaco, o *Activo* estava planejado a fazer rota clandestina conhecida pelos traficantes: Elmina – Porto Novo – Badagri.



Mapa 2: Baía do Benim e seus importantes Portos. A trajetória do Brigue *Activo* compreendeu os portos de Elmina, Acra, Porto Novo e Badagri. Fonte: Mapa gerado pelo site <slavevoyages.org>.

Elmina e Acra estão localizadas na atual Gana, nos séculos XVIII e XIX foram centros importantes de comércio, principalmente de escravos.

O Porto de Elmina foi um dos maiores pontos de embarque de escravos na África. Protegido pelo Castelo de São Jorge da Mina, que funcionava como uma feitoria, o porto de Elmina foi um reduto de navios negreiros no século XVIII, e mesmo no século XIX ainda mantinha importância na exportação de escravos, principalmente para a Bahia. Após as leis antitráfico se tornou um local visado também pelos navios apresadores ingleses, mas manteve sua importância como entreposto comercial e de abastecimento principalmente para navios portugueses e brasileiros, com quem, apesar do domínio inglês, mantinham maior contato mercantil.¹⁹⁰

É possível que o brigue *Activo* tenha se reabastecido em Elmina para continuar suas escalas por outros portos africanos.

Acra foi um território importante, uma vez que mantinha, assim como Elmina, uma fortaleza muito próxima que funcionava como feitoria de escravos, o Castelo de *Cape Coast*. Seu território tem uma conturbada história de dominações e brigas entre

¹⁹⁰ 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.

nativos e europeus, culminando com dominação inglesa¹⁹¹. Contudo, por estar Elmina visada pelos cruzadores ingleses, Acra passou a ser um lugar mais seguro para exercer o tráfico e mantinha ligações importantes com o interior de Gana, facilitando a oferta de escravos e rotas de fuga.

De Acra, o *Activo* foi para Porto Novo, o principal porto para o tráfico de escravos do Reino de Oyó até 1823, quando passa a sofrer com as incursões do Daomé com intenção de roubar escravos. Isso criou um desentendimento entre os dois reinos e o Rei do Daomé enviou Francisco Félix de Souza, que na época era seu representante comercial, para negociar a paz, mas como não chegaram a nenhum acordo, Oyó ataca o Daomé e acaba derrotado. Porto Novo passou então a ser possessão do Rei Gezo do Daomé¹⁹² e continuou sendo um entreposto comercial importante, mas com a perseguição da Inglaterra aos traficantes, as coisas foram ficando difíceis.

Os traficantes passaram a preferir comercializar em portos aonde era mais difícil a captura por navios britânicos, como Epe, Popô pequeno, Porto Novo, Badagri e Lagos. Essa região era formada por lagunas, rios e riachos ligados diretamente com o litoral, o que dificultava a ação dos navios ingleses e facilitava o embarque dos africanos de um porto para outro através dos cordões de águas internas¹⁹³.

Francisco Félix de Souza e Domingos José Martins tinham feitorias em Porto Novo e Badagri, onde comercializavam escravos e, na década de 1820, trabalharam juntos¹⁹⁴. O primeiro foi um dos maiores traficantes de seu tempo, homem nascido na Bahia que passou a ganhar a vida vendendo escravos na Costa do Benin, expandindo seu comércio através de feitorias espalhadas por importantes territórios comerciais na África. Souza controlava as importações e exportações no reino do Daomé.¹⁹⁵

Domingos José Martins, baiano, era filho do homônimo comerciante, genro do negreiro Bento José da Costa, líder da causa rebelde de 1817, fuzilado após sua supressão. Anos após a execução de seu pai, foi para a África, onde encontrou o amparo de Francisco Félix de Souza.

Martins tinha seu principal entreposto comercial em Porto Novo, onde, na década de 1840 tornou-se um dos maiores comerciantes da região, a maior parte dos

¹⁹¹ OGOT, Bethuell Allan (Editor). **História Geral da África: África do século XVI ao XVIII**. Vol. V. UNESCO representação do Brasil, Ministério da Educação do Brasil, Universidade Federal de São Carlos: Brasília, 2010.

¹⁹² SILVA, Aberto da Costa e. **Francisco Félix de Sousa, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: EdUERJ: Sinergia, 2009.

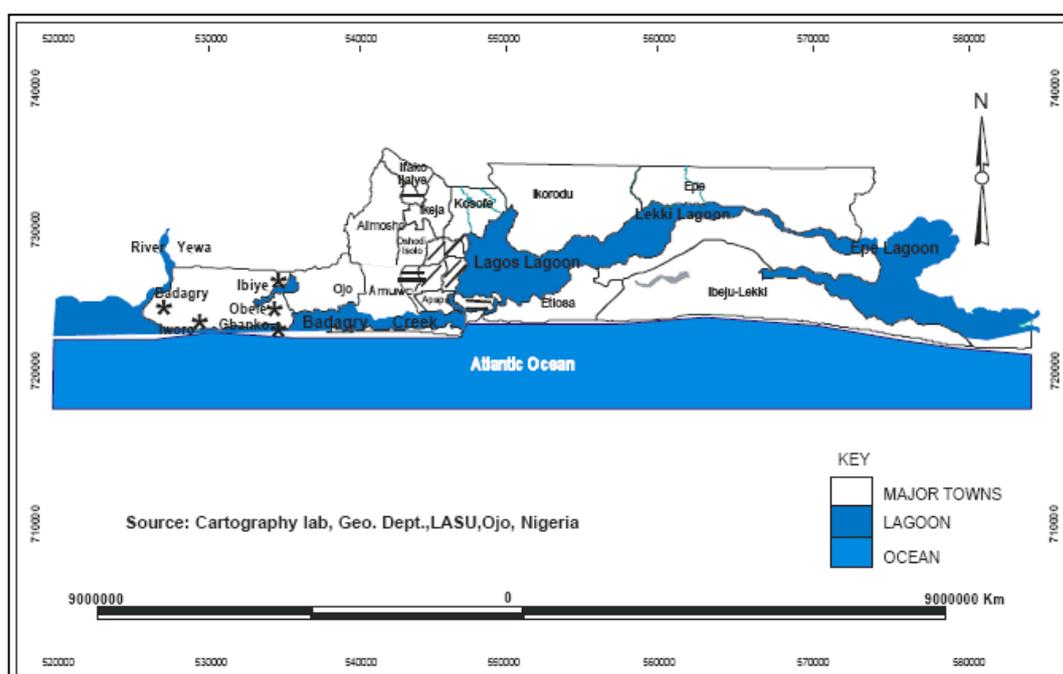
¹⁹³ Ibid., p. 98.

¹⁹⁴ SILVA, Aberto da Costa e. **Francisco Félix de Sousa, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: EdUERJ: Sinergia, 2009.

¹⁹⁵ Ibid., p. 101.

seus escravos vinha diretamente do Daomé. Apesar disso, o *Activo* não pode ter comercializado com Domingos José Martins, uma vez que só chegou à Costa da África entre os anos de 1833 e 1835, como tripulante de um navio negreiro do Chachá¹⁹⁶, mas é possível que o *Activo* tenha feito comércio com Francisco Félix de Sousa, uma vez que sua feitoria em Porto Novo já existia na década de 1820 e seu filho Isidoro estava tomando conta das feitorias em Badagri na mesma década. De acordo com Silva, Francisco Félix de Souza já se encontrava na costa de Badagri desde os primeiros anos do século XIX¹⁹⁷.

Badagri, último local de embarque de escravos do brigue *Activo* antes da apreensão, estava localizado no sudoeste da atual Nigéria, já era conhecido ponto de comércio negreiro desde a metade do século XVIII. Era um lugar estratégico, pois ficava ao lado da desembocadura do rio Yewa, que liga Porto Novo a Badagri, fonte de água doce, servia também de via de acesso para o interior do continente, o que significava que era uma rota do comércio de escravos para a costa¹⁹⁸.



Mapa 3: Rio Yewa, Badagri, Enseada de Badagri e região dos Lagos. Fonte: LAWSON, E. O.; THOMAS, A. E.; NWABUEZE, A. A.. Seasonal Abundance, Morphometric Measurements and Growth Patterns in Frill Fin Goby, *Bathygobius soporator* from Badagri Creek, Lagos, Nigeria. Asian Journal of Biological Sciences, nº 4, pp. 325-339¹⁹⁹.

Além de escravos, Badagri também era importante centro de comércio de óleo de palma e tecidos. Em 1820, os ingleses possuíam um entreposto comercial naquele

¹⁹⁶ LAW, Robin. *A carreira de Francisco Félix de Souza na África Oidental (1800 – 1849)*. Topoi: Rio de Janeiro, março de 2001.

¹⁹⁷ SILVA, Aberto da Costa e. *op. cit.*, p. 118.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 127.

¹⁹⁹ <<http://scialert.net/abstract/?doi=ajbs.2011.325.339>> Acessado em 02/01/2016.

local, o que não significava que o negócio negreiro não ocorria. Por causa da sua localização entre o litoral e o interior do continente, Badagri despertou feitorias ao longo de suas águas. É possível que o *Activo* tenha adentrado no rio, ou que tenha enviado botes para comercializar com essas feitorias. O brigue conseguiu sair de Badagri, mas poucos graus ao Sul da linha do Equador foi capturado pelo Navio de Guerra *Atholl*.

Existia uma estrutura montada para o embarque de escravos em um navio negreiro. De acordo com Jaime Rodrigues, os barracões ou feitorias eram muito importantes nesse negócio. Nesses locais estavam guardadas as mercadorias que seriam vendidas na negociação, incluindo os escravos. Na época da legalidade do tráfico, a negociação poderia ocorrer diretamente com os soberanos africanos, já no período ilegal, os barracões serviam como local de esconderijo de escravos, principalmente quando localizados no interior do continente²⁰⁰. Em um barracão cabiam de 300 a 500 pessoas apinhadas. Para chegarem até ele, os africanos faziam uma travessia difícil, onde muitos morriam no caminho, quando chegavam, podiam esperar semanas ou meses espremidos nos barracões, suscetíveis as mais variadas doenças, abusos e intensa vigilância.

O tráfico de escravos se alimentava de um sistema de crédito e emissão de letras. Uma rede de serviços controlava o tráfico na África, uns eram agentes dos traficantes, outros plantavam os alimentos que abasteceriam os navios e alimentariam os escravos, haviam ainda os criadores de gado, os canoeiros e remeiros, os feitores, os médicos, entre tantas outras atividades. O tráfico empregava muita gente. Levava vantagem aquele que tivesse a maior quantidade de escravos disponíveis junto a um embarcadouro, pois conseguiam os melhores preços, visto que, com o tráfico ilegal, as embarcações não desejavam estar por muito tempo ancoradas no mesmo lugar, quanto mais rápido ocorresse o negócio melhor²⁰¹.

Feita a negociação, os escravos selecionados embarcavam nos navios conduzidos por botes, arriscando-se nas ondas que poderiam significar sua morte, já que, em busca de locais menos visados pelos ingleses, o comércio de escravos adaptou-se aos pequenos portos naturais e enseadas do litoral brasileiro e da África.²⁰².

²⁰⁰ RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)**. Companhia das Letras: São Paulo, 2005.

²⁰¹ SILVA, Aberto da Costa e. **Francisco Félix de Sousa, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: EdUERJ: Sinergia, 2009.

²⁰² CARVALHO, Marcus J. M. de. **O desembarque nas praias: funcionamento do tráfico de escravos desde de 1831**. Revista de História de São Paulo, Nº 167, p. 223-260, Julho/Dezembro 2012.

O brigue *Activo*, provavelmente passou por esses percalços. Esteve em portos conhecidos do comércio negreiro, mas não parecia procurar rapidez nos negócios, a não ser que algum atraso nas mercadorias tenha detido a embarcação por um longo tempo. Até sua apreensão, haviam se passado mais de 4 meses de viagem. Na década de 1830 em diante, esse perfil de viagem mudaria, as embarcações não pretendiam mais alongar-se, embarcavam os escravos em um ou dois portos. Ou *Activo* ainda não estaria adaptado as novas condições de ilegalidade, ou estaria agindo com impunidade, o fato é que sua demora permitiu a captura.

3.4 – O desfecho

A fuga dos escravos resgatados no *Activo* ajudou o Mestre negreiro a compor argumentos de falta de cuidado com a propriedade alheia e facilitou na decisão de absolvição do navio e a decisão de pagamento de indenização por parte do Capitão James Arthur Murray num valor de 10.787 libras e 15 shelins, incluso o valor de 654 libras pelos 163 escravos fugidos, somando a isso, também foi condenado a pagar 150 libras pelo capital empregado pelo Capitão do brigue brasileiro²⁰³.

Contudo, ao receber a decisão, o Lorde Aberdeen, que na época havia sido nomeado secretário do *Foreign Office*, classificou a decisão como injustificável e não estava disposto a dar essa concessão ao Brasil. Acreditava que os tratados haviam sido mal interpretados e deveriam ser melhor julgados no futuro para evitar que o caso do *Activo* servisse de exemplo em outros processos de navios negreiros²⁰⁴. Decidiu então negar o pagamento total do valor da indenização²⁰⁵, mas isso não impediu que outros proprietários de navios negreiros empregassem o caso do *Activo* em sua defesa.²⁰⁶

²⁰³ Shaikh, Farida. *Judicial Diplomacy: British Officials and the Mixed Commission Courts*. in HAMILTON, Keith; SALMON, Patrick. **Slavery, Diplomacy and Empire: Britain and the Suppression of the Slave Trade, 1807 - 1975**. Sussex Academic Press, Brighton: Portland, 2009. e State Papers. State Papers. Class A. Correspondence with the British Commissioners 1826 - 1827. Vol. XXVL. <<https://books.google.com.br/books?id=QDdbAAAAQAAJ&pg=PA15&lpg=PA15&dq=%22activo+brig%22&source=bl&ots=pYbhRSRgh5&sig=ZaJzTM6lsR3YIRE9wHoBYJK-QD4&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwjb542r7uPJAhUBE5AKHWITAvEQ6AEIFDAA#v=onepage&q&f=false>>

²⁰⁴ State Papers. Class A. Correspondence with the British Commissioners Serra Leone. Vol. XXVL <https://books.google.com.br/books?id=QDdbAAAAQAAJ&pg=PA56&lpg=PA56&dq=charge+of+the+brig+activo&source=bl&ots=pY9oUTOgh6&sig=0Tg7KjQY8ek3RvXJsPVaHk_yrIA&hl=pt-BR&sa=X&ved=0CCUQ6AEwAWoVChMI0vG3nbnyxgIVws6ACh1skAJ_#v=onepage&q&f=false>
Acessado em 03/05/2015.

²⁰⁵ HAMILTON, Keith (ed.); SALMON, Patrick (ed.). *Slavery, Diplomacy and Empire: Britain and the Suppression of the Slave Trade, 1807 – 1975*. Sussex Academic Press, 2009.

²⁰⁶ AHL. Comissão Mista: Tráfico de negros, Brasil – Grã-Bretanha. Embarcação: *Activo* (1827-1859), Lata 1, Maço 1, Pasta 1. Ver também o caso do Brigue *Perpétuo Defensor*, que usou o caso do Brigue *Activo* como exemplo de precedente para pedir indenização, mas acabou sendo condenado.

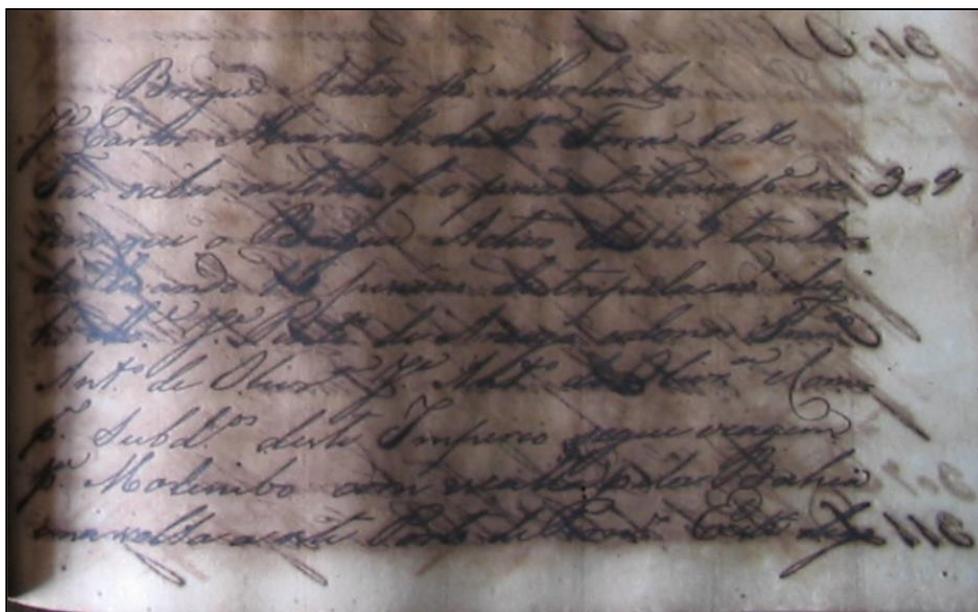


Figura 1: Passaporte do Brigue *Activo* autorizando viagem para Molembo emitido em 17 de setembro de 1825. Fonte: APEJE. Registros de Passaportes. R .P. 2.2.6, 1824 A 1827.

A decisão de Aberdeen foi a causa de que, anos mais tarde, se abrisse novo processo, em 1843²⁰⁷, em nome de Francisco Antonio de Oliveira, que afirmou ter passado 17 anos privado de sua propriedade e alegou ter direito a juros de 5% ao ano sobre o valor a ser recebido, dito em juízo no processo de apreensão de sua embarcação, o Brigue *Activo*, em 1827. Isso significa que, após todos esses anos, ainda não havia recebido sua indenização.

Pensando em obter sucesso em seu intento, Francisco Antonio de Oliveira e os demais negociantes envolvidos em viagens diversas, em 1835, se unem no intuito de fazer rever pelo governo Britânico as sentenças de 33 navios negreiros apreendidos ilegalmente entre os anos de 1822 e 1828²⁰⁸. De acordo com Alberto da Costa e Silva:

Moviam-se todos esses traficantes num conjunto de teias que haviam muitos fios comuns a mais de uma delas e que se urdiam a partir de vários pontos nos dois lados do oceano. Ainda quando rivais nos negócios, não hesitavam em auxiliar-se mutuamente, diante do adversário comum, o esquadrão naval britânico. Viam-se unidos ou, quando menos, solidários em torno do tráfico.²⁰⁹

Desses navios, de acordo com Pierre Verger, “24 eram da Bahia, 6 do Rio de

²⁰⁷ AHI. Comissão Mista: Tráfico de negros, Brasil – Grã-Bretanha. Embarcação: *Activo* (1827-1859), Lata 1, Maço 1, Pasta 1.

²⁰⁸ VERGER, Pierre. 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.

²⁰⁹ SILVA, Alberto da Costa e. **Francisco Félix de Sousa, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: EdUERJ: Sinergia, 2009. p. 121.

Janeiro, 2 de Pernambuco e 1 do Pará”²¹⁰. Para isso, contrataram o Procurador Manoel Cerqueira Lima, advogado, encarregado dos negócios do Brasil nas Repúblicas do Equador e Chile.

No Chile, em 1836, teve a função de tratar da assinatura de um tratado de Amizade, Comércio e Navegação com o Brasil, mas a guerra do Chile com Peru-Bolívia impediu que as negociações se sucedessem depressa, só ocorrendo em 1838. Com a pressão inglesa sobre o tráfico de escravos para o Brasil, Cerqueira Lima, desconfiava Palmerston, aparentemente queria negociar Montevidéu, no Uruguai, um ponto de envio de escravos, onde poderiam ser reexportados para o Brasil²¹¹. Apesar disso, o discurso oficial de Cerqueira Lima sobre o tráfico de escravos era o de que se deveria criar uma convenção para “conseguir a abolição completa do nefando comércio de africanos (...) um tráfico tão desumano, infelizmente continuado por contrabando de uma maneira escandalosa.”²¹²

Manoel de Cerqueira Lima era irmão de José de Cerqueira Lima, conhecido traficante de escravos baiano, que havia perdido os julgamentos da Comissão Mista de seis de suas embarcações em 1827²¹³, em condições que iam de encontro aos tratados internacionais na época da apreensão. A maior parte dessas embarcações não foi apreendida com escravos a bordo, mas sim, apenas por estarem armadas com equipamentos para o comércio ilegal de escravos, o que não infringia os tratados, uma vez que os tratados de 1815, 1826, não autorizavam esse tipo de apreensão e muito menos de julgamento pela Comissão Mista.

A decisão dos traficantes aconteceu às vésperas da aprovação da Lei do Equipamento (*Equipament Act* ou Lei de Palmerston), criada em 1839, que autorizava a apreensão de embarcações apenas com os equipamentos para o comércio ilícito de escravos e a destruição do casco das embarcações apreendidas para que não fossem reintroduzidas nesse mesmo comércio²¹⁴. Era importante para esses 33 traficantes que tudo ocorresse antes da aprovação da tal lei, pois seria mais um impedimento à causa, por isso, precisavam agir rápido.

De acordo com Gomes, Reis, Carvalho, afirmam que o *Equipament Act*

²¹⁰ 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. p. 396.

²¹¹ Ibid. p. 397.

²¹² Cadernos do CHDD. Ano 13, primeiro semestre de 2014. n° 24. p.12.

²¹³ VERGER, *op. cit.*, p. 479. De acordo com Francisco Marques de Góes Calmon, citado por Verger, “O grande nome do comerciante daquela época [1824] era José de Cerqueira Lima, com um grande tráfico de importação de escravos da costa ocidental da África.”

²¹⁴ REIS, GOMES, CARVALHO. **O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

restringia, sobretudo, o tráfico para o Brasil, contudo, essa lei também serviu como instrumento de luta política dos interesses dos negociantes de escravos e se tornaria comum o discurso contrário a essa lei no Parlamento, “O discurso nacionalista, ufanista, anglofóbico ganharia cada vez mais adeptos. Mas os ingleses não estavam nem aí.”²¹⁵

O Procurador dos traficantes estava decidido a ir para Londres no intuito de resolver o assunto, contudo, o encarregado dos negócios britânicos no Rio de Janeiro avisou Lorde Palmerston, Ministro dos Negócios Estrangeiros, que tratou de impedir Cerqueira Lima de reivindicar a causa dos traficantes, uma vez que não estava autorizado pelo Governo Brasileiro²¹⁶. Dessa forma, o caso foi levado para a Câmara dos Deputados.

O assunto foi discutido em 31 de janeiro de 1843, momento em que o Deputado Antonio Peregrino Maciel Monteiro, conhecido político de Pernambuco, membro do partido conservador, defendeu o *Brigue Activo*, e criticou os tratados internacionais com a Inglaterra e sua pressão para que o Brasil acabasse com o tráfico de escravos tão depressa. Para ele, deveria haver uma preparação de 20 a 40 anos para que o Brasil buscasse as alternativas que não prejudicassem a oferta de mão de obra²¹⁷.

A Câmara sabe que se votaram indenizações julgadas más presas: a Câmara sabe que se votaram indenizações para esses prejuízos e que até hoje essas indenizações não tem sido satisfeitas: as reclamações julgadas e em circunstâncias as não tenha satisfeito, particularmente em dous casos mui especiais; falo do *brigue Activo* e outro, cuja indenização, já sentenciada, deve o governo imperial proteger e apoiar, em respeito dos direitos dos súditos brasileiros assim prejudicados²¹⁸

Os pedidos vinham de vários destinatários, o filho de Francisco Antonio de Oliveira, Augusto Frederico de Oliveira, que na época era deputado por Pernambuco, também levantou a questão e pediu explicações ao Ministro dos negócios estrangeiros, em sessão do dia 18 de julho de 1843:

²¹⁵ Ibid., p. 193.

²¹⁶ 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.

²¹⁷ Anais do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Deputados, primeiro ano da quinta legislatura, 1843. Tomo primeiro. Typografia de Hipólito J. Pinto: Rio de Janeiro, 1881. <<https://books.google.com.br/books?id=7YZIAQAAMAAJ&pg=PA473&lpg=PA473&dq=%22brigue+activo%22&source=bl&ots=kjZCpKH4V&sig=XkMpCiVhlZxtepKfzosDGAFU3A&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwikt57iPfJAhUJlJAKHTsGAB0Q6AEIQDAJ#v=onepage&q=brigue%20activo&f=false>> acessado em 25/12/2015.

²¹⁸ Anais do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Deputados, primeiro ano da quinta legislatura, 1843. Tomo primeiro. Typografia de Hipólito J. Pinto: Rio de Janeiro, 1881. <<https://books.google.com.br/books?id=7YZIAQAAMAAJ&pg=PA473&lpg=PA473&dq=%22brigue+activo%22&source=bl&ots=kjZCpKH4V&sig=XkMpCiVhlZxtepKfzosDGAFU3A&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwikt57iPfJAhUJlJAKHTsGAB0Q6AEIQDAJ#v=onepage&q=brigue%20activo&f=false>> acessado em 25/12/2015. Fl. 473.

Não quero, Sr. Presidente, agora acusar o nobre ministro de pouco zeloso, nem jamais quero supor que S. Ex. se tenha descuidado de tratar de um objeto de tanta importância: mas devo deplorar que em todas as negociações que S. Ex. entabou com a Inglaterra, pelas quais fora reestabelecida plena harmonia entre as duas potências, S. Ex. não encontrasse um ensejo para obter do governo inglês plena reparação de todos esses prejuízos. Eu quisera que o governo Imperial, que foi tão solícito de seus deveres para com essa nação, reclamasse com toda a energia que ela cumprisse também seus deveres em favor dos interesses brasileiros assim despojados de suas propriedades (apoiados). Chamo a atenção do nobre ministro sobre este ponto, e faço votos para que seja mais feliz do que tem sido até hoje.²¹⁹

O Deputado obteve a resposta do Ministro Paulino José Soares de Sousa na mesma Câmara, argumentando em defesa do *Activo* e contra a lei do Equipamento, afirmando que todos os tratados que a Inglaterra assinara naquele período estabeleciam o princípio de que qualquer indício de tráfico era suficiente para o não pagamento de indenização, porém,

Esta doutrina não pode prevalecer conosco. (...) Não nos pode, portanto, ser aplicada uma disposição que não é conforme, antes contrária à convenção adicional de 28 de julho de 1817, e que em tempo algum admitimos.²²⁰

O próprio Francisco Antonio de Oliveira autoriza a publicação de um requerimento a S. M. o Imperador, acerca do caso, argumentando que este, por tratar-se da quebra de um tratado internacional, não era apenas um assunto particular, mas também do reino, já que ameaçava a soberania nacional.

Colocado nesta dolorosa situação, que recurso resta ao suplicante senão reclamar a proteção do governo do Brasil, afim de que ponha termo a um estado de coisas que tanto detrimento tem causado ao suplicante, ao mesmo tempo que compromete de maneira a mais insólita a dignidade do trono imperial e da nação brasileira?
(...) essas pretensões particulares tomam o caráter e a natureza de um negócio público, que só pode ser justo e lealmente terminado pela intervenção do governo lesado, tal qual neste ponto se deve reputar o governo brasileiro, cujos interesses em geral resultam da massa dos interesses dos seus súditos, cuja causa ele é tão religiosamente obrigado a defender (...) ²²¹

O argumento em defesa da dignidade nacional estava em consonância com as discussões parlamentares acerca do assunto quando se tratava da defesa ou condenação do tráfico de escravos no Brasil, como foi discutido no capítulo anterior. Dessa forma, o pedido foi aceito e enviado para Repartição dos Negócios Estrangeiros, recomendando-

²¹⁹ BN – Hemeroteca Digital. Annaes do Parlamento Brasileiro. Sessão de 18 de julho de 1843. Fl. 261.

²²⁰ BN – Hemeroteca Digital. Annaes do Parlamento Brasileiro. Sessão de 20 de julho de 1843. Fl. 293.

²²¹ BN – Hemeroteca Digital. Jornal do Commercio. Suplemento 10 de maio de 1843. Fl. 2.

se que o encarregado na Inglaterra, o Ministro do Brasil em Londres, Manuel Rodrigues Gameiro Pessoa, o Visconde de Itabaiana, defendesse os negociantes²²². O enviado brasileiro em Londres estaria encarregado do protesto pela rejeição do governo britânico às reclamações feitas em relação a captura indevida de navios brasileiros e da cobrança de indenizações. O documento enfatizava o Brigue *Activo*.²²³

É importante ressaltar que o Visconde de Itabaiana, Comendador da Imperial Ordem de Cristo e anos mais tarde, Ministro brasileiro na Sicília e em Viena, foi um dos responsáveis pela negociação do reconhecimento da independência do Brasil com a Inglaterra, e pela ratificação dos tratados antitráfico com a mesma Nação em 1826.

Isso significa que o Visconde era profundo conhecedor dos tratados internacionais, o que diminuiu as possibilidades de argumentação das autoridades inglesas, uma vez que, apesar de serem os requerentes traficantes de escravos, a lei estava do lado deles, e isso independia das ideologias da Inglaterra. Todavia, para Verger, o que estava em jogo era a aprovação ou não da Lei do Equipamento e também uma quantia altíssima que totalizava 600.000 libras esterlinas²²⁴ como total das indenizações.

O governo brasileiro argumentava que o reembolso aos traficantes seria uma compensação justa pela aprovação dos atos adicionais, mas o Governo Britânico não cedeu e a Câmara dos Deputados do Brasil não aprovou os artigos adicionais²²⁵. Apesar de os Cerqueira Lima não terem recebido reembolso pelas apreensões ilegais²²⁶, Francisco Antonio de Oliveira teve direito a receber o seu, uma vez que o caso do brigue *Activo* se diferenciava dos demais, pois não se tratava de um navio condenado.

Em Londres, o Visconde de Itabaiana afirma ter prestado toda a possível atenção ao caso, e apesar de a embarcação ter de fato infringido as leis por ter embarcado escravos de Badagri, ao Norte do Equador, o navio britânico também as infringiu, pois não era permitida a captura de navios ao Sul desta linha, uma vez que não houve perseguição ao norte. Dessa forma, o Ministro brasileiro propõe indenização de 29:361\$119 por todos os prejuízos e danos causados pela captura e detenção do Brigue, quantia paga pela própria Comissão Mista e não pelo capitão do *Atholl*, como previsto na sentença do julgamento em Serra Leoa²²⁷.

²²² BN – Hemeroteca Digital. Aurora Fluminense. 5 de maio de 1834.

²²³ BN – Hemeroteca Digital. Aurora Fluminense. 5 de maio de 1835.

²²⁴ 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.

²²⁵ Ibid., p. 480.

²²⁶ Ibid., p. 479.

²²⁷ AHI. Comissão Mista: Tráfico de negros, Brasil – Grã-Bretanha. Embarcação: *Activo* (1827-1859), Lata 1, Maço 1, Pasta 1.

É provável que a quantia tenha sido recebida pelo filho homônimo do Barão de Beberibe, em Londres, pois Francisco Antonio de Oliveira faleceu em 24 de setembro de 1855²²⁸ e o término do processo só ocorreu em 1859, nove anos após a assinatura da lei Euzébio de Queirós proibindo o comércio atlântico de escravos, o que representa um fator a se considerar pela demora na entrega da indenização, pois parecia contraditório indenizar um comerciante de escravos por uma apreensão indevida diante das novas leis que proibiam justamente esse comércio.

Diante dessas circunstâncias, é possível pensar até que ponto chegava a influência de Francisco Antonio de Oliveira e por que o Governo Brasileiro foi ao seu auxílio no caso do *Activo*. Na época do processo pelo pagamento da indenização, Oliveira já estava consolidado em sua carreira política na Província de Pernambuco, mas como veremos nos próximos capítulos, seus tentáculos se estenderam por diversas personalidades políticas conhecidas no Império brasileiro. Isso significou a possibilidade de conseguir favores em prol da causa do brigue *Activo*, e dos outros armadores daquele navio.

²²⁸ O Jazigo perpétuo da família Oliveira se encontra em lugar privilegiado em frente a Igreja do Cemitério de Santo Amaro (Cemitério do Bom Jesus da Redenção de Santo Amaro das Salinas), no Recife. De acordo com o Diário de Pernambuco, 26 de setembro 1855, o corpo de um dos “maiores proprietários e capitalistas desta cidade” foi velado na Igreja Matriz da Boa Vista, onde também foi celebrada a missa de 7º dia.

PARTE II: O Vereador *mete cabeças* e o tráfico de escravos

CAPÍTULO 4 – O Barão de Beberibe

O benfeitor busca contentar o seu coração. Que lhe importa o reconhecimento?
(Demócrates)

Em 1853, o pernambucano Francisco Antonio de Oliveira ganhou o título de Barão de Beberibe após longo processo iniciado no ano de 1843. Nesse período de 10 anos, recebeu os títulos da Ordem da Rosa, Ordem de Cristo e foi Fidalgo Cavaleiro da Casa Real. Um histórico de acúmulo de títulos comum à nobreza brasileira.

De acordo com Lilia Schwarcz, a constituição brasileira de 1824, assegurava como dever do Imperador conceder títulos, ordens militares, honras, recompensas por serviços prestados ao Estado. Durante toda a monarquia foram concedidos 1439 títulos para residentes no Brasil. Contudo, ao contrário de outros títulos concedidos pelas monarquias no mundo, no Brasil ela não era hereditária, e nem passava automaticamente para o cônjuge. Apesar disso, socialmente, as esposas eram consideradas com o mesmo respeito como se tivessem o título dos maridos e eram chamadas como tais. Isso não significa que mulheres não recebessem concessões: cerca de 30 mulheres obtiveram essa distinção durante todo o período imperial²²⁹.

Com o advento da maioridade de D. Pedro II em 1840, período da queda da regência do Marquês de Olinda pelos futuros liberais, contrários às idéias do regresso, o Império Brasileiro passou por uma lenta estabilização do poder da monarquia. O Brasil foi formado a partir da manutenção de uma elite proprietária de terras e de escravos. O Imperador precisava se cercar de homens com fortuna e títulos, que o ajudasse a manter firme a monarquia preservando a ordem na Nação.²³⁰ Para isso, era preciso que o Estado produzisse uma elite capaz de exercer controle sobre a sociedade através da "construção da ordem", o que José Murilo de Carvalho chamou de acumulação primitiva do poder.²³¹

Mal D. Pedro II assumiu o trono, Francisco Antonio de Oliveira pediu seu baronato. Mas 1843 ainda era um ano que passava por momentos de incertezas. José Murilo de Carvalho afirma que não havia um pacto estabelecido entre a Coroa e os

²²⁹ SHWARTCZ, Lilia Mortiz. **As barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos.** Companhia das Letras: São Paulo, 1998.

²³⁰ MARSON, Izabel Andrade. **Movimento Praieiro: Imprensa, ideologia e poder político, 1842 – 1849.** São Paulo: Editora Moderna, 1980.

²³¹ CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem. Teatro das sombras.** (9ª ed.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

nobres brasileiros (os Barões).²³² No segundo reinado, cresceu a quantidade de títulos concedidos. Entre as localidades que mais tiveram pessoas tituladas estão Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Esse período, Schwarcz chama de “hegemonia do baronato sem grandeza”, pois, sendo o título mais baixo na hierarquia, foi concedido a vários barões do café²³³. Foi nesse tempo que Francisco Antonio de Oliveira tornou-se Barão. Para Sheila Faria:

“O título de barão, o mais baixo na escala hierárquica da nobreza, no Brasil, destinou-se, via de regra, ao proprietário rural que não fazia parte da elite política, reservando-se os títulos mais elevados, como os de visconde, conde, marquês e duque aos proprietários e altos burocratas que ocupavam cargos públicos ou militares.”²³⁴

Para José Murilo de Carvalho os títulos eram concedidos por se possuir riqueza e poder²³⁵, contudo, também os feitos eram considerados. A própria palavra *Barão*, como explica Schwarcz, vem do latim *baro*, e quer dizer “aquele que combate junto ao rei”.²³⁶ Diferente da nobreza européia, no Brasil, formou-se uma nobreza meritória, onde prevalecia a individualidade dos feitos em detrimento da hereditariedade.

A ostentação de um título podia ser feita através de um símbolo que significasse uma marca vinculada à sua imagem, ou uso de um brasão de armas que, caso fosse autorizado pelo Imperador, poderia ser passado de forma hereditária. O dono do título escolhia os motivos para representá-lo. Esses símbolos ou brasões eram registrados no *Livro de registro de Brasões e Armas da Nobreza e fidalguia do Império*²³⁷.

²³² Ibid., p. 255.

²³³ SHWARTCZ, Lilia Mortiz. *op. cit.*, p. 175. A grandeza, adicionada ao título, dava o direito de usar as armas do título imediatamente superior ao ganho, se era Barão com grandeza, usava as armas do Visconde.

²³⁴ FARIA, Sheila de Castro. Barões do café. In: VAINFAS, Ronaldo. **Dicionário do Brasil Imperial (1822 – 1889)**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2008, p. 78.

²³⁵ CARVALHO, José Murilo de. *op. cit.*, p. 249.

²³⁶ SHWARTCZ, Lilia Mortiz. **As barbas do Imperador**: D. Pedro II, um monarca nos trópicos. Companhia das Letras: São Paulo, 1998. p. 160.

²³⁷ Ibid., p. 166.



Figura 2: Brasão de Armas do Barão de Beberibe, Francisco Antonio de Oliveira, titulado em 1853. Acima se encontra a coroa de Barão, do lado esquerdo uma oliveira e do lado direito uma flor de lis. A árvore representava seu sobrenome Oliveira, e a flor de lis era um símbolo francês, essas eram figuras comuns em brasões brasileiros. Fonte: Arquivo Nobiliárquico Brasileiro. p. 77.

O Brasão de armas servia para perpetuar o nome daquele indivíduo e de sua família. Também eram colocados, de acordo com Shwarcz, tanto em portões e residências, quanto em louça, prataria, demais utensílios domésticos, e nas jóias “por todos os lugares materializava-se a distinção”²³⁸.



Figura 3: “Casa Imperial Brasileira, Barão de Beberibe. Francisco Antônio D’Oliveira (1788-1855) - Prato em porcelana européia fenestrada, sem marca, do serviço de gala do Barão. (...) Decorado com três reservas ornadas por belos motivos florais. Borda recortada decorada a ouro sobre fundo "bordeaux". Apresenta ao centro monograma do titular FAO, entre ramos verdes. Nota: 1- Único exemplar remanescente conhecido do primeiro serviço de gala do titular. 2- Acompanha certificação de origem com firma e registro no Cartório do 9º Ofício de Petrópolis, RJ.” As iniciais de seu nome com os dois ramos eram o símbolo iconográfico de Oliveira. Fonte: <<http://www.miguelsalles.com.br/peca.asp?ID=1060411&ctd=76&tot=190&tipo=>>, Acessado em 05 de janeiro de 2016.

²³⁸ SHWARTCZ, Lilia Mortiz. **As barbas do Imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos.** Companhia das Letras: São Paulo, 1998. p. 182.

Para José Murilo de Carvalho, os títulos de barão eram reservados aos grandes proprietários rurais²³⁹. Shwartz indica que o título no Brasil, era concedido mediante prestação de serviços ao Estado, como alguma prova de patriotismo, ou por demonstrar fidelidade à Sua Majestade Imperial, ter feito algum ato militar importante ou agir na sociedade contra alguma doença contagiosa. Isso tudo era muito subjetivo e não existiam leis que regulamentassem o que seria considerado “Serviços ao Estado”. Dessa forma, a nobreza brasileira foi constituída por pessoas pertencentes a diversos grupos sociais, que iam desde plantadores rurais, passando por grandes comerciantes e capitalistas, até mesmo intelectuais²⁴⁰.

Nascido no Recife em 1788, Francisco Antonio de Oliveira herdou os negócios de seu pai, o comerciante português e Capitão de Milícias dos Afogados Francisco de Oliveira Guimarães. Este, que já mantinha negócios com importantes comerciantes da Praça de Pernambuco, sendo a carne seca um dos itens que comercializava²⁴¹.

Francisco Antonio de Oliveira, mesmo com pouca instrução²⁴², estava inserido no grupo dos comerciantes, e teria então herdado a rede social que envolvia o comércio pernambucano desde o século XVIII. Ainda não se pode afirmar a data da morte de seu pai, mas está claro que a vida de Oliveira como negociante dá uma guinada na década de 1820 - seu auge no comércio de escravos - quando já possuía várias embarcações comerciais²⁴³.

Foi nessa década que se transformou em indivíduo de forte influência comercial. Apesar de não ter estudado a influência do grupo dos comerciantes, José Murilo de Carvalho indica que teriam ação como intermediários políticos²⁴⁴, mas representaram muito mais do que isso, tendo ocupado posições de poder.

Na década de 1830, ele passou a investir mais fortemente na carreira política em busca de novos caminhos de poder e enriquecimento. Apesar de apenas o pertencimento e projeção na elite política não significar a certeza de uma concessão

²³⁹ CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem**. Teatro das sombras. (9ª ed.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 258.

²⁴⁰ SHWARTCZ, Lilia Mortiz. **As barbas do Imperador**: D. Pedro II, um monarca nos trópicos. Companhia das Letras: São Paulo, 1998. p. 161.

²⁴¹ AHU_cx. 208 – 9, Doc.:14163, anexo 23. AHU_cx. 213, Doc.: 14497.

²⁴² MACEDO, Joaquim Manoel de. **Suplemento do Anno Biographico**, 1820-1882. Vol. 1. Typographia Perseverança: Rio de Janeiro, 1880. De acordo com Macedo, Francisco Antonio de Oliveira era “Com instrução pouco desenvolvida, mas inteligente e laborioso, Francisco Antonio de Oliveira fez avultar muito a fortuna que herdara de seus pais”. p. 355.

²⁴³ Questões que serão abordadas nos próximos capítulos.

²⁴⁴ CARVALHO, José Murilo de. op. cit., p. 54.

Real²⁴⁵, essa atividade foi um dos fatores que lhe proporcionou a realização de feitos em outras áreas consideradas importantes para a obtenção do título.

Oliveira não chegou a abandonar o tráfico de escravos por completo, mesmo após a lei antitráfico de 1831, no entanto, assim como muitos outros traficantes, passou a tentar ocultar suas ações ilegais. No caso de Oliveira, não era bom para sua imagem de político renomado que estivesse conectado a uma atividade ilegal no país. Apesar disso, continuou atuando como comerciante de outros gêneros de grosso trato, como algodão, fumo e carne seca.

Foi a carga humana a maior contribuidora para seu enriquecimento, e a partir desse comércio que iniciou seus investimentos em outras áreas como a indústria do ferro, e a fundação, em sociedade, de instituições como a Companhia de águas Beberibe, Associação Comercial de Pernambuco e do Banco de Pernambuco.

Casou-se duas vezes. Em primeiras núpcias, com a portuguesa Maria Gertrudes Carneiro, irmã do grande traficante português Ângelo Francisco Carneiro²⁴⁶, com quem teve três filhos: Miguel Augusto de Oliveira, Augusto Frederico de Oliveira e Francisco Antonio de Oliveira Júnior²⁴⁷. Após a morte de Maria Gertrudes, em 1839, casou-se com Ana Josefina Pereira Pinto²⁴⁸, filha do chefe de esquadras da Corte e depois Ministro da Marinha, José Pereira Pinto, com quem teve mais quatro filhos. Essas relações familiares foram de grande benefício para Oliveira, pois através da primeira esposa estabeleceu laços importantes com Ângelo Carneiro, seu sócio no comércio negreiro. Além disso, o pai de Maria Gertrudes já era comerciante em Portugal, talvez fosse um conhecido do pai de Oliveira e a aliança pelo casamento pode ter sido a união entre famílias em ascensão comercial²⁴⁹.

Sogro de Oliveira pelo segundo casamento, José Pereira Pinto, nomeado como intendente da marinha no Recife (1825), e depois, no Rio de Janeiro, como Capitão da Armada Nacional, chefe de esquadras, foi um dos responsáveis pelas vitorias de navios suspeitos de serem negreiros no Rio de Janeiro²⁵⁰. Em março de 1835 ocupou o

²⁴⁵ Ibid., p. 258.

²⁴⁶ LAPEH – UFPE. AHU_ACL_CU_015, Cx. 273, D. 18211.

²⁴⁷ IAHGP. Inventário de Maria Gertrudes Carneiro, 1845.

²⁴⁸ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002. Barão de Vasconcelos; Barão Smith de Vasconcelos. Archivo Nobiliarchico Brasileiro. LAUSANNE, 1918. p. 79. Disponível em <<https://ia801407.us.archive.org/24/items/archivonobiliarc00vascuoft/archivonobiliarc00vascuoft.pdf>>, acessado em 09 de fevereiro de 2016.

²⁴⁹ LAPEH – UFPE. AHU_ACL_CU_015, Cx. 273, D. 18211.

²⁵⁰ BN - Hemeroteca Digital. Diário Fluminense. 16 de abril de 1825 e 15 de abril de 1825.

Ministério da marinha, meses antes da Regência Una de Feijó²⁵¹. O pai homônimo de Pereira Pinto nasceu em Lagos, uma das localidades prósperas no comércio de escravos, e também seguiu a carreira militar. Existe a possibilidade de que tenha mantido qualquer relação, mesmo que indireta com esse comércio. Seu filho pode ter herdado alguma fortuna feita pela carreira do pai, além de ligações com pessoas daquele continente.

José Pereira Pinto não apreendia todas as embarcações ilegais. Parecia ter preferência pelas pertencentes a angolana Anna Joaquina dos Santos, uma das mulheres mais atuantes no tráfico de Angola²⁵². Em 1835, ele apreendeu em Ilha Grande, a Escuna *Angélica*, pertencente a Anna Joaquina, vinda de Ambriz para o Rio de Janeiro com 319 africanos, entregou-a ao Juiz de Paz do 9º distrito para fazer o ato do corpo de delito²⁵³. O Brigue *Oriente*, também pertencente a ela, foi da mesma forma apreendido²⁵⁴.

Esse laço familiar não parece coincidência, uma vez que, provavelmente Oliveira e Pereira Pinto se conheciam desde 1825, quando este último foi trabalhar no Recife, quase um ano antes do Brigue *Activo*, pertencente a Oliveira, ser apreendido por uma embarcação inglesa após navegar o circuito Elmina, Porto Novo e Badagri. A aproximação dos dois poderia ter ocorrido caso Pereira Pinto tivesse conexões em Lagos, local que fazia parte da rota de Oliveira no comércio atlântico, ou seja, uma conexão anterior ao casamento, mas também pode ter ocorrido com o matrimônio, uma vez que Oliveira já enfrentava a lei antitráfico de 1831 quando casou e poderia levar vantagem no tráfico por ter se tornado parente de Pereira Pinto.

Essa aliança parecia bastante favorável, pois algumas das embarcações negreiras que tinham participação de Oliveira faziam do Rio de Janeiro um dos pontos de desembarque, onde viveu seu sócio Joaquim Ferreira dos Santos²⁵⁵. O brigue *Activo*, principal embarcação com envolvimento de Oliveira, depois de 1831, passou a usar as

²⁵¹ Câmara dos Deputados. Organizações e Programmas Ministeriaes, 1822 a 1889. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/220525>> Acessado em 15 de fevereiro de 2016.

²⁵² PANTOJA, Selma. **Gênero e comércio:** as traficantes de escravos na região de Angola. *Travessias. Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa*, n. 4/5, 2004, Lisboa, p. 79-97. De acordo com Pantoja, Ana Joaquina dos Santos “Era proprietária de navios que faziam a carreira entre Luanda e os portos brasileiros, acionista de companhias na indústria e agricultura, empreendedora de engenhos de açúcar, dona de valiosos prédios na cidade e residente numa suntuosa mansão de estilo setecentista de frente para o porto.” P. 8.

²⁵³ BN - Hemeroteca Digital. Correio Oficial. 28 de março de 1835.

²⁵⁴ BN - Hemeroteca Digital. Diário do Rio de Janeiro. 12 de março de 1840.

²⁵⁵ A relação Francisco Antonio de Oliveira e Joaquim Ferreira dos Santos será tratada na segunda parte da Dissertação.

cidades de Lisboa e do Rio de Janeiro como principais pontos de desembarque de africanos.

Além disso, Anna Josefina Pereira Pinto, aparentemente era viúva, e teve duas filhas, do Coronel Francisco Samuel da Paz Furtado de Mendonça, nascido no Algarve, mas que residia no Brasil²⁵⁶. Era comum que a fortuna do marido passasse para a esposa e filhos. Dessa forma, quando casou com Oliveira, Anna Josefina somou parte da herança à fortuna do novo marido.



Figuras 4 e 5: Augusto Frederico de Oliveira e Maria Josefina Pereira Pinto, Filho e 2ª esposa de Francisco Antonio de Oliveira. Fonte: Domínio Público.

<<http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/PesquisaObraForm.do>> Acessado em 19 de maio de 2016.

Oliveira realizava vários saraus e eventos diversos em sua casa. Ele e sua família estavam intensamente envolvidos com os eventos da sociedade pernambucana. Os bailes eram importantes para que Oliveira se aproximasse dos personagens influentes dentro e fora do círculo social e político. Em um dos bailes realizados em seu sítio no ano de 1844, apresentou escravos ricamente ornamentados. Um deles era Chalaça, filho de Antônio, o sapateiro, que falava alto e bebia saúdes, tirava os pratos e limpava garfos e facas. Também estava presente o escravo Manoel Moleque, seu pajem, que o

²⁵⁶ Decreto nº 29 de 11 de agosto de 1837. Approvando a Tença que obtivera D. Anna Josefina Pereira Pinto de Mendonça. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-29-11-agosto-1837-561719-publicacaooriginal-85424-pl.html>> Acessado em 20 de janeiro de 2015.

acompanhava em todos os eventos e andava de carruagem junto a Oliveira, que era acusado de surrá-lo, “bem surrado”, pelo menos uma vez ao ano²⁵⁷.

Essa descrição do baile foi publicada no jornal liberal *O Cometa*, que ao denominar os escravos e dar detalhes de seus comportamentos, não apenas mostra a presença escrava no cotidiano da época, como aponta uma relação de proximidade de Oliveira com esses escravos, principalmente com seu pajem.

Nessas festas Oliveira ostentava riqueza, gostava de ópera, de artes, era apreciador de músicas, pinturas e esculturas. Chegou até mesmo a financiar, como um mecenas, a Companhia de Ópera Italiana de Güisepe Maringueli, tenor que cantou nos mais famosos teatros europeus e chegou a fazer certo sucesso na Corte²⁵⁸.

Francisco de Oliveira gostou de sua voz e lhe ofereceu emprego, apresentações e apadrinhamento, pagou a passagem do tenor para a Itália, onde deveria formar uma Companhia de ópera e retornar ao Recife. Todavia, de acordo com Maringueli, Oliveira foi mal pagador neste caso, pois só havia lhe pagado um único soldo, além de ter explorado a Companhia pedindo que se apresentasse em todas as festas em sua casa sem parar de cantar um minuto sequer.

O cantor pediu as contas e foi recebido pelos “capangas” do filho Augusto, despejado-o da casa onde Oliveira o abrigara. Irritado, Maringueli se retirou para cantar no Rio de Janeiro²⁵⁹, entrou com um processo cível contra o negociante em 1846²⁶⁰ e só voltou a se apresentar no Recife após a morte do negociante.²⁶¹

4.1 - O processo de titulação

De acordo com o processo de titulação, Francisco Antonio de Oliveira pediu a recompensa devida por seus serviços prestados ao Trono Imperial. Afirmava ter sido sempre um súdito leal, tendo aberto mão de sua segurança individual e, mesmo correndo o risco de perder sua fortuna, não arrefeceu. Afirmou ter sido responsável por muitos dos melhoramentos da terra em que nasceu, agiu em prol da salubridade e embelezamento da cidade. Para manter seus argumentos, alega que sua fortuna não teria sido poupada²⁶², argumento muito utilizado entre aqueles que pediam titulações.

²⁵⁷ APEJE. *O Cometa*. 15 de fevereiro de 1844.

²⁵⁸ SILVA, José Amaro Santos da. **Música e ópera no Santa Isabel**: Subsídio para a História e o ensino da música no Recife. Editora Universitária da UFPE: Recife, 2006.

²⁵⁹ BN - Hemeroteca Digital. *Diário Novo*. 14 de março de 1846.

²⁶⁰ Infelizmente, apesar dos esforços, este processo aparentemente não sobreviveu a nossa época. Mas foi mencionado no *Diário Novo*. 14 de março de 1846.

²⁶¹ SILVA, José Amaro Santos da. *op. cit.*, p. 98.

²⁶² BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

Três pessoas testemunharam em favor da concessão do título para Oliveira. Uma delas foi Francisco de Lima e Silva, brigadeiro que comandou tropas para sufocar a Confederação do Equador (1824), posteriormente foi Presidente da Província de Pernambuco (1824 – 1825), membro da Regência Trina Provisória (1831), e eleito para a Regência permanente, também foi responsável pela supressão das guerras no Pará (1825 – 1840) e foi Senador do Império, além de pai do conservador Regressista Duque de Caxias.

Lima e Silva defende Oliveira, afirmando que:

(...)durante o tempo de quatro anos que exerci o eminente lugar de Presidente da Regência do Império em nome de S.M.I., fui informado oficialmente, que o cidadão Francisco Antonio de Oliveira, um dos maiores negociantes da Praça de Pernambuco prestara ali sempre distintos serviços já com sua pessoa correndo risco de vida nas ocasiões com que a ordem pública foi gravemente alterada, e já com todos os seus bens para todas as urgências do Estado, tudo a pró da integridade do Império e sustentação do trono de S.M.I.²⁶³

Além disso, aponta para o fato de que a cooperação de Oliveira contra a Confederação do Equador, em 1824, o forçou a sair da cidade, quando deu “particulares e exatas informações” das movimentações políticas dos rebeldes, abandonando então toda a sua fortuna e tendo, dentre outros prejuízos, a perda de 200 escravos²⁶⁴. Apesar de a revelação dos passos dos rebeldes ser considerada como argumento para se conseguir um título nobre, para o outro lado, isso foi possivelmente considerado como delator.

Uma das atitudes para suprimir a Confederação do Equador, foi o bloqueio ao porto do Recife: nenhuma embarcação poderia entrar ou sair do porto. Para impedir a circulação dos navios montou-se um bloqueio formado pela Divisão Naval composta pelas fragatas Niterói e Piranga e também embarcações voluntárias, comandadas pelo Capitão John Taylor, com o objetivo de promover a posse do governante indicado pelo Imperador Francisco Paes Barreto, que não foi aceito pelo governante eleito em Pernambuco Manoel de Carvalho Paes de Andrade e seus aliados²⁶⁵.

Entre as embarcações voluntárias que bloquearam o porto, estava o *Novo Pacote do Maranhão*, pertencente aos comerciantes Francisco Antonio de Oliveira, José Ramos de Oliveira, José Antonio de Oliveira, Antonio José de Amorim e Luis Gomes Ferreira. Glacyra Leite cita em seu trabalho sobre a Confederação do Equador,

²⁶³ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

²⁶⁴ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

²⁶⁵ LEITE, Glacyra Lazzari. **Pernambuco 1824: A Confederação do Equador**. Recife, FUNDAJ Editora Massangana, 1989. p. 122.

uma embarcação de nome *Maranhão*²⁶⁶, que pode ter sido a mesma pertencente aos negociantes citados acima. Eles foram condecorados em 1827, pela “voluntária coadjuvação prestada por eles em auxílio da defesa da dignidade nacional”, quando ofereceram seu navio à marinha brasileira, no intuito de proteger o comércio e a navegação nacionais²⁶⁷.

Enquanto o *Novo Paquete do Maranhão* fazia o bloqueio, uma embarcação inglesa de nome *Rob Roy*, forçou sua entrada no porto do Recife e foi avisada, com um tiro de canhão, para que parasse. Como não parou, recebeu uma saraivada de balas e foi forçada a sair do Porto²⁶⁸. Esse fato deu um grande reboiço entre as autoridades inglesas e brasileiras, pois um navio inglês havia sido atingido por um navio brasileiro. Contudo, deu-se a razão para os negociantes donos do navio brasileiro que, como se viu acima, ganharam honrarias reais.

O bloqueio do porto do Recife durou três meses, mas não conseguiu vencer a resistência dos confederados à posse de Paes Barreto, o que, de acordo com Glacyra Leite, acelerou o processo de ruptura da Província de Pernambuco com o poder central no Rio de Janeiro. Uma notícia de que Portugal ameaçava invadir o Brasil, fez com que o bloqueio fosse desfeito e as embarcações passaram a proteger o Rio de Janeiro, confirmando para os rebeldes a “verdade” de que o Norte estava separado da sede da Corte no Brasil, pois haviam abandonado totalmente Pernambuco diante de uma ameaça de invasão, fato que impulsionou a proclamação da Confederação do Equador²⁶⁹, posteriormente suprimida por embarcações que fizeram parte daquele bloqueio.

O segundo a depor em favor de Francisco Antonio de Oliveira foi o Barão da Boa Vista, Francisco do Rego Barros, que foi Presidente da Província de Pernambuco (1837 – 1844) e Senador do Império. Ele argumenta que Oliveira “coadjuvou contra os ideais anticonstitucionalistas”, e que participou das supressões de setembro de 1831 e de Abril de 1832, a Setembrizada e a Abrilada²⁷⁰.

A década de 1830 foi um período conturbado na Província de Pernambuco, que enfrentou várias revoltas (Setembrizada, Novembrada, Abrilada, Cabanada) após a abdicação de D. Pedro I, em 07 de abril de 1831²⁷¹. Após 1824, federalistas e centralistas criaram sociedades secretas para compartilharem seus ideias e se

²⁶⁶ Idem.

²⁶⁷ BN - Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco 19 de junho de 1827, nº 128.

²⁶⁸ AHI. Comissões Mistas (outros bloqueios). Rob Roy (Bergantim). Lata 51, maço 3 e 3A.

²⁶⁹ LEITE. *op. cit.*, p. 140.

²⁷⁰ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

²⁷¹ Para mais informações sobre essas revoltas ver: CARVALHO, Marcus J. M. de. **Movimentos Sociais em Pernambuco (1831-1848)**. In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). O Brasil Imperial (1831-1870) Vol. II. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2009.

organizarem, por suas posições políticas. Entre essas sociedades estavam *A Coluna do Trono e do Altar*, que defendia o absolutismo e o retorno de D. Pedro I, e a *Sociedade Patriótica Harmonizadora*, que tinha como objetivo a “prosperidade da Pátria, sustentar a liberdade legal e promover a ordem pública e harmonia dos cidadãos”²⁷². A abdicação levantou novamente questões sobre o federalismo e novas políticas imperiais.

Nesse contexto, um grupo da Província, via na falta de “ordem” um descaminho aos seus interesses políticos e comerciais. Dessa forma, para evitar os radicalismos, fundaram a *Sociedade Patriótica Harmonizadora*, que tinha como presidente o diretor interino do curso Jurídico de Olinda, Dr. Lourenço José Ribeiro, vice-presidente, Francisco de Paula Cavalcanti Albuquerque e tesoureiro Francisco Antonio de Oliveira²⁷³.

A sociedade foi fundada pelo então Presidente da Câmara dos Vereadores Antônio Joaquim de Mello. Manoel Cavalcanti aponta para o fato de que a *Harmonizadora*, para Mello, teria um comportamento “Liberal e Vigilante”, e de que a formação do grupo de integrantes dessa Sociedade era uma tentativa de aproximar antigos grupos adversários da Revolução de 1824 para controlar esse período de mudanças políticas sem que houvesse radicalismos.²⁷⁴ Isso significa que pessoas de posicionamentos políticos diferentes podiam atuar juntas em prol da “harmonia” política e social.

Oliveira é esteve envolvido na fundação de uma Caixa Econômica pela *Sociedade Harmonizadora* em 1832, com base nas vantagens e lucros das Caixas Econômicas da Europa e na fundada no Rio de Janeiro, para depósitos e empréstimos,

tem por fim a caixa Econômica receber dos indivíduos a parte de suas rendas, ou jornais que possam economizar, e ai queiram depositar e fazê-la girar, e ganhar o juro ou o que o mercado oferecer. A caixa Econômica é útil da todas as classes da sociedade, porém ás classes trabalhadoras, e artistas e todas aquelas pessoas, cujas rendas excedem pouco as suas despesas, faz-se até necessária. O Negociante, o

²⁷² BN - Hemeroteca Digital. O Olindense. 18 de julho de 1831. p. 94. Sobre a Sociedade Harmonizadora ver FELDMAN, Ariel. **Espaço público e formação do Estado Nacional brasileiro**: Atuação política do Padre Carapuceiro (1822 – 1852). Tese (Doutorado em História). USP, 2012. e CAVALCANTI JUNIOR, Manoel Nunes. **“O egoísmo, a degradante vingança e o Espírito de Partido”**: A história do predomínio Liberal ao movimento regressista (1834 – 1837). Tese de Doutorado em História. UFPE, 2015.

²⁷³ COSTA. Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Volume 9 (1818 – 1823). Recife: Fundarpe, 1983. Ver também: ANDRADE, Manoel Correia de. **As sedições de 1831 em Pernambuco**. Revista de História da USP, n°28. p.369.

²⁷⁴ CAVALCANTI JUNIOR, Manoel Nunes. **“O egoísmo, a degradante vingança e o Espírito de Partido”**: A história do predomínio Liberal ao movimento regressista (1834 – 1837). Tese (Doutorado em História). UFPE, 2015. p. 347.

lavrador, o proprietário que tem grandes sobras podem empregá-las com facilidade já aumentando o giro do seu comércio, já estendendo as suas lavouras, já edificando ou comprando novas propriedades, finalmente, emprestando dinheiros a juros etc. (...) é porém a classe dos artistas e trabalhadores, etc. que ela apresenta maiores vantagens; e para quem propriamente se inventou esse estabelecimento.²⁷⁵

Contudo, a Caixa Econômica durou apenas 2 anos, sendo dissolvida em 1834, de acordo com Pereira da Costa, por má organização.²⁷⁶ Como tesoureiro da *Sociedade*, Oliveira era o encarregado de efetuar as operações monetárias daquela instituição, como empréstimo de dinheiro, emissão e pagamento de letras, organização das doações, já que a sociedade fazia caridade para as viúvas e órfãos, entre outras atividades. Uma posição privilegiada.

Francisco Antonio de Oliveira também fazia caridade. Participou como tesoureiro de um “ato glorioso”, de uma comissão presidida pelo Barão de Bonfim, conhecido como grande benemérito das causas sociais, em favor dos órfãos e das viúvas das pessoas que morreram na Província de Pernambuco, “combatendo em favor da ordem, e também daqueles que pelo mesmo motivo ficarão aleijados, mutilados ou inutilizados por ferimentos graves”, arrecadando 35:000\$000 na Corte, e mais 20:000\$000 em Recife, para a distribuição²⁷⁷. Esses atos não estavam exatamente ligados ao simples ato de beneficência, poderiam estar dentro de um caminho que Oliveira precisava percorrer para galgar maior titularidade.

A *Harmonizadora* tinha como objetivos aceitar a abdicação, evitar conflitos políticos em decorrência dos que não aceitavam o 7 de abril, socorrer os órfãos das vítimas dos conflitos da época, além de emprestar dinheiro. Mantinham um jornal chamado *Harmonizador*, onde pregavam seus ideais contrários aos exaltados²⁷⁸.

A Setembrizada (1831) envolveu militares de baixa patente e outras camadas mais “baixas” da população²⁷⁹. Os Harmonizadores se organizaram para planejar uma repressão violenta, junto ao Governo provincial, formando milícias urbanas. Oliveira

²⁷⁵ BN – Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco. 12 de setembro de 1832. Fl. 1872.

²⁷⁶ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Volume 9. Recife: Fundarpe, 1983.

²⁷⁷ BN - Hemeroteca Digital. Diário do Rio de Janeiro. 01 de junho de 1850.

²⁷⁸ ANDRADE, Manoel Correia de. **A Guerra dos Cabanos**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2005.

²⁷⁹ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Movimentos Sociais em Pernambuco (1831-1848)**. In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). O Brasil Imperial (1831-1870) Vol. II. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2009. De acordo com Marcus Carvalho, a Setembrizada foi um conflito envolvendo militares, que amotinados, saíram nas ruas fazendo desordens por 36 horas junto a “população”. “Assaltaram lojas, espancando quem os tentasse impedir. Atacaram os estrangeiros que encontravam no caminho (...)” p. 139.

juntou força de cavalaria e infantaria, com cerca de 300 homens, organizada com o auxílio dos negociantes Luis Gomes Ferreira e Gervásio Pires Ferreira²⁸⁰. As tropas estavam estacionadas nos engenhos da Torre, Apipucos e Bulhões²⁸¹. A repressão foi violenta, muitos foram fuzilados, outros foram exilados.

O envolvimento de Oliveira com esses homens pode estar relacionado não apenas a causa da manutenção da ordem pública na Província, mas também a uma ligação como comerciantes de grosso trato, tendo Gervásio Pires Ferreira se envolvido, assim como Oliveira, no comércio de escravos²⁸².

A Abrilada estava ligada aos absolutistas, e tinha como um dos objetivos, o desejo do retorno de D. Pedro I para o Brasil. Eles pegaram em armas iniciando um confronto que durou cerca de uma semana, apoiados pela *Coluna do Trono e do Altar*. Também foi um levante militar, mas que envolveu comerciantes portugueses do Recife, que desde a saída de D. Pedro I, eram hostilizados pela população²⁸³. Houve confronto armado, a repressão também foi intensa, tropas organizadas por Francisco Antonio de Oliveira também estavam envolvidas e tomaram o Forte do Brum, onde os rebeldes haviam se abrigado²⁸⁴.

A participação de Oliveira na repressão a essas revoltas foi bastante destacada na declaração que fez o Barão da Boa Vista, afirmando que ele sempre defendeu o Império do Brasil²⁸⁵. Boa Vista continua sua argumentação, relatando seus feitos para com o embelezamento da cidade do Recife e medidas de salubridade, além do oferecimento de crédito para a construção de importantes obras e fundação de empresas de utilidade pública na mesma cidade: “como o teatro, o encanamento de águas potáveis, a associação de melhoramentos industriais, o projeto da casa de prisão penitenciária”²⁸⁶.

O último a escrever em favor de Oliveira no Processo para a obtenção de seu Baronato foi Francisco José da Cruz Soares de Andrêa, o Barão de Caçapava, participante da repressão a Revolta pernambucana de 1817, e da repressão a Cabanagem no Pará em 1836, quando foi nomeado Presidente daquela Província.

Andrêa declarou no documento do processo que, em viagem a caminho do Pará, fez uma parada em Recife, Francisco Antonio de Oliveira foi então ao seu encontro

²⁸⁰ BN - Hemeroteca Digital. Bússola da Liberdade. 18 de janeiro de 1832.

²⁸¹ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

²⁸² TSTD. Viagem n° 49773. De acordo com informações do banco de dados, o navio *Espada de Ferro Nossa Senhora do Rosário Prazeres e Almas* saiu de Portugal para Moçambique, mas teve sua meta original frustrada por desastre natural.

²⁸³ ANDRADE, Manuel Correia de. **A Guerra dos Cabanos**. Editora Universitária da UFPE: Recife, 2005.

²⁸⁴ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

²⁸⁵ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

²⁸⁶ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002. Esse tema será discutido mais adiante.

oferecendo uma fortuna de até 200 contos de réis para ajudar nas guerras do Pará, pagos a prestações. O fato também foi relatado em notícia de jornal como um depoimento de Andréa:

(...) tem sido sempre um cidadão prestante e amigo da ordem, tomando parte ativa a favor do governo em todos os diversos acontecimentos daquela província, e oferecendo muitas vezes o seu dinheiro para as precisões do Estado (...). Passando em 1836 por aquela província, quando fui encarregado da restauração do Pará (...), foi procurar-me [Oliveira] logo, e me autorizou a declarar ao inspetor da tesouraria que podia dispor de quanto quisesse, até duzentos contos de réis, sem outro ônus (...)²⁸⁷

Esse valor representava na época o montante acumulado durante uma vida, por isso, caso o dinheiro pertencesse apenas a Oliveira, este seria um homem extremamente rico (o que de fato era, mas não tanto). Contudo, para conseguir algum título de nobreza, era comum aumentar o valor de uma ajuda, ou até mesmo mentir sobre algum feito. Andréa não especificou qual a tesouraria, e nem se foi buscar o dinheiro, não apresenta provas, portanto, de que Francisco Antonio de Oliveira havia realmente oferecido toda aquela quantia, podendo também se tratar de um erro de digitação no documento, ou de uma subscrição de doações em que ele era o organizador. Mas é possível que Oliveira tenha se interessado em ajudar na supressão das Guerras do Pará, tanto pelo medo da haitianização que pairava sobre o Brasil após a revolta escrava em Santo Domingo, quanto porque a Cabanagem não era boa para os negócios negreiros, pois o Pará era um dos pontos de sua rota comercial que ligava Pernambuco, Maranhão e Amazonas.²⁸⁸

De acordo com José Capela, “algumas fortunas, (...) foram, por disposições temáticas, parcialmente aplicadas em projetos assistenciais”²⁸⁹. Como todo homem de grande fortuna, e como a maioria dos traficantes ricos, que depois da proibição do tráfico se diluíram na simples designação de comerciantes, Francisco Antonio de Oliveira também se envolveu com obras de caridade e benfeitoria.

A atuação de Oliveira abrangeu atividades que beneficiavam a população letrada. Junto ao comerciante de escravos e Vereador da Câmara, José Ramos de Oliveira, compraram mais de 5 mil livros doados para a criação de uma biblioteca

²⁸⁷ BN - Hemeroteca Digital. Correio Mercantil, e instructivo, político, universal. 17 de novembro de 1855.

²⁸⁸ Foram encontrados navios negreiros com participação de Francisco Antonio de Oliveira que realizaram essa rota de comércio após a chegada da África. Tema abordado no capítulo 2 dessa Dissertação.

²⁸⁹ CAPELA, José. **Conde de Ferreira & Cia Traficante de escravos**. Porto: Edições Afrontamentos, 2012. p. 9.

pública em Olinda que passaram a fazer parte da biblioteca da Faculdade de Direito de Olinda. Mais tarde, a metade dos livros foi transferida para a sede em Recife, e o restante viraria o acervo para a fundação do Clube Literário, do qual foi também fundador, e que se tornaria a Academia Pernambucana de Letras²⁹⁰.

Apesar de todos os desafios, aparentemente Francisco Antonio de Oliveira conseguiu, ao longo dos anos, traçar o caminho para conseguir sua titulação. Com os três depoimentos escritos por autoridades destacadas no Império do Brasil, Oliveira, após anos de processo, atingiu seu objetivo e, em 1853, tornou-se Barão de Beberibe, indo buscar sua titulação pessoalmente no Rio de Janeiro²⁹¹, o que significou que seus feitos em prol do Império do Brasil haviam sido reconhecidos. Era comum a nobilitação de pessoas em idade avançada, quando o uso e ostentação seriam breves. Oliveira não chegou a aproveitar longamente seu título, pois em 1853 ele já tinha 65 anos, dois anos antes de sua morte em 1855.

²⁹⁰ COSTA. Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Volume 10 (1818 – 1823). Recife: Fundarpe, 1983.

²⁹¹ BN. Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

CAPÍTULO 5 – *Nascido inda não era, já mamava*: A carreira política de Francisco Antonio de Oliveira

*Nascido, inda eu não era já me amavas!*²⁹²

Em 1828, as nomeações para Vereador da Câmara Municipal do Recife ocorreriam por sorteio anual dos listados aptos para assumir o cargo²⁹³, mas no mesmo dia da posse dos membros da municipalidade, ficou-se sabendo que entrava em vigor a lei de 1º de outubro de 1828 regulamentando a administração dos municípios. O Presidente da Província, José Carlos Mayrink da Silva Ferrão²⁹⁴, confirmou que as novas nomeações ocorreriam mediante eleições diretas de acordo com as novas leis²⁹⁵, de quatro em quatro anos junto com as eleições para juiz de paz.

Os pensamentos federalistas ainda se faziam perceber em Pernambuco e se opunham aos centralistas²⁹⁶, mesmo depois da derrota de 1824. A lei de 1828 diminuiu o poder das localidades que antes eram representadas pelas Câmaras diretamente com o poder Real. Após a lei, esse poder ficou relegado ao Município e as Câmaras teriam que

²⁹² APEJE. OLIVEIRA, Miguel Augusto de. **Poesias Diversas**. Paris, 1844. Parte do poema: A memória de minha mãe. Este trecho foi utilizado pelos jornais liberais para satirizar a família Oliveira. “Eu não admito influência antes de nascer, pois que isto é apenas permitido ao Sr. Miguel Augusto d’Oliveira, que nascido inda não era, já mamava!!!” O Diário Novo. 16 de dezembro de 1845.

²⁹³ SOUZA, George Félix Cabral de. **Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial**: la Câmara Municipal de Recife (1710-1822). Tese (Doutorado em História) – Universidad de Salamanca: Salamanca, 2007.

²⁹⁴ José Carlos Mayrink, em maio de 1824, foi cogitado por D. Pedro I para ocupar o cargo de Presidente da Junta Governativa de Pernambuco como uma maneira de conciliar os ânimos na Província que estava prestes a declarar a Confederação do Equador. Contudo, ele não aceitou o cargo, nas palavras de Manoel Correia de Andrade, “Era um homem sem nenhuma coragem e que aderiria a quantos governos aparecessem, contanto que não o incomodassem.” Após a Confederação aceitou o cargo de Presidente da Província. ANDRADE, Manoel Correia de. **Movimentos Nativistas em Pernambuco**. in LEITE, Glacyra Lazzari. **Pernambuco 1824**: A Confederação do Equador. Recife, FUNDAJ Editora Massangana, 1989. p. 185.

²⁹⁵ IAHGP. Livro de Vereações e Accordos da Câmara do Recife (1829 – 1833). Termo de Vereação 20 de dezembro de 1828 e 07 de janeiro de 1829. Para saber mais sobre a Câmara Municipal do Recife ver: SOUZA, George Félix Cabral de. op. cit. SOUZA, Williams Andrade de. **Administração, Normatização e Civilidade**: A Câmara Municipal do Recife e o governo da cidade (1829 – 1849). UFRPE, Dissertação (Mestrado), 2012. CAVALCANTI JUNIOR, Manoel Nunes. **“O egoísmo, a degradante vingança e o espírito de partido”**: A História do predomínio Liberal ao Movimento Regressista (Pernambuco, 1834 – 1837). Tese (Doutorado) PPGH – UFPE, 2015.

²⁹⁶ Para Marcus Carvalho, ainda na década de 1820, aos centralistas uniam-se grandes proprietários de terras e comerciantes de grosso trato que queriam garantir a mesma estrutura de poder que lhes favoreciam e, mesmo com a independência, pretendiam garantir seu domínio comercial, concessões de títulos de nobreza proporcionados pela centralização do Império no Rio de Janeiro. Apoiar o poder Real era apoiar o poder que exerciam em suas localidades, como foi o caso dos Cavalcanti. Os Federalistas buscavam autonomia provincial, queriam ocupar cargos públicos que eram concedidos aos centralistas, desconfiavam da união com o Rio de Janeiro, temendo a recolonização. CARVALHO, Marcus J. M. de. **Cavalcantis e cavalgados**: a formação das alianças políticas em Pernambuco, 1817 – 1824. Revista Brasileira de História. N°36, Vol. 18. São Paulo, 1998.

se reportar ao Conselho de Província²⁹⁷, e depois de 1835, à Assembléia Legislativa, ficando vetadas de decisões autônomas.

Essa lei valorizou os juízes de paz, que ficariam encarregados das listas de votantes e formação das mesas de votação nas paróquias²⁹⁸. A Câmara acabou perdendo parte das suas antigas funções que passaram para as Assembléias Legislativas Provinciais, criadas em 1835, a quem passaram a ser subordinadas. Apesar disso, não perdeu sua importância para os municípios, uma vez que agora possuíam funções reguladoras da sociedade que representavam.

Isto significa que Francisco Antonio de Oliveira esteve no cargo de Vereador da Câmara do Recife poucos anos após suas primeiras eleições com as modificações sofridas pelas leis de 1828, portanto, esteve envolvido na construção dos traços desenhados para o Recife após aquele ano. A partir de então, passou muitos anos ocupando cargo de Vereador, de 1831-1836, 1837-1840, 1841-1844; 1849-1852, tendo assumido a presidência por duas vezes: uma em 1835, outra em 1849.

De acordo com Pierre Bourdieu, a carreira política está associada ao excedente econômico e ao tempo livre, entrar para a política significava que a pessoa era notável, conhecida e tinha capacidade de acumular o que ele chama de capital político²⁹⁹.

Para Luana Pinheiro, o capital político está relacionado ao acúmulo de ocupações e posições políticas dominantes com valores primordialmente econômicos³⁰⁰. Como vereador por vinte anos, Francisco Antonio de Oliveira não ascendeu a cargos políticos na Corte, o que não significou menor capital político, uma vez que seu papel na Província lhe deu certa autonomia de iniciativa política e era importante para os conservadores, além de lhe proporcionar o investimento da sua riqueza em atividades dentro e fora daquela Província. Política e negócios andavam lado a lado. Dessa forma, apesar de ocupar um cargo considerado de base na hierarquia política, Oliveira usou seu capital comercial para auxiliar no seu capital político e vice-versa, principalmente com seu envolvimento nas obras públicas, como veremos ao longo desse capítulo.

²⁹⁷ DOLHNIKOFF, Miriam. **O lugar das elites regionais**. Revista USP. n° 58, São Paulo, julho/agosto 2003. p. 116-133.

²⁹⁸ BASILE, Marcello. **O laboratório da Nação: a era regencial (1831 – 1840)**. In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). O Brasil Imperial Vol. II: 1831 – 1870. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

²⁹⁹ BOURDIEU, Pierre. **Sobre el campo político**. Conversacion com Philippe Fritsch, Lyon, 11 de febrero de 1999. Lyon: Press Universitaires de Lyon, 2000. p. 12. Disponível em: <http://200.6.99.248/~bru487cl/files/BOURDIEU_campo-politico.pdf> Acessado em 25 de julho de 2016.

³⁰⁰ PINHEIRO, Luana Simões. **Vozes femininas na política: uma análise sobre mulheres parlamentares no pós-constituente**. Brasília: Secretaria Especial de Política para as mulheres, 2007. p.42.

Ser Vereador significava assumir um papel administrativo com a função de fiscalizar os oficiais do município, a aplicação da lei pelos juízes, as contas do procurador e da tesouraria. Também era sua função, a de determinar o preço de alguns produtos, os ordenados de professores, jornalheiros, mecânicos, etc., além de determinar impostos municipais³⁰¹. Ou seja, um cargo conveniente para comerciantes, pois eram responsáveis pela ordenação do comércio, entretanto, qualquer pessoa que atendesse aos requisitos de votante poderia ocupá-lo.

Os cinco vereadores eleitos se reuniam por ano, em quatro sessões ordinárias a cada três meses, podendo o Presidente da Câmara convocar sessões extraordinárias. Apesar da perda de poder da Câmara Municipal, ela ainda era órgão desejado pelas oligarquias que lutavam para ter seu controle, pois os Vereadores continuavam a ser autoridades com poder nas suas localidades, inclusive de mobilização da população quando foi preciso suprimir algumas revoltas ocorridas em Pernambuco na década de 1830.³⁰²

A Câmara Municipal era a instituição responsável pelo recebimento de multas recolhidas pelos fiscais, chefes de polícia, delegados e subdelegados do município. Estava sob sua responsabilidade direta àquela população, seja na resolução de conflitos, seja na manutenção da salubridade e vacinação, e até na prevenção de ofensas a moral pública, inspeção das escolas de primeiras letras, autorização de espetáculos nas ruas e praças, organização de feiras e mercados, manutenção da segurança e tranqüilidade públicas, além da fiscalização da conservação de bens públicos, arrendamentos e obras.

Além disso, atuava no desenvolvimento urbano controlado, preservando a moralidade, higiene e a civilização³⁰³. Eram a base de uma estrutura que visava a construção nacional com pilar na “ordem”, uma instituição disciplinadora não apenas da urbanização, mas do comportamento da população local³⁰⁴. Essa noção de civilização não estava dissociada da escravidão.

A Câmara se envolvia com a atuação dos Juízes de Paz no acompanhamento dos processos das eleições provinciais. Todas as decisões tomadas referentes as eleições

³⁰¹ MAPA (Memória da Administração Pública Brasileira). <Linux.an.gov.br/mapa/?p=4578>, Acessado em 08 de janeiro de 2016.

³⁰² CAVALCANTI JUNIOR, Manoel Nunes. “**O egoísmo, a degradante vingança e o espírito de partido**”: A História do predomínio Liberal ao Movimento Regressista (Pernambuco, 1834 – 1837). Tese (Doutorado) PPGH – UFPE, 2015.

³⁰³ O termo “civilização” está empregado como contrário à barbárie, ao comportamento que levasse aos vícios e a falta de moral. Para vários estudiosos do século XIX, o centro da civilização era a cidade, a *urbs*, local onde eram construídas as leis, que eram as grandes forças civilizadoras. A Câmara seria então uma das instituições responsáveis por regular esse processo civilizador no Império do Brasil.

³⁰⁴ SOUZA, Williams Andrade de. **Administração, Normatização e Civilidade**: A Câmara Municipal do Recife e o governo da cidade (1829 – 1849). UFRPE, Dissertação (Mestrado), 2012.

eram reportadas à Câmara. Uma junta formada pelo juiz de paz, o vigário e o vereador mais votado, qualificava os eleitores de paróquia, além de formarem tribunal em caso de denúncias de fraude nesses processos de qualificação, mais tarde, o vereador mais votado foi substituído pelo delegado ou o subdelegado³⁰⁵, mas a Câmara ainda continuou com participação direta na organização das eleições legislativas do Império e na contagem dos votos para Deputados de Província.

A primeira legislatura de Francisco Antonio de Oliveira na Câmara Municipal (1831 – 1834) foi um momento marcado por uma política, onde a rivalidade entre centralistas e federalistas era ainda latente.

O fracasso da Confederação do Equador foi um grande passo para a consolidação do projeto centralizador, envolvendo importantes políticos ligados a supressão dessa revolta, como o Morgado do Cabo e os irmãos Cavalcanti³⁰⁶. Esses últimos, de acordo com Marcus Carvalho, foram bem recompensados por seus serviços nas eleições para a Câmara dos Deputados na Corte em 1824, onde Luís Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque e Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque formavam um forte braço familiar quase independente³⁰⁷. Marcus Carvalho, Bruno Câmara e Paulo Cadena, chegam a admitir que os Cavalcanti formavam um verdadeiro partido que se destacava por sua grande capacidade de fazer alianças³⁰⁸.

Em 1831 seu domínio em Pernambuco não era bem visto por aqueles derrotados em 1824 que ainda sofriam duras perseguições. Esses faziam críticas aos Cavalcanti, e a abdicação de D. Pedro I em 7 de abril de 1831 fez fervilhar os ânimos políticos da Província já antes abalados., e assim, os pensamentos liberais retornaram cheios de esperanças³⁰⁹. Para os Cavalcanti e parte das oligarquias de Pernambuco, a abdicação foi motivo para se festejar, pois acreditava-se que, sem o Imperador português, haveria

³⁰⁵ MARSON, Izabel Andrade. **O império do Progresso: a Revolução Praieira**. Brasiliense: São Paulo, 1987.

³⁰⁶ Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, Antônio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque, Luís Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque e Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque. De acordo com Marcus Carvalho, os Cavalcanti eram a família mais importante da Província de Pernambuco. Apesar de Carlos Mayrink da Silva Ferrão ser o Presidente da Província em 1828, Carvalho afirma que “quem mandava mesmo eram os irmãos Cavalcanti”. CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdades, rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822 – 1850**. Editora Universitária da UFPE: Recife, 2010. p. 49. Sobre a família Cavalcanti ver CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844)**. Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013.

³⁰⁷ CARVALHO, Marcus J. M. de. *op. cit.*, p. 49.

³⁰⁸ CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas; CARVALHO, Marcus J. M. de. **A Insurreição Praieira**. Almanak Brasiliense, n° 8, novembro de 2008. p. 14. *apud* CADENA. *op. cit.*, p. 109.

³⁰⁹ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Movimentos sociais: Pernambuco (1831 – 1848)** In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). **O Brasil Imperial (1831-1870) Vol. II. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2009. p. 130.**

maior autonomia provincial, o que para os Cavalcanti significava maior poder deles sobre a Província³¹⁰.

Marcus Carvalho observa que os pequenos comerciantes portugueses foram os que tiveram grandes problemas com a saída de D. Pedro I, pois de uma hora para a outra perceberam-se vulneráveis a uma população com antipatia lusa, e também os militares de primeira linha portugueses participantes diretos na supressão da Confederação do Equador³¹¹. O grupo dos militares foi então o primeiro a se amotinar.

Esse período pós abdicação foi de revoltas em (Setembrizada, Abrilada, Novembrada, Cabanada), que como vimos anteriormente, Francisco Antonio de Oliveira ajudou a suprimir, com o apoio da Câmara dos Vereadores. Nesse período, Oliveira pediu afastamento da Câmara para tratar de alguns impedimentos, tendo se retirado, talvez para tratar dos desdobramentos da repressão a Abrilada, colocando em seu lugar Bento José da Costa Júnior, filho do conhecido traficante de escravos Bento José da Costa³¹².

Mas talvez sua preocupação fosse outra, pois era um momento de alerta para os traficantes de escravos com a ameaça da lei de 1831³¹³, um dos motivos que fez diminuir as importações, além da Cabanada³¹⁴ que exauriu a Província. O tráfico só voltaria a crescer após essa revolta e estava em plena forma em 1837³¹⁵. Para Francisco Antonio de Oliveira parecia um ótimo momento para iniciar sua carreira política, uma vez que parte de seus negócios estava em risco. Era uma forma de aproximar-se de figuras políticas importantes e iniciar uma transição para outros negócios. Aliou-se então aqueles que, “estiveram sempre ao lado da ordem em Pernambuco”, os Cavalcanti, e que, assim como ele, aparentemente buscava beneficiar seus próprios interesses.

Os Cavalcanti também eram possuidores de vários engenhos espalhados pela Província e também fora dela³¹⁶. Uma das maneiras usadas pelos traficantes para evitar serem descobertos no tráfico era o desembarque nas praias mais afastadas da capital,

³¹⁰ Ibid., p. 163.

³¹¹ Ibid., p. 134.

³¹² BN - Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco. 14 de abril de 1833. Sessão Câmara Municipal.

³¹³ Os tratados antitráfico serão tratados nos próximos capítulos.

³¹⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdades, Rotinas e Rupturas** do escravismo do Recife, 1822-1850. 2ª ed. Recife, Editora Universitária da UFPE, 2010.

³¹⁵ Ibid., p. 161.

³¹⁶ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013.

muitas vezes territórios pertencentes a engenhos de conhecidos senhores³¹⁷. Existe a possibilidade de que tenha ocorrido esse tipo de ligação comercial entre eles e entre os parentes Rego Barros. Para Marcus Carvalho, praticamente toda a elite do Império tinha alguma ligação com o tráfico, mesmo que indireta. Essas famílias eram originárias dos tradicionais proprietários de terra e estavam ligados ao tráfico de escravos, mesmo que através de casamentos e laços de compadrio.³¹⁸

Estar numa posição de poder significa manter relação, neste caso, entre pessoas de uma forma hierárquica. Na política todos os cargos são importantes, Oliveira estava garantindo sua vaga entre os conservadores. A posição de Oliveira permitia que ele estivesse em contato com os juízes de paz e chefes de polícia, além de fiscais de quarteirão, gente com obrigações de vigiar e até prender pessoas flagradas fazendo tráfico de escravos na costa, o que, tendo em vista o tratado antitráfico, era uma posição privilegiada.

Contraditoriamente ou não, alguns dos vereadores que passaram pela Câmara ao longo de sua história eram comerciantes e, posteriormente, contrabandistas de escravos, como o próprio Francisco Antonio de Oliveira, Bento José da Costa e filho, Antonio da Silva, Elias Coelho Cintra e filho, José Ramos de Oliveira, entre outros.

O segundo momento onde Oliveira estava presente na Câmara foi a legislatura de 1834 a 1836, quando foi o Presidente. No ano de 1834 foi aprovado o Ato Adicional à Constituição de 1824 trazendo mudanças significativas no funcionamento das Câmaras Municipais, além de regulamentar a Regência sendo o Regente escolhido através de eleição. O Ato adicional dava maior autonomia às províncias, descentralizando o poder estabelecido na corte por um grupo político diminuto.

Para Manoel Cavalcanti, o ano de 1834 foi o ápice do poder moderado em Pernambuco³¹⁹, mas também o início de sua decadência, com a Presidência de Manoel Carvalho Paes de Andrade (1834-1835), o antigo insurreto de 1824 que, apesar de sua veia revolucionária, ao assumir a presidência, aliou-se, em parte, a velha oligarquia pernambucana. Nesse período foi aprovado o regimento ampliando o raio de ação do Presidente da Província, e, a partir daquele ano, o Presidente e a Assembléia Legislativa, se tornaram os pilares da autoridade provincial.

³¹⁷ CARVALHO, Marcus J. M. de. **O desembarque nas praias**. Revista de História. n° 167, São Paulo, Julho/Dezembro, 2012. pp. 223-260.

³¹⁸ CARVALHO, Marcus J. M. de. **O Patacho Providência, um navio negreiro**: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831. Varia Historia. N°54, Vol. 30. setembro/dezembro, 2014. pp. 777-806. p. 783.

³¹⁹ CAVALCANTI JUNIOR, Manoel Nunes. **“O egoísmo, a degradante vingança e o espírito de partido”**: A História do predomínio Liberal ao Movimento Regressista (Pernambuco, 1834 – 1837). Tese (Doutorado) PPGH – UFPE, 2015.

Para Dolhnikoff apesar de certa autonomia provincial, era preciso conviver com um agente que lembrava a centralidade do governo, esse agente era o Presidente de Província, que continuava sendo indicado pelo governo central, e até mesmo os liberais reconheciam a necessidade do cargo. Uma das mudanças latentes com o Ato Adicional seria a atuação das Assembléias Provinciais iniciadas com eleições em 1835 que controlavam as Câmaras e tinham poder tributário, de legislar e controlavam a força policial, ou seja, tinham poder coercitivo³²⁰.

O governo de Manoel de Carvalho desagradou a muitos, principalmente aos exaltados, que ficaram insatisfeitos com os pequenos cargos que lhes foram delegados. O Presidente da Província também agiu fortemente na repressão da Cabanada e das Carneiradas, que ocorreram em Pernambuco naquele período, o que reuniu opositores contra ele.

Em 1834, a polêmica nomeação do tenente coronel Antonio Correio Seara para o comando das Armas em Pernambuco resultou em reação negativa da Câmara que tratou de encaminhar documento à presidência mostrando sua insatisfação. O documento argumentava a contrariedade que era colocar uma pessoa de comportamento político duvidoso, pois Seara era conhecido por suas “trocas de lado”, e, mais grave ainda, a contradição de ter como representante de Armas de uma Província presidida por um dos líderes de 1824, o mesmo que perseguiu violentamente os confederados. Os Vereadores pediam, então, a permanência do mesmo comandante ou a escolha de outra pessoa que não fosse Seara. Manoel Cavalcanti aponta que esse posicionamento da Câmara estava ligado aos moderados que sustentavam a presidência de Manoel de Carvalho.

Esse foi um momento importante para a demonstração de certo poder dos vereadores, pois conseguiram ajudar a reverter uma nomeação vinda da própria Regência. Contudo, como um dos que participaram da repressão a Confederação do Equador, não se pode afirmar que Francisco Antonio de Oliveira compartilhasse de fato da insatisfação da Câmara. Apesar de ter sido considerada uma manobra dos moderados, também não se pode afirmar que Oliveira fosse um membro efetivo desse grupo. Poderia estar mais ligado aos Cavalcanti, pois apoiar um presidente com histórico de insurreto não parece condizente com sua trajetória política.

Os irmãos Carneiro, Francisco Carneiro Machado Rios e Antônio Carneiro Machado Rios, conhecidos senhores de engenho e políticos, “se consideravam os

³²⁰ DOLHNIKOFF, Miriam. **O lugar das elites regionais**. Revista USP. n° 58, São Paulo, julho/agosto2003. pp. 116-133.

herdeiros de 1817 e 1824”³²¹ e tinham expectativas, que se frustraram, quanto ao governo do ícone revolucionário Manoel de Carvalho. Eles apoiaram a nomeação de Seara e passaram a promover revoltas e incitar a população contra o Presidente no intuito de depô-lo.

Havia, inclusive, a suspeita de que os Cavalcanti haviam se aliado aos irmãos Carneiro³²². Se Manoel de Carvalho caísse, assumiria Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, o vice-presidente que estava entre os cabeças, unidos aos exaltados na oposição daquele governo³²³. As chamadas Carneiradas (1834-1835) acabaram sendo suprimidas, e os irmãos Carneiro se uniriam mais uma vez, anos depois, quando formaram a “Praia Nova” como uma ramificação do Partido Praieiro³²⁴.

As eleições para a Assembléia Provincial ocorreram no mesmo período em que se organizariam as eleições para Regente. Manoel de Carvalho intencionava a formação de uma Assembléia com maioria de apoiadores ao candidato a Regência, Pe. Antônio Feijó, que se contrapunha diretamente a candidatura de Holanda Cavalcanti. Manoel de Carvalho teria, inclusive, ajudado Nunes Machado, que seria um dos líderes da Praieira em 1848, e na época era chefe de polícia, na candidatura a deputado provincial.

De acordo com Paulo Cadena, a contagem dos votos, feita pela Câmara dos Vereadores, foi questionada pela imprensa antes do resultado ser divulgado. Acusava-se a Câmara de estar contando os votos tendenciosamente para favorecer Nunes Machado e os chimangos.³²⁵ Contudo, após a recontagem dos votos, e sua divulgação, o Diário de Pernambuco passou a afirmar o que antes suspeitava: que a contagem havia sido realizada sob a influência chimanga³²⁶.

Apesar dessa conturbada eleição, Feijó foi eleito Regente Único, em 9 de outubro de 1835. Meses antes, em junho, Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque assumiu a Presidência da Província de Pernambuco e, segundo Cadena, junto com os irmãos Pedro, Manoel e Luiz faziam parte da Assembléia. No Rio de Janeiro estavam representados por Hollanda Cavalcanti, e pelos primos Sebastião do Rego Barros e

³²¹ Ibid. pp. 45-65. Para saber mais sobre as Carneiradas ver SANTOS, Mário Márcio de Almeida. **As Carneiradas**. In *Clio – Revista de Mestrado em História*. N° 03, 1980. pp. 91-103.

³²² CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013.

³²³ CAVALCANTI JUNIOR. **Revisitando as carneiradas...** op. cit., pp. 45-65.

³²⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de; CÂMARA, Bruno Dornelas. **A Insurreição Praieira**. Almanak Braziliense, n° 8, novembro de 2008. pp. 5-38.

³²⁵ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013. p. 120.

³²⁶ Diário de Pernambuco. 27 de fevereiro de 1835. *apud* CADENA. op. cit., p. 123.

Francisco do Rego Barros, se formava então um poderoso e importante muro de influência o qual estava rodeada Pernambuco.³²⁷

Era dever da Câmara estabelecer um plano de obras na cidade, feito com ajuda de um engenheiro próprio.³²⁸ Desde 1834 que a Assembléia Provincial tinha poderes para legislar sobre as obras públicas, que assim como as particulares, eram uma preocupação da Câmara do Recife sobre as obras, tinham que reportar diretamente ao Conselho Geral da Província e, a partir de 1835, à Assembléia da Província. O financiamento dessas obras, no início, vinha do próprio cofre da Câmara ou dos recursos fornecidos pelo Governo aprovados pela Assembléia, ou seja, eram dependentes economicamente e não tinham liberdade de ação, e assim, muitos projetos não saíam do papel³²⁹.

Em 1835 criou-se a Repartição de Obras Públicas, que funcionava como selecionadora e executora ou terceirizadora dos projetos de urbanização mais importantes para o Recife. A escolha dependia dos fundos existentes para as obras, que em sua maior parte, os cofres da Província não podiam suprir. Essa repartição estava ligada diretamente ao Presidente da Província, e também a Câmara Municipal.

Mantinha-se o processo de arrecadação de recursos através da hasta pública, onde o menor valor cobrado para o serviço seria o escolhido. Sabe-se, que havia ganhos dos implicados nesse processo, e empresários e negociantes de grosso trato estavam envolvidos nessas arrematações. Segundo Marson, existia uma malha clientelar entre esse grupo e as instituições de governo, um modelo antigo muito usado que entregava parte das obras públicas nas mãos dos empresários.³³⁰ Nas palavras de Bruno Câmara: “interesses políticos de governo e da iniciativa privada nunca estiveram dissociados no Recife”³³¹.

O estudo de Bruno Câmara revela que parte desse dinheiro investido vinha dos mais variados segmentos comerciais portugueses e também de alguns brasileiros, incluindo o dinheiro proveniente do tráfico de escravos.³³² A participação nas obras

³²⁷ CADENA. op. cit., p. 131.

³²⁸ SOUZA, Williams Andrade de. **Administração, Normatização e Civilidade**: A Câmara Municipal do Recife e o governo da cidade (1829 – 1849). UFRPE, Dissertação (Mestrado), 2012.

³²⁹ MENEZES, José Luiz da Mota; RAÚJO, Hamilton Francisco de; CHAMIXAES, José Castelo Branco. **Águas do Prata**: História do saneamento em Pernambuco. Compesa: Recife.

³³⁰ MARSON, Izabel Andrade. **O império do Progresso**: a Revolução Praieira. Brasiliense: São Paulo, 1987.

³³¹ CÂMARA, Bruno A. D. **O retalho do comércio**: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830 – 1870. Recife, Tese (Doutorado em História). UFPE. PPGH, 2012. p. 251.

³³² Ibid. p. 251.

públicas estaria relacionada com desvio de dinheiro e estar envolvido com elas era posição ambicionada por muitos.

A saída de Manoel de Carvalho da Presidência da Província de Pernambuco foi o pontapé para colocar em prática o projeto conservador³³³. A Regência de Feijó não ia bem. O resultado das eleições de 1836 para Deputado Geral foi de uma maioria contrária a Feijó, tornando Pedro de Araújo Lima, o futuro Marquês de Olinda, o novo Regente. Houve então uma forte reação conservadora que deu origem ao que mais tarde seria o Partido Conservador, o chamado Regresso, que, de acordo com Marcelo Basile, defendia o “estabelecimento da ordem político-institucional anterior as reformas” com finalidade de assegurar a “ordem”. Propunham a defesa do poder Moderador, dos títulos de nobreza, do cargo de Senador como vitalício e de um governo centralizado, porém não despótico, mas contendo os “arbítrios dos poderes locais”.³³⁴ Formavam esse grupo grandes proprietários agrícolas, ex-moderados e boa parte dos caramurus.³³⁵

Em contrapartida ao Regresso, havia o Progresso, que mais tarde viria a tornar-se o partido Liberal, e, ainda de acordo com Basile, defendia a “liberdade” contra a “ordem”, pois temiam o despotismo. Defendiam também a autonomia provincial, a ausência do poder Moderador, a “prevalência do Legislativo sobre o Executivo”. Era formado em sua maioria por profissionais liberais como advogados e jornalistas, além de grandes proprietários rurais. Por defenderem a liberdade num país onde muitos se rebelavam contra o poder monárquico, temiam que os confundissem com os anarquistas, o que os levou a, algumas vezes, compartilharem do princípio da ordem regressista.³³⁶

No ano de 1837, Feijó já pensava em deixar a Regência, e, em setembro daquele ano escolheu Araújo Lima para o cargo de Senador, passando a Regência para as suas mãos, o que foi considerado uma vitória para o parlamento.³³⁷ Cadena explica que isso afastou Hollanda da Regência, mas Araujo Lima não deixou de beneficiar as famílias dominantes de Pernambuco, os Cavalcanti e os Rego Barros. De acordo com Marcus

³³³ CAVALCANTI JUNIOR, Manoel Nunes. “O egoísmo, a degradante vingança e o espírito de partido”: A História do predomínio Liberal ao Movimento Regressista (Pernambuco, 1834 – 1837). Tese (Doutorado) PPGH – UFPE, 2015.

³³⁴ BASILE, Marcello. **O laboratório da Nação**: a era regencial (1831 – 1840). In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial Vol. II: 1831 – 1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 93.

³³⁵ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013.

³³⁶ BASILE. op. cit., p. 94.

³³⁷ CADENA, op. cit.

Carvalho, a vitória do Regresso representava o incentivo a carreira comercial e os traficantes no poder³³⁸.

Os Cavalcanti, como bem perceberam Amaro Quintas, Marcus Carvalho e Bruno Dornelas, estavam estrategicamente posicionados num jogo de influência entre os dois partidos, com Antônio e Francisco de Paula entre os regressistas, e Hollanda, que no Rio de Janeiro representava o Progresso, mas em Pernambuco era defensor do centralismo monárquico.³³⁹

Para Araújo Lima havia chegado o momento de Pernambuco ser presidido por alguém que não incitasse os nervos políticos da província, e nomeou para o cargo Francisco do Rego Barros, irmão do ministro Sebastião do Rego Barros e primo dos Cavalcanti.

Além da vantagem da representação política na Corte, os conservadores em Pernambuco contavam ainda com a legislação provincial aprovada em 1836, que dava ao Presidente de Província amplos poderes para admissão e demissão em cargos essenciais na luta política eleitoral. Um caso particular de Pernambuco que será adotado em todo o Brasil apenas em 1840.³⁴⁰ Nas palavras de Cadena: “Assim a hegemonia política desse grupo dar-se-ia entre os anos de 1837 a 1844. Quem quisesse qualquer cargo político em Pernambuco, teria de ser um aliado Cavalcanti/Rego Barros.”³⁴¹

Araújo Lima venceu a eleição seguinte para Regente, mas persistiam os mesmos problemas das revoltas da época de Feijó. A Regência estava desgastada, até mesmo alguns governistas passaram a apoiar a causa liberal, entre eles os Cavalcanti, para a antecipação da maioria do Imperador. Nas palavras de Marcus Carvalho, “o Regente cercou-se de sua própria rede clientelar”, impondo sua força política e econômica para as províncias do Sul, gerando grande tensão parlamentar que resultou na maioria do Imperador D. Pedro II, em 1840.³⁴²

Contudo, a vitória do Regresso colocou o Partido Conservador no auge dos cargos públicos e possibilitou uma política voltada em parte para satisfazer um grupo de

³³⁸ CARVALHO, Marcus J. M. de. **O patacho Providência, um navio negreiro**: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831. *Varia hist.* Vol.30 n° 54. Belo Horizonte. Sept./Dec. 2014.

³³⁹ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013. p. 141. Ver também QUINTAS, Amaro. **O sentido social da Revolução Praieira**. Recife: CEPE, 2011. e CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas; CARVALHO, Marcus J. M. de. **A Insurreição Praieira**. *Almanak Braziliense*, n° 8, novembro de 2008. pp. 5-38.

³⁴⁰ CAVALCANTI JUNIOR, Manoel Nunes. **“O egoísmo, a degradante vingança e o espírito de partido”**: A História do predomínio Liberal ao Movimento Regressista (Pernambuco, 1834 – 1837). Tese (Doutorado) PPGH – UFPE, 2015.

³⁴¹ CADENA. op. cit., p. 140.

³⁴² CARVALHO, Marcus J. M. de. **O Patacho Providência, um navio negreiro**: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831. *Varia Historia*. N°54, Vol. 30. setembro/dezembro, 2014. pp. 777-806. p.779.

comerciantes, que eram em sua maioria traficantes portugueses, burocratas, que lucravam com desvio de impostos, propinas e transação de documentos portuários de entrada e saída de navios, e proprietários que se beneficiavam dos escravos com mão de obra. Era, de acordo com Leonardo da Silva, uma coalizão que defendia a manutenção do tráfico de escravos para satisfazer seus interesses pessoais³⁴³.

³⁴³ SILVA, Leonardo Bruno da. **O tráfico de escravos nas relações externas de Brasil e de Portugal (1822-1850)**. Tese (Doutorado). UNESP, 2014. p. 131.

CAPÍTULO 6 – Francisco Antonio de Oliveira no governo do Barão da Boa Vista

O governo de Francisco Rego Barros (1837-1844) iniciou-se numa conjuntura política e econômica favoráveis. Além do predomínio dos conservadores, que aumentou o prestígio da elite na Província, a produção do açúcar em Pernambuco retomava suas forças e demandava maior quantidade de braços para o trabalho, um dos motivos para que, até mesmo o tráfico de escravos, ainda que ilegal, atingisse altos índices.³⁴⁴ Além disso, a Regência de Araújo Lima, como analisou Marcus Carvalho, foi de omissão ao tráfico, e para os ingleses, era a representação dos traficantes no poder³⁴⁵, sendo assim, Francisco Antonio de Oliveira teve sua cadeira cativa na Câmara dos Vereadores.

Para se manter no poder o máximo de tempo possível e em clima de “prosperidade”, Boa Vista nomeou muitos de seus aliados e parentes para ocupar cargos de chefia na Província, contudo, de acordo com Cadena, esses parentes se excediam nas vantagens, comprometendo o governo, que anos depois, vai sofrer acusações de envolvimento em assassinatos, roubo de cativos, contrabando de escravos, introdução de moedas falsas, já que seus parentes, apesar de acusados, ficaram impunes³⁴⁶.

Boa Vista se preocupou com a modernização do Recife, assumindo a postura de realização de reformas na cidade, e no comportamento das pessoas nas áreas urbanas, para afastar os modelos coloniais. Buscava dar um ar moderno, priorizando as obras de “infraestrutura, serviços urbanos, incentivo a vida cultural e social da cidade”³⁴⁷. O plano de urbanismo do Recife previa a reorganização do Centro, alinhando as casas e saneando ruas.

A Câmara do Recife já se preocupava com essas questões urbanas e de salubridade desde a criação das posturas municipais de 1830, mas foi com o incentivo do novo Presidente da Província que a Câmara conseguiu colocar de maneira mais adequada a prática das posturas, além disso, o Presidente também estimulou a ideia do embelezamento da cidade, sendo acrescido as *Determinações de Arquitetura, Regularidade e Aformosamento da cidade* ao código de posturas em 1838.³⁴⁸

³⁴⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Movimentos Sociais em Pernambuco (1831-1848)**. In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). O Brasil Imperial Vol. II: 1831 – 1870. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 159.

³⁴⁵ CARVALHO, Marcus J. M. de. **O Patacho Providência...** op. cit., pp. 777-806.

³⁴⁶ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013.

³⁴⁷ PONTUAL, Virgínia. **O Mundo privado de um diário e a cidade do Recife**. In PONCIONI, Cláudia. Pontes e Ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourerista no Brasil. CEPE editora: Recife, 2010. p.43.

³⁴⁸ SOUZA, Williams Andrade de. **Administração, Normatização e Civilidade**: A Câmara Municipal do Recife e o governo da cidade (1829 – 1849). UFRPE, Dissertação (Mestrado), 2012.

A Câmara pediu dispensa da responsabilidade pela execução das obras, passando apenas a fiscalizá-las, decisão tomada pela falta de dinheiro orçamentário. Com a chegada dos engenheiros franceses a quantidade de obras aumentou e os trabalhos da Câmara também, uma vez que tiveram que estar atentos a tudo que era feito.³⁴⁹

Inicialmente, o projeto das obras públicas tinha como responsável o engenheiro da Câmara, mas com a criação da Repartição de Obras Públicas, uma parte dessas obras passou para as mãos do engenheiro nomeado para a repartição, que na época de sua criação era Moraes Âncora, mas que em 1842 seria oficialmente substituído por um dos franceses chegados na comitiva de artistas contratados pelo Barão da Boa Vista em 1840,³⁵⁰ Louis-Léger Vauthier. A nomeação de um estrangeiro traria complicações para o governo de Boa Vista, pois Vauthier propôs uma reforma na Repartição, abandonando o sistema de arrematações, contrariando os pequenos empresários, o que acabou por excluir os contratos de obras de certo grupo de pessoas³⁵¹. Isso foi, anos depois, argumento utilizado pelos praieiros contra o governo de Boa Vista.

Para Cláudia Poncioni, o Barão da Boa Vista era abertamente francófilo, assim como muitos outros que passaram a enviar seus filhos para estudar na França após a independência. Boa Vista contratou estrangeiros para colocar seus planos em prática, desagradando a muitos brasileiros que se achavam igualmente, ou até mais capacitados que os artistas franceses.³⁵² Francisco Antonio de Oliveira também parecia ser grande admirador da França e dos franceses, e, apesar de sua pouca instrução³⁵³, enviou seus filhos para estudar em Paris na mesma Universidade que Boa Vista. Parecia não manter discricção quanto a sua admiração a França, a ponto de o periódico liberal satírico *O mundo da Lua* usar esse comportamento para denegri-lo publicamente chamando-o de *Lord merd'a*.

– Quem bate ai na escada? Quem é?
– J’etais, Mr. le reverberó, Le Tangolomango, le Pleonasme; mais à present jê suis Le Lord mer’da agora.
– Oh! Senhor Mette Cabeça, como está, sente-se, então o que quer?
(...) Fale-me em português, mal entendo seu francês. Você está tão cansado!
(...)³⁵⁴

³⁴⁹ Ibid. p. 100.

³⁵⁰ O Diário de Vauthier in PONCIONI, Cláudia. **Pontes e Ideias**: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourerista no Brasil. CEPE editora: Recife, 2010.

³⁵¹ SOUZA, Williams Andrade de. *op. cit.* p. 130.

³⁵² Ibid., p. 331.

³⁵³ MACEDO, Joaquim Manoel de. **Suplemento do Anno Biographico**, 1820-1882. Vol. 1. Typographia Perseverança: Rio de Janeiro, 1880. p. 355.

³⁵⁴ APEJE. O Mundo da Lua. 03 de junho de 1851.

No governo de Boa Vista, Oliveira tornou-se beneficiário de favores, presentes e facilidades. Amizade rendeu versos escritos pelo filho de Oliveira, Miguel, para o Barão:

Sem Cesar seres, nem mesmo um Gama,
Hés hum heroe, e inda qu'imperfeito,
Do escudo nosso, hés o mais perfeito;
Strondo fará no mundo a tua fama.³⁵⁵

Esses versos viraram a grande chacota dos jornais liberais, que passaram a chamar o Barão da Boa Vista de *Herói Imperfeito*. Aparentemente, Miguel gostaria de ter seguido a carreira de poeta, escolha mal vista pelo pai, que via nele a continuidade de seu “legado”, contudo, acabou por se envolver nos negócios da família e foi citado como “fazendeiro ilustrado”, tendo exercido cargo de conselheiro fiscal do Instituto Pernambucano de Agricultura³⁵⁶. Um de seus poemas, intitulado *Ao meu pai desculpa peço* pode apontar traços interessantes da relação que mantinham:

Camões de teus desejos foi o inimigo,
De huma maneira tal me captivando,
Que jamais soceguei senão rimando;
Ser mau poeta de teu filho hé o castigo³⁵⁷.

Não possuía talento suficiente para poeta, e tinha característica de homem violento com os escravos. Seu feitor foi preso por ter matado um escravo durante um castigo a mando do “mau poeta” Miguel³⁵⁸.

A aproximação com Rego Barros, proporcionou a Oliveira a ampliação da sua rede política que, aparentemente de longa data, incluía Pedro Francisco de Paula Cavalcanti e Albuquerque, o Barão e depois Visconde de Camaragibe, primo do então Presidente da Província. Francisco Antonio de Oliveira. Ganhou do Pe. Pinto de Campos o apelido carinhoso de Chico de Oliveira, era assim referido em cartas, e é em memória a amizade que nutriam, que Camaragibe e Pinto de Campos ajudaram seu filho Augusto, a se recandidatar nas eleições de 1872, mesmo após a morte do “amigo Oliveira”³⁵⁹.

Com o incentivo do Presidente da Província, Francisco de Oliveira, foi um dos negociantes de grosso trato envolvidos nas obras públicas. Atuou como membro da Comissão das obras do Teatro Público de Santa Isabel: uma das mais ambiciosas obras

³⁵⁵ APEJE. OLIVEIRA, Miguel Augusto de. **Poesias Diversas**. Paris, 1844.

³⁵⁶ BN - Hemeroteca Digital. Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro; e; Memórias da viagem de SSMMII, 1º Volume.

³⁵⁷ APEJE. OLIVEIRA, Miguel Augusto de. **Poesias Diversas**. Paris, 1844.

³⁵⁸BN - Hemeroteca Digital. Jornal do Recife. 03 de abril de 1879.

³⁵⁹ IAHGP. Fundo Visconde Camaragibe – FVC – Caixa 0001. Carta de Pe. Joaquim Pinto de Campos ao Visconde Camaragibe. 23 de agosto de 1872.

do projeto de urbanização da cidade, ou seja, estava ligado as obras públicas tanto pela Câmara, como pela Repartição.

A comissão era formada por Francisco de Oliveira e filho (Augusto Frederico de Oliveira), José Ramos de Oliveira e Manoel Caetano Soares Carneiro Monteiro, que eram responsáveis pela construção e decoração do Teatro de Santa Isabel: todos comerciantes. Em troca do dinheiro empregado por esses e outros negociantes, eles recebiam a hipoteca do terreno onde o teatro estava sendo construído, e teriam direito a entrada gratuita no mesmo após sua construção.³⁶⁰ Francisco de Oliveira substituiu José Ramos de Oliveira na presidência da comissão quando este faleceu.

O teatro era considerado um dos grandes divertimentos na época. Sobre o teatro escreveu Poncioni:

Era no teatro que coabitavam a aristocracia, a burguesia e o povo que, mesmo não sabendo ler, sabia ouvir. Por isso o teatro estava destinado a ocupar um lugar particular na paisagem cultural. Seu sucesso devia muito ao repertório e a moda românticos, mas no Brasil, o público cujo comportamento, no dizer do diretor do único teatro existente em Pernambuco, fazia com que a sala parecesse “as mais das vezes Praça de Toios do que Escola Moral”, gostava mesmo era das farsas vindas de Lisboa.³⁶¹

O teatro também era um lugar em que cultura e política podiam dividir o mesmo espaço, e, mesmo construído, em boa parte, com o dinheiro do tráfico de escravos, o Teatro de Santa Isabel foi palco, muitos anos depois, de reuniões e discursos abolicionistas. Francisco Antonio de Oliveira não estava vivo para ver as obras do teatro finalizadas, pois levou 10 anos para ser construído.

Vauthier criou proximidade com Francisco de Oliveira, apesar de achar seu filho Augusto, “o augusto filho”, impertinente e prepotente,³⁶² mostrando, no entanto, maior afeição ao seu outro filho, Miguel, com quem gostava de passear a cavalo³⁶³. Vauthier via distinção no “Sr. Oliveira”, mesmo que as vezes o achasse cabeça dura. O francês fazia suas refeições na casa dele, onde também tomava chá, fumava charutos e freqüentava festas³⁶⁴, parecia importante estar próximo a um dos grandes financiadores das obras públicas. Sobre a segunda esposa de Oliveira, Ana Josefina Pereira Pinto, Vauthier escreve em seu diário que, embora uma mulher da elite, não era branca:

³⁶⁰ ARAÚJO, José Thomaz Nabuco de. **Justa Apreciação do predomínio do Partido Praieiro ou História da dominação da Praia**. Typographia Nacional: Pernambuco, 1847.

³⁶¹ PONCIONI, Cláudia. **Pontes e Ideias**: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourerista no Brasil. CEPE editora: Recife, 2010. p 333.

³⁶² Ibid., p. 49.

³⁶³ O diário de Louis-Léger Vauthier in PONCIONI, Cláudia. **Pontes e Ideias**: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourerista no Brasil. CEPE editora: Recife, 2010. p. 108.

³⁶⁴ Ibid.

parece ter 25 anos; rosto oval, bonitos, olhos pretos. Tez cor de azeitona, dentes grandes e muito brancos. Pescoço comprido; é delgada, tem cabelos de mulata, oleosos e com reflexos do pixaim de negro. Bastante distinta. Aspirou todo o tempo da visita um frasco de saís.³⁶⁵

Oliveira estava próximo a estas obras, mas também se envolvia nas questões de embelezamento e melhoria da mobilidade das pessoas e mercadorias na cidade. Era proprietário de um sítio localizado na Ponte do Uchoa, o famoso Palacete Beberibe, que, depois de sucessivas reformas, atualmente abriga o Museu do Estado de Pernambuco, mas que na época era visto como um lugar luxuoso com jardins cheios de esculturas, incluindo réplicas do Apolo de Belvedere e da Vênus de Médici, além de ter um mini zoológico. Certa vez um viajante que passava por ali relatou que ficou muito admirado com a beleza da casa e pediu para conhecê-la. O próprio Oliveira, mesmo adoentado, mostrou-a com orgulho em todos os seus ricos detalhes. Depois de perguntado sobre os nomes mais notáveis da província, não relutou em dizer que Francisco Antonio de Oliveira estava entre eles³⁶⁶.

De acordo com o inventário de sua primeira esposa, que morreu em Paris em 1839, era dono de grande fortuna avaliada num total de 316:281\$240³⁶⁷, com 13:432\$000 avaliados para 34 escravos de sua esposa. O Quadro 3 mostra que Francisco Antonio de Oliveira possuía no ano de 1845, no Recife, 40 imóveis entre casas de vivenda, sobrados e prédios de dois ou três andares, além de dois terrenos e três sítios avaliados num total de 242:600\$000 em imóveis, entre casas localizadas na Boa Vista, Aterro da Boa Vista e Rua da Cruz, localidades conhecidas por sua atividade comercial. Infelizmente o Inventário de Oliveira se encontra desaparecido, dessa forma, não foi possível ter acesso ao total de sua fortuna quando faleceu.³⁶⁸

³⁶⁵ O diário de Louis-Léger Vauthier *in* PONCIONI, Cláudia. **Pontes e Ideias**: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourerista no Brasil. CEPE editora: Recife, 2010. p. 171.

³⁶⁶ APEJE. A Marmota Pernambucana. 23 de março de 1850.

³⁶⁷ Esses cálculos foram realizados a partir da soma dos valores atribuídos a todos os bens do casal, com exceção dos bens dados aos seus filhos.

³⁶⁸ Sobre a relação comercial com a acumulação imobiliária ver na sessão 6.1 desse capítulo.

Bens imóveis do casal Francisco Antonio de Oliveira e M^a Gertrudes Carneiro	
Endereço	Valor
R. da Cruz, Bairro do Recife	20:000\$000
R. da Senzala Velha, Bairro do Recife	3:000\$000
R. de Santo Amaro, Bairro de S ^o Antonio	2:000\$000
R. de Santo Amaro, Bairro de S ^o Antonio	3:000\$000
R. de Santo Amaro, Bairro de S ^o Antonio (esquina com o Beco da Praia)	10:000\$000
R. de Santo Amaro, Bairro de S ^o Antonio	10:000\$000
Beco da Praia, Bairro de S ^o Antonio	1:500\$000
Beco da Praia, Bairro de S ^o Antonio	1:500\$000
Beco da Praia, Bairro de S ^o Antonio	2:000\$000
Fundo do Beco da Praia, Bairro de S ^o Antonio, n ^o 6.	1:200\$000
Aterro dos Afogados, Bairro de S ^o Antonio	2:000\$000
Aterro da Boa Vista, n ^o 1	20:000\$000
Aterro da Boa Vista	20:000\$000
Atrás da Matriz da Boa Vista, Bairro da Boa Vista	2:000\$000
Atrás da Matriz da Boa Vista, Bairro da Boa Vista	2:000\$000
Rua do “cebo”, Bairro da Boa Vista, n ^o 11	4:400\$000
Idem, n ^o 12	4:400\$000
Idem, n ^o 13	4:400\$000
Idem, n ^o 14	4:400\$000
Idem, n ^o 15	4:400\$000
Idem, n ^o 16	4:400\$000
Idem, n ^o 17	6:500\$000
Rua do “cebo”, Bairro da Boa Vista	5:800\$000
Idem, n ^o 18	2:000\$000
Idem, n ^o 19 (esquina com a R. da Soledade)	2:000\$000
R. da Soledade, Bairro da Boa Vista, n ^o 1	2:000\$000
Idem, n ^o 2	3:300\$000
Idem, n ^o 3	3:300\$000
Idem, n ^o 4	3:300\$000
Idem, n ^o 5	3:300\$000
Idem, n ^o 6	2:000\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista	3:500\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista	5:000\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista	3:000\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista	2:500\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista	2;500\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista	2:000\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista	2:000\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista	2:000\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista (terreno)	2:000\$000
R. da Aurora, Bairro da Boa Vista (terreno)	6:000\$000
Manguinhos (sítio)	28:000\$000
Manguinhos (sítio)	6:000\$000
Manguinhos (casa de vivenda)	8:000\$000
Aflitos (sítio)	10:000\$000
	Total: 242:600\$000

Quadro 2: Bens imóveis do casal Francisco Antonio de Oliveira e M^a Gertrudes Carneiro. Fonte: IAHP. Inventário de Maria Gertrudes Carneiro, 1845.

Oliveira construiu um grupo de sobrados no lugar que passou a ser a Rua da Aurora, onde posteriormente edificariam vários outros sobrados que pertenceram a nobreza imperial do Brasil. Lá moravam o Conde da Boa Vista, em terreno doado a ele pelo próprio Oliveira, em sociedade com negociantes membros da Associação Comercial, a Baronesa dos Morenos, e ricos comerciantes de escravos como Ângelo Francisco Carneiro, Manoel Alves Guerra e Elias Batista da Silva.

De acordo com o Quadro 3, Oliveira possuía sete sobrados e dois terrenos na Rua da Aurora, local onde também estava localizada a sua residência, um prédio conhecido como Solar do Barão de Beberibe³⁶⁹, localizado no atual edifício Pessoa de Melo³⁷⁰. Interessante observar que as sacadas das janelas daqueles sobrados estavam voltadas para as grandes obras do Barão da Boa Vista, o que viriam a ser o Teatro de Santa Isabel, e o Palácio do Governo, a nobreza urbana do Recife parecia estar preparando sua própria vista, ou, num projeto menos ambicioso, buscavam uma vista ampla, para o recebimento dos ventos e bons ares.

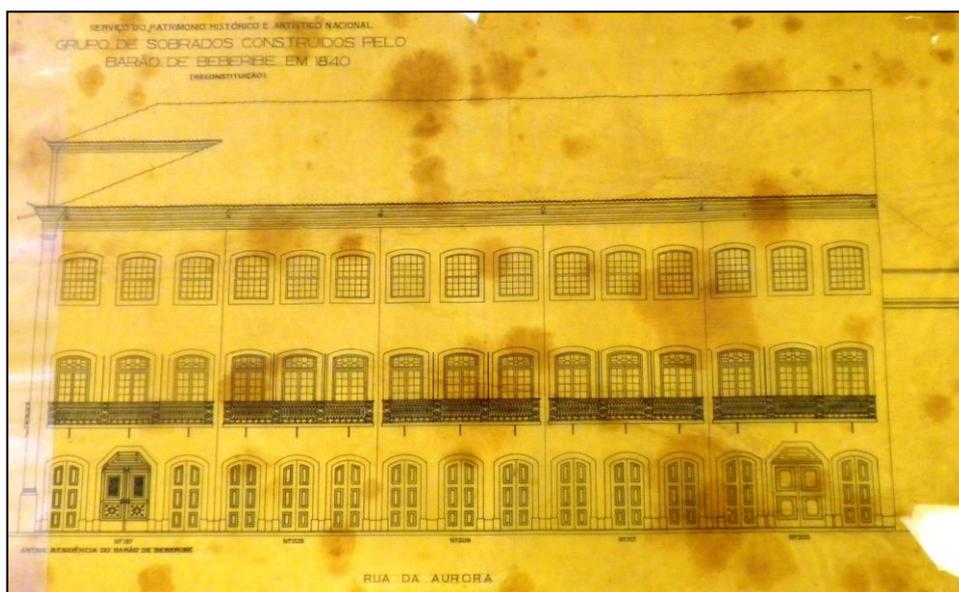


Figura 6: Planta do conjunto de sobrados construídos em 1840 por Francisco Antonio de Oliveira na Rua da Aurora, entre eles o Solar do Barão de Beberibe. IPHAN – Mapoteca, nº 1301-8.

De acordo com Pereira da Costa, a Rua da Aurora teria sido aberta para a construção de um prédio de três pavimentos construído a mando de Francisco Antonio de Oliveira

(...) no qual se nota a sua larga e bela porta de entrada, de madeira entalhada, com ornamentações de ferro fundido e algumas peças

³⁶⁹ O prédio foi demolido e no local foi construído o tradicional hotel Recife Plaza.

³⁷⁰ CARVALHO, Gisele Melo de. **Interiores residenciais recifenses: A cultura francesa na casa burguesa do Recife no século XIX.** Dissertação (Mestrado) PPGH, UFPE, 2002.

vazadas. Construiu também ele os quatro sobrados que se seguem, bem como as casas correspondentes, da rua da União³⁷¹.

Além dessas construções, como vereador, foi responsável pelo projeto de 1843 que obrigava o plantio de árvores nas calçadas das casas de moradia no Recife. Ele mesmo mandou plantar em frente a sua casa na Rua da Aurora e arredores, castanheiras do Pará, gameleiras, e até a data em que Pereira a Costa escreveu os Anais Pernambucanos, ainda havia uma belíssima gameleira plantada na Praça da República “junto à entrada da ponte de Santa Isabel”³⁷². Na prática, o projeto não teve muitos adeptos, mas questões ambientais estavam referidas no plano de urbanização proposto por Vauthier, que incluía, além da arborização das ruas e praças da cidade, também das margens dos rios e cursos d’água.³⁷³

Oliveira também votou na Câmara a favor da mudança do local onde se jogavam os tigres³⁷⁴ e demais dejetos, que antes eram jogados no rio, atrás do cais do colégio, próximo ao passeio público, o que deixava mau cheiro e poderia causar doenças nos transeuntes. Quem insistisse em jogar o lixo no lugar estaria sujeito a multa³⁷⁵. A lei estava pensando na higienização e beleza do local, uma vez que os miasmas soltados pelos dejetos eram considerados nocivos a saúde humana e causadores de epidemias. Além disso, a Câmara aprovou o acréscimo de itens ao código de conduta dos moradores da cidade, que dizia que cada casa seria responsável pela limpeza de suas calçadas, já que não haviam escravos do governo suficientes para a limpeza de toda a cidade. Esta decisão causou polêmica na população, pois quem possuía apenas um escravo de ganho, ou nenhum escravo, não poderia cumprir a postura, uma vez que homens livres não estavam dispostos a executar esse trabalho braçal³⁷⁶.

Foi durante o governo do Barão da Boa Vista, que autorizou-se, pela lei nº 46 de 14 de junho de 1837, a contratação de uma empresa para o fornecimento de água potável no Recife³⁷⁷. Surge então o interesse por parte de um grupo de cidadãos ricos formarem uma companhia com capacidade de atender essa necessidade da cidade a

³⁷¹ COSTA. Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Volume 7. Recife: Fundarpe, 1983.

³⁷² COSTA. Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Volume 7. Recife: Fundarpe, 1983.

³⁷³ O Diário de Louis-Léger Vauthier in PONCIONI, Cláudia. **Pontes e Ideias**: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourerista no Brasil. CEPE editora: Recife, 2010.

³⁷⁴ Os “tigres” eram denominação dada as barricas e tonéis de madeira que acumulavam as fezes no interior das residências. Quando atingiam o volume máximo, as barricas eram carregadas por escravos que, despejavam o infecto conteúdo fora, nas praias, mangues, rios ou quintais.

³⁷⁵ BN - Hemeroteca Digital. A União. 21 de maio de 1844.

³⁷⁶ BN - Hemeroteca Digital. A União. 11 de maio de 1843 e 21 de maio de 1844.

³⁷⁷ MENEZES; ARAÚJO; CHAMIXAES. **Águas do Prata**: História do saneamento em Pernambuco. Compesa: Recife. e COSTA. Francisco Augusto Pereira da. Anais Pernambucanos. Volume 3. Recife: Fundarpe, 1983.

partir do fornecimento pelo Riacho da Prata, Açude do Monteiro, Açude de Apipucos e Rio Beberibe. Em 1838 é assinado contrato com a Companhia de Águas do Beberibe, inicialmente formada por Manuel Coelho Cintra, Bento José Fernandes, Francisco Sérgio de Matos, Francisco Antonio de Oliveira e José Ramos de Oliveira, este último nomeado como o primeiro presidente da companhia que tinha um conselho deliberativo formado por oito membros³⁷⁸. Francisco Antonio de Oliveira ocupou a presidência da empresa em 1852³⁷⁹.

O capital social de 4:500\$000 foi dividido em quinze ações de 300\$000 cada uma, com lucros sociais equivalentes a quantidade de ações por acionista³⁸⁰.

Francisco Antonio de Oliveira e José Ramos de Oliveira eram os principais acionistas e, em 1861, seis anos após a morte de Francisco de Oliveira, sua esposa ainda era a maior acionista, com 340 ações³⁸¹. Os acionistas eram em sua maioria, negociantes de grosso trato da cidade como Amorim & Irmãos, Bento José da Costa, Manoel Joaquim Ramos e Silva, Visconde Camaragibe, Visconde de Loures, Visconde Suassuna, Elias Batista da Silva, Norberto Joaquim José Guedes, entre outros³⁸². Bruno Câmara observou que havia muito dinheiro dos negociantes portugueses aplicados nas obras públicas, esse mesmo grupo esteve atuante na Companhia do Beberibe e estavam entre seus acionistas e fundadores. Entre eles, havia conhecidos traficantes de escravos que estavam investindo o dinheiro adquirido através daquele comércio. “O que foi investido ali nunca foi filantropia para embelezar a cidade. Representava especulação, lucro e geração de novas riquezas.”³⁸³

A companhia tinha por objetivo a distribuição gratuita de água em chafarizes públicos, mas cobrava uma taxa para quem quisesse ter fornecimento domiciliar. Contudo, Francisco Antonio de Oliveira foi acusado de desviar água para seu próprio sítio na Ponte do Uchoa³⁸⁴.

Apesar de reclamações constantes da população acerca da pureza da água e sua distribuição, a Companhia teve parte importante na mudança da cidade do Recife e

³⁷⁸ MENEZES; ARAÚJO; CHAMIXAES. **Águas do Prata**: História do saneamento em Pernambuco. Compesa: Recife.

³⁷⁹BN - Hemeroteca Digital. O Liberal Pernambucano. 29 de dezembro de 1854.

³⁸⁰ Coleção de Leis do Império do Brasil – 1854. Decreto nº 1030, de 1º de setembro de 1892. Aprova a reforma dos estatutos da Companhia do Beberibe. <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=53479&norma=69321>> Acessado em 25 de junho de 2015.

³⁸¹ APEJE. Companhia do Beberibe, Relatórios, Cx. 1.

³⁸² APEJE. Companhia do Beberibe, Relatórios, Cx. 1.

³⁸³ CÂMARA, Bruno A. D. **O retalho do comércio**: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830 – 1870. Recife, Tese (Doutorado em História). UFPE. PPGH, 2012. p. 251.

³⁸⁴ BN - Hemeroteca Digital. O Liberal Pernambucano. 29 de dezembro de 1854.

aponta os novos caminhos para sua urbanização. Ela passou por várias modificações até o século XX, quando em 1912, se fundiu com as Obras Públicas e passou a ser chamada de Companhia de Saneamento.

O investimento dos negociantes nas obras públicas não podiam ser via de mão única, e, ao incentivar a construção de teatros, pontes, calçamento de ruas e demais obras, Boa Vista incentivou também o desenvolvimento do comércio. A ligação com os homens de negócios foi um grande mote para os jornais da oposição que surgiria poucos anos depois, constantemente acusando-o de omissão quanto aos casos de contrabando de africanos para a província, em troca do dinheiro dos negociantes para suas obras.

O entendimento com os homens de negócios do Recife tinha como objetivo unir o comércio da província nos moldes de Lisboa, criando uma Câmara Comercial do Recife, também chamada de Corpo de Comércio ou Associação Mercantil, composta, de acordo com Bruna Dourado, inicialmente pelos comerciantes Francisco Antonio de Oliveira, João Pinto de Lemos, Manoel Gonçalves da Silva, Jason Pater, N. Otto Bieber, Henry H. Hetz e L. A. Dubourq.³⁸⁵ Boa Vista ganhou logo o título de Sócio-honorário³⁸⁶.

Esse modelo, de acordo com Jorge Pedreira, foi o mesmo utilizado em Lisboa com a criação da chamada Junta de Comércio. A intenção era que os comerciantes se unissem por interesses econômicos coletivos, transformando-os em um grupo social³⁸⁷, ou de acordo com Michel Bertrand, uma comunidade organizada hierarquicamente³⁸⁸. Fazer parte de um corpo de comércio significava participar de um grupo mercantil com interesses econômicos em comum, era possuir privilégios de compra e venda dados pelo poder imperial, e ampliação da capacidade de influência com relação a outras praças comerciais no Brasil³⁸⁹. Anos mais tarde, em 1849, seria fundada a Associação Comercial de Pernambuco, onde Francisco Antonio de Oliveira atuaria como um dos seus diretores.

³⁸⁵ DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015. p. 50.

³⁸⁶ Ibid. p. 50.

³⁸⁷ PEDREIRA, Jorge. **Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755 – 1822):** diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa, Dissertação de Doutorado em Sociologia. Universidade Nova de Lisboa, 1995.

³⁸⁸ BERTRAND, Michel. **De La familia a La red de socibilidad.** Revista Mexicana de Sociologia. N° 2, Vol 61. Abril e Junho de 1999. pp. 107 – 135.

³⁸⁹ DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015.

De acordo com Amaro Quintas e Flávio Guerra, inicialmente faziam parte dessa Associação em Pernambuco as seguintes firmas:

José Ramos de Oliveira, Jacob Herlinch, Bento José Alves, E. Comber, Gaudino Agostinho de Barros, João Pinto de Lemos, S. Berry, A. S. Corbertt, A. Hibbert, S. Schram, G. T. Snow, João Vieira de Lima, João Matheus, Manuel Alves Guerra, F. Saunders, Nuno M. Seixas, Duprat, Francisco Antonio de Oliveira, Miguel de Oliveira, Ferton, Joaquim José de Amorim, J. J. Monteiro, Luttrell, J. M. Gunn, H. Christophers e José Lazary³⁹⁰.

Dentre as firmas comerciais residentes em Pernambuco no ano de 1839, haviam 22 pernambucanas, 10 portuguesas, 22 inglesas, 8 francesas e 12 de localidades diversas. Sabe-se que das 22 firmas comerciais pernambucanas, 11 pertenciam aos renomados traficantes de escravos daquela Praça³⁹¹. Bruna Dourado afirma que nos anos de 1848, 1850, 1860, a maior parte das casas comerciais continuava nas mãos de estrangeiros.³⁹²

Esses dados apontam para a importância dos traficantes de escravos dentro da comunidade de mercantil do Recife. Ainda de acordo com Dourado, os problemas enfrentados pela indústria do açúcar durante o século XIX, tornou o setor agrário vulnerável ao comércio internacional, aumentando a influência dos negociantes de grosso trato³⁹³. Muitos deles ocuparam cargos políticos, havendo ligação entre comércio, tráfico de escravos e política.

Em tantos anos de governo, não poderia deixar de se formar uma oposição a Rego Barros. De acordo com Marcus Carvalho e Bruno Câmara, pouco a pouco, Boa Vista foi se afastando dos Cavalcanti, Assim como Araújo Lima, e foi ganhando seu próprio espaço como Presidente de Província.³⁹⁴

Havia nessa época, representação Cavalcanti entre os liberais e entre os conservadores, ambos os irmãos exerciam influência nas nomeações de cargos de chefia, seja quem assumisse fosse de um lado ou do outro. O poder local estava sendo partilhado, os liberais iam pouco a pouco se introduzindo nos cargos políticos da

³⁹⁰ QUINTAS, Amaro. **O sentido social da Revolução Praieira**. Editora Massangana: Recife, 1982. e GERRA, Flávio. **O Conde da Boa Vista e o Recife**. Fundação Guararapes: Recife, 1973.

³⁹¹ QUINTAS. op. cit.

³⁹² DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871): A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos**. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015.

³⁹³ Ibid.

³⁹⁴ CARVALHO, Marcus J. M. de; CÂMARA, Bruno Dornelas. **A Insurreição Praieira**. Almanak Braziliense, n° 8, novembro de 2008, pp. 5-38.

Corte,³⁹⁵ e foi em um desses arranjos que Nunes Machado e Peixoto de Brito chegaram a Assembléia Geral em 1838, e Urbano Sabino, em 1839.

Em 1842, é fundado o Partido Nacional de Pernambuco, mais conhecido como Partido da Praia, através da cisão entre o Partido Liberal dentro da Província, pois o novo partido não recebeu apoio de Hollanda Cavalcanti.

A oposição desenvolveu um aparato de imprensa que fez grande pressão sobre o governo de Boa Vista, e passaram a chamar o Partido conservador de Guabiru. Essa imprensa oposicionista escolheu a figura do Barão da Boa Vista como a que melhor representava o que chamaram de “Castelo gótico Rego Brarros-Cavalcanti”³⁹⁶, formado pelos Cavalcanti e por um conjunto de políticos que apoiavam o Barão da Boa Vista.

O Partido praieiro criticava o afastamento dos liberais, que não estavam ligados aos Cavalcanti, dos postos de mando da Província (exclusivismo partidário), atacavam o governo de Rego Barros que fazia contrato com estrangeiros, além de defenderem a nacionalização do comercio a retalho. O objetivo inicial dos praieiros era diminuir a influência dos Cavalcanti - Rego Barros para exercerem o poder na Província de Pernambuco.

Oliveira já estava com suas bases políticas solidificadas, atuou como Vereador em 1837, período em que pede afastamento por motivo de uma doença no pé que lhe impossibilitava as idas nas sessões. Em seu lugar assumiu como suplente o comerciante Antônio Gomes de Sousa, mas, mesmo assim, as vezes, Oliveira aparecia na Câmara apesar de não conseguir acompanhar uma sessão inteira. Em agosto de 1838, aparentemente retorna as suas atividades normais, e na sessão de 14 de agosto de 1840 estava envolvido nos preparativos para as eleições.³⁹⁷

Oliveira ficou na Câmara até 1844, ou seja, esteve presente durante todo o governo de Boa Vista. Contudo, naquele mesmo ano D. Pedro II forma um Gabinete Liberal, com presidência de Aureliano de Sousa Coutinho, o futuro Marquês de Sepetiba, líder do grupo dos palacianos e possuidor de certa influência pessoal sobre o Imperador no início do 2º Reinado³⁹⁸. Os praieiros aproveitaram essa onda liberal para

³⁹⁵ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013.

³⁹⁶ MARSON, Izabel Andrade. **Movimento Praieiro**: imprensa, ideologia e poder político (1842 – 1849). Editora Moderna: São Paulo, 1980.

³⁹⁷ BN - Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco. 04 de fevereiro de 1837, 09 de agosto de 1838, 22 de agosto de 1840.

³⁹⁸ De acordo com Marcus Carvalho, Aureliano, antes da maioria destituiu José Bonifácio do cargo de tutor do Imperador e colocou no lugar pessoas de sua confiança. CARVALHO, Marcus J. M. de. *Movimentos Sociais em Pernambuco (1831-1848)*. In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial Vol. II: 1831 – 1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

fazer alianças com Aureliano e este, por sua vez, aumentou a influência deles na Corte e ajudou a dar-lhes a Presidência da Província, destituindo Rego Barros e colocando primeiro Manoel de Souza Teixeira, e depois, Chichorro da Gama (1844).

Com o suporte da Corte, e usando o apoio popular que conseguiram através da admissão da bandeira da nacionalização do comércio a retalho (reivindicação que não os afetava diretamente), os praieiros tinham grandes chances de vencer nas eleições de 1844.³⁹⁹

Com liberais assumindo as rédeas da Província, as eleições para Vereadores e Juizes de Paz de 1844 foram marcadas por muitos tumultos no Recife. Ficaram conhecidas como “dias tenebrosos e perigosos”⁴⁰⁰. Eram eleições decisivas para o predomínio de um dos partidos na Província. Uma proposta na Assembléia Provincial liderada pelo conservador José Thomas Nabuco de Araújo, intencionava, para as eleições de Juiz de Paz, que fossem presididas pelos Vereadores. De acordo com Izabel Marson, traria grande vantagem ao Partido Conservador, pois possuía maioria nas Câmaras Municipais⁴⁰¹, incluindo nesse grupo, Francisco Antonio de Oliveira. Nas palavras de Marson:

A presidência da mesa eleitoral era posição-chave no resultado das votações, pois o presidente tinha poderes e condições para pressionar os votantes com força policial, introduzir votos falsos, falsificar as atas e impedir o acesso as urnas de eleitores do partido contrário.⁴⁰²

Entre os candidatos estavam os veteranos negociantes Francisco Antonio de Oliveira e José Ramos de Oliveira, que eram o primeiro, membro da diretoria, e o segundo, era o presidente da Associação Comercial.⁴⁰³

A proposta não seguiu adiante e, apesar dos esforços, houve dissonância no resultado das eleições, pois enquanto os liberais tiveram maioria de juizes de paz, os conservadores conseguiram a maioria na Câmara dos Vereadores,⁴⁰⁴ entretanto, Francisco Antonio de Oliveira não estava mais entre eles. Oliveira ficou ausente da Câmara durante os anos de predomínio político liberal (1845 – 1848). Mas durante esse

³⁹⁹ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013.

⁴⁰⁰ MARSON, Izabel Andrade. **Movimento Praieiro**: Imprensa, ideologia e poder político, 1842 – 1849. São Paulo: Editora Moderna, 1980. p. 59.

⁴⁰¹ Ibid. p. 56.

⁴⁰² Ibid. p. 42.

⁴⁰³ CAVALCANTI JUNIOR. Manoel Nunes. **Praieiros, Guabirus e a “populaça”**: as eleições gerais de 1844 no Recife. Dissertação (Mestrado) PPGH-UFPE. Recife, 2001. p. 97.

⁴⁰⁴ CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado**: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013. Ver também: CAVALCANTI JUNIOR. Manoel Nunes. **Praieiros, Guabirus e a “populaça”**: as eleições gerais de 1844 no Recife. Dissertação (Mestrado) PPGH-UFPE. Recife, 2001.

período continuou ao lado dos conservadores e teve expressiva participação na oposição do movimento liberal na Província, sendo citado com frequência tanto por aquela imprensa, quanto pela conservadora.

Apesar de sua ausência na Câmara, assumiu como Deputado da Assembléia Provincial de Pernambuco em 1847, onde ficou por apenas um ano, aproximando-se do também Deputado José Thomas Nabuco de Araújo. Sua saída da Assembléia foi relacionada a motivo de doença⁴⁰⁵. Os médicos desconfiavam que Oliveira sofria de hidropsia⁴⁰⁶. Infelizmente, sua passagem pela Assembléia não pode ser melhor explorada, pois a documentação deteriorada só deixou o rastro de sua saída.

Em 1847, a Assembléia provincial estava repleta de políticos vinculados ao Partido Praieiro, e a saída de Oliveira pode estar relacionada também com sua ligação com o Partido Conservador. Após deixar a Assembléia, logo voltou a Câmara, só que dessa vez, como presidente pelas eleições de 1849. Apesar de sua saída ganhou um aliado político importante, pois Nabuco de Araújo, que chegaria a Ministro e Conselheiro de Estado, era o que Marcus Carvalho chamou de dependente político dos Cavalcanti, Rego Barros e Araújo Lima, os três pilares que também pareciam estar ligados a Francisco de Oliveira. Anos mais tarde, o filho de Oliveira, Augusto, agradeceu em carta a Nabuco de Araújo por ter sido ele o “primeiro protetor quando entrei na carreira pública.” Aparentemente Francisco de Oliveira ajudou Nabuco financeiramente em vida, e depois, seu filho seguiu ajudando em troca de influência política.⁴⁰⁷

A onda Liberal crescia na Província. Chichorro da Gama destituiu, em 1845, 650 funcionários de seus cargos e os substituiu por simpatizantes praieiros. Muitos daqueles que haviam sido destituídos, principalmente no interior, não estavam dispostos a deixar seus cargos na polícia, na Guarda Nacional, etc., houve perseguição dos praieiros e engenhos (dos seus inimigos políticos) foram invadidos com o pretexto de recuperar as armas que eram concedidas junto com os cargos policiais. Não quiseram devolver nem os cargos, nem as armas, mesmo após a destituição, tudo isso apoiado pelo Presidente

⁴⁰⁵ Arquivo Histórico da ALEPE. Livro de atas da Assembléia Provincial, 1846 – 1847. Infelizmente esse livro está com as páginas iniciais faltando por motivo de deterioração, As páginas restantes que citam Francisco Antonio de Oliveira na Assembléia se referem apenas a sua saída.

⁴⁰⁶ APEJE. O Cometa. 15 de abril de 1844. O periódico indica que Oliveira vivia doente, com “hidrólise” (p.3), esta é possivelmente uma denominação para a Hidropsia, uma doença que causa “acumulação anormal de líquido seroso em tecidos ou em cavidades do corpo.”

⁴⁰⁷ IHGB. Coleção Senador Nabuco. Lata 364, Doc. 88. 28 de setembro de 1870. Mais detalhes serão abordados nas considerações finais desse trabalho.

da Província. Os senhores de engenho prepararam-se para defender seus postos e suas terras, tornando essas invasões sangrentas.

Além disso, ao defender a causa da nacionalização do comércio a retalho, os praieiros incentivaram atitudes xenófobas contra os portugueses. A predominância portuguesa entre os comerciantes, principalmente quando se tratava do comércio a retalho, intensificou movimentos anti-lusitanos que expressavam o descontentamento com a presença estrangeira no domínio do comércio na Praça do Recife. A nacionalização do comércio a retalho foi uma das bandeiras defendidas pelos praieiros e estava entre suas principais insatisfações, culminando em vários conflitos chamados de “mata-marinheiros”⁴⁰⁸. De acordo com Bruno Câmara, os negociantes de grosso trato ligados aos membros do Partido Conservador também sofreram nesses conflitos e foram vítimas de perseguições políticas durante o Governo Liberal em Pernambuco (1844 – 1848)⁴⁰⁹, contudo, os que mais sofreram com esse anti-lusitanismo foram os pequenos comerciantes membros da comunidade portuguesa e os artistas mecânicos lusitanos.⁴¹⁰ A nacionalização do comércio também afetou os comerciantes que dominavam a Praça Comercial de Pernambuco, feria seus interesses, já que de acordo com Bruna Dourado, a década de 1840 foi o período onde a maior parte do comércio de exportação foi realizado por embarcações estrangeiras⁴¹¹

Francisco de Oliveira era publicamente contra os praieiros. Seu feitor, F. Brás, foi assassinado a pauladas no sítio dos Manguinhos⁴¹², possivelmente em um desses conflitos contra os guabirús. Apesar de não saber a data exata, em 1847, ano em que ocorreram pelo menos dois conflitos de mata-marinheiro⁴¹³, Oliveira tem sua casa na Ponte do Uchoa invadida à noite por jovens estudantes com os rostos pintados de lama preta que afirmavam pertencer a um novo carregamento de africanos desembarcados em seu sítio, uma forma de ironizar o notório traficante⁴¹⁴, o que não significa que estariam

⁴⁰⁸ DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015. Sobre a nacionalização do comércio a retalho ver CÂMARA, Bruno A. D. **O retalho do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830 – 1870.** Recife, Tese (Doutorado em História). UFPE. PPGH, 2012.

⁴⁰⁹ CÂMARA, Bruno A. D. **O retalho do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830 – 1870.** Recife, Tese (Doutorado em História). UFPE. PPGH, 2012

⁴¹⁰ CÂMARA, Bruno Dornelas; CARVALHO, Marcus J. M. de. **A Insurreição Praieira.** Almanak Brasileiro, n° 8, novembro de 2008. pp. 5-38.

⁴¹¹ DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015. p. 62.

⁴¹² BN - Hemeroteca Digital. Diário Novo. 23 de novembro de 1842.

⁴¹³ CÂMARA, Bruno A. D. op. cit., p. 353.

⁴¹⁴ Dwight's American Magazine, and Family Newspaper. New York, February 20, 1847. N° 8. in <<http://books.google.com.br/books?id=kXg4AQAAAJ&pg=PA117&lpg=PA117&dq=Baron+Beberi>

de brincadeira. Estudantes estavam entre os envolvidos nos mata-marinheiro, existindo a possibilidade de que esses também estivessem, e que tenham entrado na casa para roubar, machucar Oliveira, ou apenas para dar-lhe um aviso. O fato é que no ano de 1872 Pinto de Campos, em carta enviada para o Visconde Camaragibe, menciona um atentado contra a vida de Oliveira por um tal Cazuzá⁴¹⁵. Pode ter havido relação entre os dois acontecimentos, pois, apesar de Oliveira não ser português de nascimento, era filho de pais portugueses, um dos principais comerciantes da Praça do Recife e estava ligado tanto ao Partido Conservador, do qual era membro, como aos demais comerciantes portugueses daquela Praça, além disso, era conhecido traficante.

Apesar de Francisco Antonio de Oliveira buscar respeito e prestígio ao longo de sua carreira política, por seus atos contrários aos liberais e histórico de traficante de escravos, não conseguiu manter-se intacto aos ataques dos que lhe eram politicamente contrários.

Os estudos de Marcus Carvalho analisam o que ele chamou de “partidarização do tráfico negro”, que ocorreu tanto durante o governo de Boa Vista, quanto durante o governo praieiro. Carvalho aponta que essas invasões aos engenhos dos adversários guabirus tinham como principal desculpa, a mesma apresentada na imprensa praieira, a apreensão de armas e até mesmo a busca por escravos roubados, mas poderiam ter como motivo real a busca por escravos desembarcados ilegalmente, não no intuito de apreensão conforme mandavam as leis, ou uma ação de repressão ao tráfico, mas com intenção de roubar aquela carga. Ainda de acordo com Carvalho, os praieiros aproveitaram as “leis reacionárias” de 1842, que diminuíam algumas atribuições do juiz de paz e outras autoridades locais centralizando o poder de polícia nas mãos do Ministro da Justiça e beneficiando o delegado de polícia. Usaram essas leis para se manter no poder “reprimindo o tráfico” apenas dos adversários políticos, contudo essa ação serviu para inflamar a reação dos conservadores contra os praieiros.⁴¹⁶

Segundo seus adversários, Oliveira insultava qualquer praieiro que passasse a sua porta na Ponte D’Uchoa, sendo acusado de “o estúpido mete cabeças, pleonasma da menininha do barão [da Boa Vista], taugolomongo, tão bruto quanto pode ser um

[be+slaver&source=bl&ots=74IB4pmdyu&sig=P0JwUkJ8tchx9L7EqmCk40Ts0UE&hl=pt-BR&sa=X&ei=qrU_VP_AJJOXgwSu-YDYBA&ved=0CD8Q6AEwBQ#v=onepage&q=Baron%20Beberibe%20slaver&f=false](https://www.gutenberg.org/files/54445/54445-h/54445-h.htm#page/16)>, Acessado em 16 de outubro de 2014.

⁴¹⁵ IAHGP. Fundo Visconde Camaragibe – FVC – Caixa 0001. Carta de Pe. Joaquim Pinto de Campos ao Visconde Camaragibe. 23 de agosto de 1872.

⁴¹⁶ CARVALHO, Marcus J. M. de. **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**. Revista Tempo, n°27

carneiro... e é tal a petulância desse bandalho, desse negreiro (...)”⁴¹⁷. Certamente referiam-se ao termo *Tangomau*, palavra usada em algumas regiões africanas para designar um comerciante europeu que vivia na costa daquele continente⁴¹⁸. Segundo o dicionário de Moraes, Tangomão significa a pessoa que vai para a África resgatar e comprar escravos⁴¹⁹. Naquele tempo de tráfico ilegal essas eram palavras duras.

As denúncias corriam soltas pelos jornais, onde Boa Vista era duramente criticado pelos altos valores das obras públicas, acusado de desvio de verbas e de presentear seus favorecidos com terras e outros bens públicos. Um desses favorecidos, como já foi dito acima, foi Francisco Antonio de Oliveira, acusado de receber terrenos desapropriados de “pessoas de bem” apenas para o fim de presentear o “dito Oliveira”⁴²⁰.

Os jornais *A voz do Brazil* e o *Diario Novo* enxovalhavam a imagem de Oliveira, usavam apelidos pejorativos, chamando-o de Menininha do Barão [da Boa Vista] e Chiquinha⁴²¹; Sua ligação com Francisco do Rego Barros não era bem vista e sempre associada com atividades ilegais. Oliveira e Boa Vista são acusados pelo jornal *O Cometa* de terem contrabandeado pau brasil da província de Alagoas para custear sua luxuosa comitiva de viagem para a Corte, em ocasião do beija mão do Imperador D. Pedro II⁴²² e mais uma vez para cumprimentar o Imperador pelo seu casamento, viagem que realizou ao lado dos Cavalcanti e Albuquerque, o então senador Antonio Francisco de Paula e Pedro Francisco de Paula⁴²³. “As libras esterlinas do Sr. Oliveira são capazes de levá-lo ao sólio pontifício se ele quiser”, dizia o jornal *Diabo a Quatro*.⁴²⁴

Deter os postos de mando da Província, coisa que os praieiros então detinham, significava também que eram os responsáveis pela repressão ao tráfico de escravos em Pernambuco. Contudo, de acordo com Marcus Carvalho, nos casos em que houve apreensão de navios nas praias pernambucanas, tanto com os guabirus no poder, quanto com os praieiros, não houve punição aos envolvidos. O caso que mais chamou a atenção, mesmo que a apreensão tenha acontecido por acaso, foi o do *Bom Jesus dos Navegantes*, em 1846, pois além de acusarem Boa Vista de envolvimento com o desembarque, o chefe de polícia liberal também estava envolvido, além disso, os

⁴¹⁷ APEJE. *A Voz do Brasil*. 09 de Janeiro de 1849.

⁴¹⁸ LANG, George. *Entwisted Tongues: Comparative Creole Literatures*. Series: Textxet Studies in Comparative Literature. Rodopi Bv Editions, January, 1999.

⁴¹⁹ SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da Língua Portuguesa*. Vol 2. p. 755.

⁴²⁰ BN - Hemeroteca Digital. *Diário Novo*. 09 de Fevereiro de 1843.

⁴²¹ APEJE. *A Voz do Brasil*. 09 de Janeiro de 1849.

⁴²² APEJE. *O Cometa*. 14 de setembro de 1843.

⁴²³ BN - Hemeroteca Digital. *Diário Novo*. 16 de junho de 1843.

⁴²⁴ APEJE. *Diabo a Quatro*. 2º trimestre de 1877.

escravos se dissiparam vendidos pelos engenhos, e, até mesmo o delegado, se apropriou de alguns escravos⁴²⁵. Tanto liberais, quanto conservadores traficavam, a diferença era que naquele momento, quem estava no poder eram os liberais, que podiam varejar os engenhos e cometer os mesmos crimes de mortes, roubo de escravos e contrabando, de que acusavam os conservadores⁴²⁶.

Os conservadores passaram a reagir de forma violenta aos ataques praieiros. Quando os conflitos começaram na zona rural, em 1848, agitaram-se também as reações urbanas dos guabirus, a revolta tomou conta da cidade. Francisco Antonio de Oliveira Júnior, o filho, chegou a se alistar no batalhão de Camaragibe contra os praieiros, motivo pelo qual recebeu a comenda da Ordem de Cristo⁴²⁷. Os conservadores conseguiram suprimi-la e voltaram ao poder⁴²⁸.

Nas eleições de 1849, Francisco Antonio de Oliveira é o Vereador mais votado e assume a presidência da Câmara em 1850, mais uma vez, num período crítico para o tráfico de escravos, quando esse ameaçava estar proibido definitivamente. Talvez fosse importante para o Partido Conservador ter um comerciante de grosso trato envolvido nos negócios da cidade como membro da Câmara.

Durante sua presidência, ficaram proibidas as casas de saúde, enfermarias ou lazaretos no interior da cidade, sujeitos a multa de 30\$000rs, e em caso de reincidência, além da multa dobrada, dez dias de prisão⁴²⁹. Isso fazia parte do plano de higienização do Recife, que previa o afastamento dos “focos de doenças” para a periferia.

Ainda em 1850, propõe a votação para a continuidade das obras do Cemitério Público de Santo Amaro, projeto aprovado pela necessidade de se haver um lugar menos insalubre do que as igrejas para enterrar os mortos. Santo Amaro já era local conhecido por abrigar barracões e armazéns que acolhiam os escravos desembarcados que chegavam doentes para cuidados médicos e quarentena. De acordo com Marcus Carvalho, a maioria dos escravos desembarcados que morriam eram enterrados ali⁴³⁰. Logo, a escolha daquele lugar para construção do Cemitério Público não foi por acaso, já que abrigou por muitas décadas os corpos das vítimas do tráfico de escravos, além de

⁴²⁵ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Movimentos Sociais em Pernambuco (1831-1848)**. In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). O Brasil Imperial Vol. II: 1831 – 1870. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. P. 168. e CARVALHO, Marcus J. M. de; CÂMARA, Bruno Dornelas. **A Insurreição Praieira**. Almanak Braziliense, n° 8, novembro de 2008. pp. 5-38.

⁴²⁶ Ibid., p. 167.

⁴²⁷ MELLO, Ieronimo Martiniano Figueira de. **Chronica da Rebelião Praieira em 1848 e 1849**. Rio de Janeiro: Typographia do Brasil, 1850. p. 596. BN – Hemeroteca Digital. A União. 27 de março de 1849.

⁴²⁸ CARVALHO, Marcus J. M. de; CÂMARA, Bruno Dornelas. **A Insurreição Praieira**. Almanak Braziliense, n° 8, novembro de 2008. p. 5-38.

⁴²⁹ APEJE. CM – 31. 25 de janeiro de 1850.

⁴³⁰ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdades, rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822 – 1850**. Editora Universitária da UFPE: Recife, 2010.

ser um local com ventos vindos de muitas direções o que era bom para dissipar doenças e evitar epidemias de acordo com as teorias miasmáticas.

Houve então uma discussão acalorada na Câmara, quando Oliveira sugeriu um engenheiro estrangeiro, Vauthier, para a execução do projeto ao invés do engenheiro da Câmara José Mamede Alves Ferreira. Acusado de querer impor seu sócio, a maioria dos vereadores escolheu o engenheiro Mamede⁴³¹. Ter um engenheiro indicado aceito poderia ser uma estratégia para ter certa exclusividade e facilitar a cotação de preços, os cálculos e os orçamentos para realizar as obras e as arrematações.⁴³²

Ainda de acordo com Carvalho, o cemitério foi inaugurado em 1851, exatamente depois do decreto que proibiu definitivamente o tráfico atlântico de escravos no Brasil⁴³³. Fato interessante, uma vez que um dos terrenos comprados para a construção do cemitério pertenceu ao negociante Norberto Joaquim José Guedes⁴³⁴, envolvido no tráfico de escravos⁴³⁵



Figura 7: Jazigo perpétuo da Família do Barão de Beberibe, localizado do lado esquerdo da Igreja do Cemitério de Santo Amaro, no Recife. "Alta homenagem de gratidão que no melhor dos pais rende um filho humilde e eternamente reconhecido. Augusto F. D'Oliveira". Foto do acervo pessoal da pesquisadora.

⁴³¹ BN - Hemeroteca Digital. O Liberal Pernambucano. 29 de dezembro de 1854.

⁴³² SOUZA, Williams Andrade de. **Administração, Normatização e Civilidade: A Câmara Municipal do Recife e o governo da cidade (1829 – 1849)**. UFRPE, Dissertação de Mestrado, 2012.

⁴³³ CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdades, rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822 – 1850**. Editora Universitária da UFPE: Recife, 2010.

op. cit. p. 44.

⁴³⁴ COSTA. Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Volume 5. Recife: Fundarpe, 1983.

⁴³⁵ ANTT. Correspondência do Consulado Português em Pernambuco, 1835. M.N.E. Cx. 308.

O Cemitério Público não deixou de possuir uma memória do tráfico, mesmo depois de abrigar os jazigos da nobreza imperial de Pernambuco, o próprio Oliveira foi ali enterrado em frente a igreja no ano de 1855⁴³⁶

Oliveira nem sempre era agradável a todos os membros da Câmara e suas propostas nem sempre foram benéficas a população, mas a si e aos seus. *O Liberal Pernambucano*, jornal liberal, acusava-o de colocar seus sócios para executar os projetos de urbanização e, como vimos acima, desviar água encanada da Companhia de Beberibe para seu sítio⁴³⁷. Também sofreu represálias na Câmara, quando presidia sessão sobre a construção do Matadouro Público, e o jornal descreve que Oliveira intencionava colocar o Engenheiro William Martinneau, que foi presidente da Repartição de Obras Públicas, para fazer o projeto: “O Presidente, metendo a cabeça, parecia procurar socorro de uma forte mão, como a do Sr. João Pinto de Lemos Júnior”⁴³⁸. Por duas vezes, Oliveira tentou indicar um engenheiro para as obras realizadas pela Câmara, isso é um indício de que estaria interessado no que essas indicações poderiam lhe render em termos financeiros.

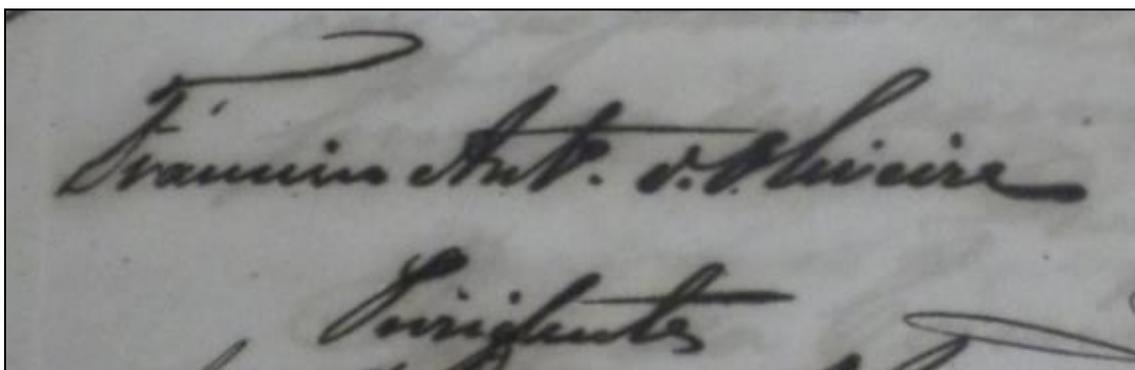
A black and white photograph of a handwritten signature in cursive script. The signature is written in dark ink on a light-colored paper. The name 'Francisco Ant. de Oliveira' is clearly legible, followed by a large, stylized flourish. Below the main signature, there is another smaller signature that appears to be 'Surgente'.

Figura 8: Assinatura de Francisco Antonio de Oliveira como Presidente da Câmara. Fonte: APEJE. CM – 31 (1850).

⁴³⁶ BN- Hemeroteca Digital. Diário de Pernambuco. 26 de setembro de 1855. O corpo foi velado no dia 24 na Igreja Matriz da Boa Vista, e dali foi conduzido ao cemitério público de Santo Amaro. Atualmente o jazigo ainda é mantido pela família, lá estão enterrados, além do Barão de Beberibe, todos os seus 7 filhos e sua primeira esposa Maria Gertrudes de Oliveira, que foi trazida posteriormente, de Paris, aonde morreu, para o jazigo da família.

⁴³⁷ BN - Hemeroteca Digital. *O Liberal Pernambucano*. 20 de Dezembro de 1852.

⁴³⁸ BN - Hemeroteca Digital. *O Liberal Pernambucano*. 04 de agosto de 1853. João Pinto de Lemos Jr., filho do negociante João Pinto de Lemos, era contrário aos Praieiros e teria lutado ativamente, tanto de forma política, como com armas contra o movimento. Por sua atuação recebeu o título de Cavaleiro da Ordem de Cristo e teve participação ativa no julgamento dos rebeldes. DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015 P. 71. *apud* CÂMARA, Bruno A. D. **O retalho do comércio:** a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830 – 1870. Recife, Tese (Doutorado em História). UFPE. PPGH, 2012.

Dessa forma, Oliveira esteve envolvido por muitos anos, e de maneira direta, nas decisões tomadas para a urbanização da cidade do Recife, sendo considerado por alguns da cidade como um benfeitor, mas esse envolvimento estava diretamente ligado à sua atuação política como Vereador do Recife, que lhe proporcionou contatos importantes com membros da política local e imperial.

Os ventos iam mudando, o comércio de escravos já não era um meio seguro de enriquecimento. Os contrabandistas encontraram várias maneiras de perpetuar o comércio de escravos, mas, com a proximidade do fim do tráfico, era necessário pensar em novos investimentos para as fortunas adquiridas, o que não significou para alguns, o abandono total de investimentos no tráfico, que continuou em escala mínima e decadente após a lei antitráfico de 1851.

6.1 – O empresário Francisco Antonio de Oliveira

Vimos que Francisco Antonio de Oliveira soube diversificar seus negócios vinculando-se à política e às obras públicas, mas não ficou só nisso.

Antes da criação dos bancos, os negociantes de grosso trato faziam empréstimo de dinheiro, praticamente exercendo a função dos bancos.⁴³⁹ A Alfândega e as associações comerciais também possuíam suas próprias formas de emprestar dinheiro, além de associações voltadas diretamente ao arrecadamento monetário para o tráfico de escravos⁴⁴⁰. Após a Independência do Brasil, cresceu a venda dos engenhos e fazendas de algodão em Pernambuco, por causa do processo de modernização na produção do açúcar e do algodão. Aqueles que decidiram concorrer no mercado internacional, passaram a ampliar e tentar diversificar a produção, para isso, precisavam de empréstimos, conseguidos através dos grandes comerciantes, que na época adquiriram muitos dos engenhos a venda.⁴⁴¹

Na década de 1820, o comércio externo era o principal meio de acumulação de capital. Esses comerciantes, que geralmente tinham negócios relacionados ao tráfico de escravos, passaram a possuir também terras. Muitas dessas propriedades foram adquiridas como pagamento de dívidas, isso levou os novos proprietários a refazerem a

⁴³⁹ DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015.

⁴⁴⁰ Idem, 2015.

⁴⁴¹ LEITE, Glácyra Lazzari. **Pernambuco 1824:** A Confederação do Equador. Recife, FUNDAJ Editora Massangana, 1989.

demarcação das terras, causando, muitas vezes, litígio entre os proprietários da região⁴⁴².

Francisco Antonio de Oliveira, já em 1821, era acusado por usar esse procedimento de demarcação, ultrapassando o real tamanho e invadindo terras vizinhas. Luiz do Rego Barreto, Governador da Província de Pernambuco que ajudou a reprimir a Revolução de 1817 e participou do julgamento dos rebeldes, dizia que:

Três homens que sem título algum legal possuíam uma porção de terreno extraordinariamente grande, forão de parte della esbulhados por hum, que seguindo os ordinários caminhos do foro civil, alcançou por meio de medição legal a propriedade da dita parte. Assim mesmo fez ajustes com os que estavam de posse, deu-lhes indenizações etc.; mas passados alguns meses houverão os primeiros occasião de sair da Província, forão a Corte do Rio de Janeiro, clamarão contra mim [que não tinha violentado ley alguma] e ajudado da cabala forense, conseguirão, ou estão a ponto de conseguir a expulsão do [no meu entender] legítimo proprietário. Este é Francisco Antonio de Oliveira, de alcunha o Mette cabeças, de quem tenho e sempre tive tão pouca razão de ser amigo, que o reputei constantemente meu inimigo: não me enganei. Nos últimos dias antes da minha saída da Província, e nos primeiros depois bem descaradamente o mostrou. (sic)⁴⁴³

Glacyra Leite, em seus estudos sobre as revoltas de 1817 e 1824, diz que era comum que os novos proprietários de terras, muitas vezes incorporassem às suas terras patrimônios ainda inexplorados, ou já ocupados por moradores, gerando muitos conflitos. De acordo com a historiadora, na década de 1820, cresceu a produção de algodão na Província e as terras foram se expandindo cada vez mais para o sertão, e viraram objeto de interesse de comerciantes que atuavam principalmente no Recife.⁴⁴⁴ Não foram localizadas todas essas propriedades de Francisco Antonio de Oliveira citadas por Luiz do Rego Barreto, sabe-se apenas que possuía uma fazenda de algodão em Limoeiro, a chamada Ribeiro Grande, que ficava às margens do rio e tinha 46 escravos⁴⁴⁵, região apontada por Glacyra Leite como uma das mais produtoras da Província de Pernambuco.⁴⁴⁶ Esse método de aquisição monetária perdurou no Brasil ainda por muitos anos.

É sabido que Oliveira emprestava dinheiro e emitia letras, antes e após a criação dos bancos, empreendimento que esteve diretamente envolvido, continuou a fazer empréstimos e, provavelmente, hipotecava e alugava imóveis. Segundo João Fragoso, a

⁴⁴² Ibid., p. 65.

⁴⁴³ BARRETO, Luis do Rego. Memória Justificativa sobre a conduta do Marechal de Campo Luiz do Rego Barreto durante o tempo em que foi Governador de Pernambuco. Recife: CEPE, 1991. p. 10 e 11.

⁴⁴⁴ LEITE, Glacyra Lazzari. **Pernambuco 1824: A Confederação do Equador**. Recife, FUNDAJ Editora Massangana, 1989. p. 50.

⁴⁴⁵ IAHGP. Inventário de Maria Gertrudes Carneiro, 1845.

⁴⁴⁶ LEITE. op. cit., p. 64.

usura era prática comum utilizada por capitalistas e comerciantes-fazendeiros para obtenção de dinheiro, sua pesquisa indica que muitos dos grandes negociantes no Rio de Janeiro, em determinado momento da vida, começavam a investir uma parte de suas fortunas, ou toda ela, “em prédios urbanos (vivendo do aluguel de tais propriedades), ou ainda se tornavam senhores de homens e terras na fronteira agrícola”⁴⁴⁷.

Dessa forma, existe a possibilidade de que o investimento de Oliveira em terras tenha sido proveniente da tomada das propriedades como pagamento de dívidas, isso também incluía os escravos, podendo ser vendidos a diferentes senhores, ou transferidos para trabalharem em outra propriedade. Os 46 escravos da sua fazenda em Limoeiro podem ter sido provenientes desses pagamentos de dívidas. Apesar disso, provavelmente, não fez da produção agrícola sua principal fonte de riqueza, colocando à frente o comércio e a usura.

Foi com a vitória do Regresso e derrota da Praieira, que se iniciaram as modificações na estrutura da economia nacional através da diversificação de investimentos provocados por várias reformas institucionais iniciadas desde o 2º Reinado. Houve a reorganização das alfândegas, que eram as principais fontes das rendas alfandegárias e de empréstimos externos, melhorias no transporte, principalmente com a introdução do navio a vapor⁴⁴⁸. De acordo com José Murilo de Carvalho, as reformas na Guarda Nacional, Lei de Terras e a criação do Código Comercial, todos implantados na década de 1850, além da abolição do tráfico de escravos, estavam interligados a uma conjuntura maior da prevalência do capital industrial sobre o mercantil. A economia brasileira buscava pouco a pouco se inserir nos rearranjos da economia mundial, principalmente nos modelos de industrialização ingleses.

O Código Comercial deu maior segurança para os comerciantes aplicarem capitais, anteriormente empregados no tráfico negreiro, em negócios diversificados, como bancos, ferrovias e navegação de cabotagem. Ainda de acordo com Murilo de Carvalho, a reforma na Guarda Nacional dava maiores poderes repressivos para impedir o contrabando de africanos nas províncias; e a Lei de Terras, determinava a posse da terra no Império, regulamentando a propriedade rural, beneficiando os grandes

⁴⁴⁷ FRAGOSO, João. **Barões do Café e sistema agrário: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888)**. Rio de Janeiro: 7 letras, 2013. p. 15.

⁴⁴⁸ DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871): A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos**. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015.

proprietários de terras⁴⁴⁹. Além disso, diminuía a preocupação com o endividamento dos proprietários rurais com os traficantes de escravos, e proporcionava alguma condição para a transição do trabalho escravo para o livre.⁴⁵⁰

Os estudos de Carlos Gabriel Guimarães sobre a sociedade mercantil do Rio de Janeiro indicam que houve uma abertura nos caminhos comerciais após a criação do Código Comercial, que deu ao Brasil uma legislação própria, importante para a regulamentação das companhias e sociedades comerciais e regulamentação dos bancos, operações bancárias e da profissão de banqueiro.⁴⁵¹

Para Bruna Dourado, o Código foi contraditório, pois ao mesmo tempo em que representava a modernidade com a organização das atividades econômicas, também manteve quase intocados os privilégios e monopólios dos que encabeçavam os grupos mercantis.⁴⁵²

A pressão sobre o fim do tráfico de escravos, principalmente após o decreto de Bill Aberdeen pela Grã-Bretanha em 1845, mudou a direção dos capitais para outros setores da economia brasileira, e assim como fizeram muitos capitalistas comerciantes de escravos, Francisco Antonio de Oliveira também acabou por diversificar seus empreendimentos, investindo capital em sociedades fundadoras de empresas de serviços, companhia de navegação e bancos.

6.1.1 – O Banco de Pernambuco

Os Bancos Comerciais geralmente se organizavam por sociedades anônimas. Seus acionistas eram os grandes comerciantes, já que estavam acostumados a fazer empréstimos, receber letras de cambio, etc. Antes do Código Comercial, não haviam ainda leis que regulamentassem seu funcionamento ou organização⁴⁵³, contudo, de acordo com Carlos Gabriel Guimarães, a partir da década de 1830, quando houve

⁴⁴⁹ CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem**. Teatro das sombras. (9ª ed.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 256.

⁴⁵⁰ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A presença inglesa nas finanças e no comércio do Brasil Imperial: Os casos da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)**. São Paulo: Alameda, 2012.

⁴⁵¹ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **Os negociantes da Praça de comércio do Rio de Janeiro de meados do século XIX: estudos do grupo mercantil do Barão de Mauá e sua relação com o Império do Brasil**. in SOUSA, Fernando de (coord.). *A Companhia e as relações econômicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia*. Porto: CEPESE – Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade, 2008. pp. 291-312.

⁴⁵² DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871): A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos**. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015. p. 107.

⁴⁵³ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A Presença Inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854 – 1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808 – 1840)**. Alameda: São Paulo, 2012.

crescimento das exportações brasileiras pela produção de café do Vale do Paraíba, e do açúcar na Bahia e outras regiões, criou-se um ambiente favorável para o surgimento dos primeiros bancos comerciais privados no Brasil, o Banco Comercial do Rio de Janeiro (1838) e o Banco Comercial da Bahia (1845), dinamizando os principais centros comerciais.⁴⁵⁴

De acordo com Pereira da Costa, em 1847 um grupo de comerciantes, entre eles, Francisco Antônio de Oliveira, José Pires Ferreira e José Jerônimo Monteiro, uniram-se para formar uma instituição bancária, a qual deram o nome de Banco Comercial de Pernambuco.

Segundo o referido projeto que estatutos, destinava-se o banco a depósito de dinheiros, empréstimos e descontos, com o capital até rs. 1.000:000\$000, divididos em dez mil ações de 100\$000, podendo porém esse capital ser elevado a quantia superior por deliberação da assembleia geral dos acionistas.⁴⁵⁵

Pereira da Costa afirma que um segundo banco também estava sendo organizado naquele ano com um capital de 200:000\$000, mas nenhum dos dois chegou a funcionar⁴⁵⁶.

Após a aprovação do Código Comercial, havia mais segurança para se investir o capital na fundação dos bancos. Carlos Gabriel Guimarães cita a definição de banqueiro contida no Código, “é o comerciante que tem profissão habitual de seu comércio as operações chamadas de banco.” Além disso, ressalta que os bancos estavam autorizados realizar operações comerciais de crédito e empréstimos, porém, não havia uma regulamentação sobre as hipotecas do que chamavam *bens de raiz*, quando referente a terras, que não eram consideradas para fazer esse tipo de transação. Por esse motivo, continuava a existir um antigo modelo de empréstimos que ligava fazendeiros, comissários e bancos. Para os negociantes, ainda era lucrativo a acumulação de imóveis para serem usados, principalmente, como alternativa para aplicação como *bem de raiz*⁴⁵⁷.

De acordo com Peter Eisenberg, o instrumento mais eficaz de obtenção de subsídio pelos agricultores, era feito indiretamente com um banco através do comissário, ou na relação direta comissário-agricultor. O agricultor conseguia o dinheiro

⁴⁵⁴ Ibid., p. 27.

⁴⁵⁵ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Volume 7. Recife: Fundarpe, 1983. p. 491.

⁴⁵⁶ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Volume 7. Recife: Fundarpe, 1983. p. 491.

⁴⁵⁷ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A Presença Inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854 – 1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808 – 1840)**. Alameda: São Paulo, 2012.

através do comissário, que lhe cobrava 6% de juros ao mês no pagamento do empréstimo de curto prazo. O comissário, em contrapartida, pegava o dinheiro emprestado aos bancos comerciais que, em 1850, tinham uma taxa de juros flutuante entre 0,75% e 1% ao mês⁴⁵⁸, ou seja, lucro para o comissário. Quando os produtores não podiam pagar a dívida, os comissários podiam tomar seus escravos, fator de produção que representava o maior investimento, ou usavam hipotecas como pagamento⁴⁵⁹.

O Banco de Pernambuco foi fundado definitivamente em 1851, Um banco provincial de depósito e desconto onde seriam realizados empréstimos e depósitos com o capital até 1.000:000\$000, divididos em dez mil ações de 100\$000. O capital inicial foi de mais de 400 contos. Estavam envolvidos na empresa com a contribuição das maiores quantias, os três irmãos Cavalcanti, os negociantes Manuel Gonçalves da Silva, Luiz Gomes Ferreira, Francisco Antonio de Oliveira, João Pinto de Lemos e Filho, também se envolveram algumas casas estrangeiras e outras pessoas ricas. Cada um desses assinou dez contos de réis, nas palavras do jornal *Correio Mercantil*, “não errarei dizendo que de certa época para cá é a primeira coisa que tenho visto nesta terra que me viu nascer que não sofreu embaraços em seu começo pelo maldito espírito de partido.”⁴⁶⁰

Referia-se as disputas entre liberais e conservadores já tratadas acima. Esses dois partidos discordavam acerca das reformas. De acordo com Guimarães, Hollanda Cavalcanti encaminhou ao Senado, em 1850, um projeto que defendia a criação de bancos emissores nas Províncias com relações recíprocas com o Tesouro Nacional⁴⁶¹, ou seja, mais uma vez se posicionava contra as reformas centralizadoras.

De acordo com Bruna Dourado, a diretoria do banco era composta, em parte, por comerciantes de grosso trato envolvidos no tráfico de escravos, entre eles, Francisco Antonio de Oliveira, João Pinto de Lemos & Filho, Manoel Ignácio de Oliveira, Manoel Gonçalves da Silva, Elias Batista da Silva, N. Otto Bieber & Cia, além do proprietário de engenhos Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque⁴⁶².

O Banco de Pernambuco, junto com outros quatro bancos particulares, fizeram parte de um plano do Ministério da Fazenda para equilibrar, com o Banco do Brasil, a

⁴⁵⁸ EIZEMBERG, Peter L.. **Modernização sem Mudança:** a indústria açucareira em Pernambuco (1840/1910). Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977. p. 89.

⁴⁵⁹ Ibid., p. 89.

⁴⁶⁰ BN - Hemeroteca Digital. *Correio Mercantil*. 06 de dezembro de 1851.

⁴⁶¹ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A Presença Inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial:** os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854 – 1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808 – 1840). Alameda: São Paulo, 2012. p. 84.

⁴⁶² DOURADO, Bruna Iglezias. **Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. UFF, Dissertação (Mestrado), 2015. p. 33.

falta de metais e notas do tesouro.⁴⁶³ O controle da moeda e a política de centralização do Estado Imperial brasileiro, foram as fontes de poder e controle dos bancos privados. De acordo com João Fragoso, apesar da interferência do Estado na economia e do crescimento das casas bancárias e do crédito no Brasil, haviam mecanismos de controle sobre as poupanças nacionais que persistiam no país, onde os capitalistas ainda concentravam poder sobre a usura e as companhias seguradoras.⁴⁶⁴

Para Pernambuco, isso significou a concentração de capital e de casas comerciais nas mãos de comerciantes estrangeiros que passaram a investir e depositar seu dinheiro nos bancos. De acordo com Bruna Dourado, os investimentos crescentes na indústria açucareira no século XIX, não ocorreram pelos investimentos de capital nos bancos pelos proprietários agrícolas, mas pelos comerciantes de grosso trato⁴⁶⁵.

Em 1853, há a composição das primeiras diretorias das caixas filiais do Banco do Brasil. De início a proposta era convidar Augusto Frederico de Oliveira para assumir o cargo da presidência da sede em Pernambuco, “pela experiência adquirida pelo convívio com seu pai”⁴⁶⁶. A disputa por cargos nas várias sedes do Banco do Brasil estava ligada aos interesses em obter maior controle sobre as atividades econômicas.

Como Francisco Antonio de Oliveira e o filho Augusto mantinham parte da renda através da usura, havia então interesse na ocupação desses cargos, principalmente por terem investido parte de seus capitais nas instituições bancárias, e, com a proximidade do fim do tráfico, era preciso investir o dinheiro em outros negócios. Contudo, o primeiro presidente da filial do Banco do Brasil em Pernambuco a ocupar o cargo, em 1855, foi o Visconde de Suassuna, entre os diretores estava o negociante João Pinto de Lemos⁴⁶⁷.

⁴⁶³ SÁEZ, Hernán Enrique Lara. **A evasão de ouro dos fundos bancários em meados do século XIX e suas consequências para a política econômica.** Almanack. N. 01, Guarulhos, 1º semestre 2011. pp.66-87.

⁴⁶⁴ FRAGOSO, João. **Barões do Café e sistema agrário: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888).** Rio de Janeiro: 7 letras, 2013. p. 167.

⁴⁶⁵ DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. UFF, Dissertação (Mestrado), 2015. p. 104.

⁴⁶⁶ BN - Hemeroteca Digital. Correio Mercantil e instrutivo, Político, Universal. 16 de outubro de 1855.

⁴⁶⁷ GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. **O Banco e a Ordem:** política e finanças no Império brasileiro (1853 – 1866). USP: São Paulo, 2010, Tese de Doutorado.

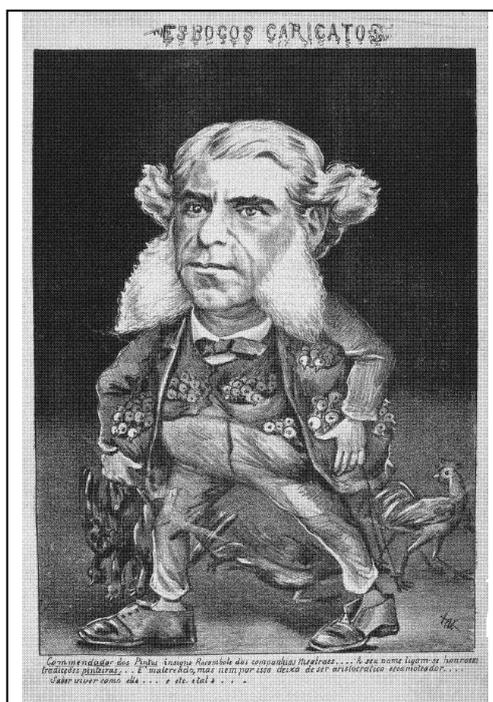


Figura 9: Caricatura de João Pinto de Lemos. "Comendador dos Pintos insigne Rocambole das companhias Maestrais... A seu nome ligam-se honrosas tradições pinteiras... É malereado, mas nem por isso deixa de ser aristocrático escamoteador... Saber viver como ele... e etc. e tal..." Fonte: BN-Hemeroteca Digital. América Ilustrada. 11 de maio de 1879.

João Pinto de Lemos era comerciante nascido em Portugal, naturalizado brasileiro. Atuou no comércio desde a década de 1820. Não era especialista no comércio negreiro, mas contrabandeou escravos quando da ilegalidade do tráfico. Foi consignatário em 1845, do brigue sardo *Dario*, vindo de Angola para Pernambuco, e, da Guiné, do patacho espanhol *Calúnia*, em 1847.⁴⁶⁸ Também possuía estabelecimento para venda de escravos para fora de Pernambuco⁴⁶⁹ e se envolveu na viagem que fez o brigue *Diligência*, apreendido pela corveta *Star* em dezembro de 1844, durante uma viagem de Pernambuco às ilhas de São Tomé e Príncipe, com escala pelos portos da Costa da Mina⁴⁷⁰. Era um negócio que envolvia os comerciantes Ângelo Francisco Carneiro, João Pinto de Lemos e Manoel Joaquim Ramos e Silva⁴⁷¹, todos já haviam comercializado escravos com Francisco de Oliveira.

A sociedade com Oliveira ia além do comércio negreiro, eram aliados políticos, aliança que se estendia para seu filho João Pinto de Lemos Jr., que também apoiava seus

⁴⁶⁸ DOURADO, Bruna Iglezias. **Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871):** A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. UFF, Dissertação (Mestrado), 2015. p. 32.

⁴⁶⁹ DOURADO, Bruna Iglezias Motta. **Os negociantes de grosso trato no Recife:** um estudo de caso sobre as trajetórias de João Pinto de Lemos e Manoel Joaquim Ramos e Silva (Pernambuco, 1830 – 1877). In RIBEIRO, Gladys Sabina; MARTINS, Ismênia de Lima; FERREIRA, Tânia Bessone da Cruz. (orgs) O oitocentos sob novas perspectivas. São Paulo: Alameda, 2014.

⁴⁷⁰ AHI. Comissões Mistas. *Diligência* (1844-1846).

⁴⁷¹ ALBUQUERQUE,, Aline De Biase. **O Caso do Patacho Nova Granada:** Comerciantes, trabalhadores do mar e escravos no aumento da repressão ao tráfico de africanos para o Brasil (1839-1860). Departamento de História da UFPE. Monografia. 2013.

projetos, ajudando Oliveira em algumas situações embaraçosas na Câmara dos Vereadores⁴⁷². Ambos eram simpatizantes do Partido Conservador e se ajudaram mutuamente na repressão à Praieira. O filho de Oliveira, o Júnior, lutou no mesmo batalhão do Filho de João Pinto de Lemos e, juntos, receberam a Ordem de Cristo. O jornal liberal *O Cometa* denunciou a aproximação dos dois negociantes afirmando que Oliveira, em uma das viagens que fez para o Rio de Janeiro em 1843, pagou os custos do processo que deu a João Pinto de Lemos seu título de Comendador da Ordem de Cristo.⁴⁷³

Estavam envolvidos na nova fase do capital mundial que se apoiava no desenvolvimento de companhias e empresas de serviços. Estiveram juntos na Associação Comercial de Pernambuco, onde João Pinto de Lemos foi Presidente, no Banco de Pernambuco e na Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor.

1.1.2 – Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor

O crescimento das cidades, da população, e a crescente circulação de mercadorias, aumentaram o deslocamento de pessoas pelos mares e rios. Os barcos a vela já não eram suficientes para abarcar esse transporte, uma vez que os navios a vapor eram mais rápidos e proporcionavam mais conforto, além do alargamento das relações comerciais e econômicas no país. Para organizar esse transporte, o Brasil criou bases legais e jurídicas que deram respaldo a formação de companhias e empresas de navegação⁴⁷⁴.

De acordo com Suely Almeida, desde 1835 que se almejava uma companhia de navegação para Pernambuco, pois seria um avanço no transporte do açúcar produzido na Província além de proporcionar o desenvolvimento do comércio de outras Províncias por onde a companhia teria autorização de embarcar e desembarcar mercadorias e pessoas⁴⁷⁵. As Companhias de Navegação também integravam as províncias politicamente ajudando a unir-se ao poder central.

Foi pelo Decreto nº 1.113, de 31 de Janeiro de 1853, que se concedeu a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, Luiz Gomes Ferreira, Manoel Gonçalves da Silva, Ferd, Bieber, Elias Baptista da Silva, Manoel Ignacio de Oliveira,

⁴⁷² O Liberal Pernambucano. . 04 de agosto de 1853.

⁴⁷³ APEJE. O Cometa 14 de setembro de 1843.

⁴⁷⁴ DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871): A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos**. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015.

⁴⁷⁵ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **A Companhia Pernambucana de Navegação**. UFPE: Recife, Dissertação (Mestrado), 1989.

José Jeronymo Monteiro, João Pinto de Lemos, Manoel Joaquim Ramos e Silva e Francisco Antonio de Oliveira, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, o privilégio exclusivo, pelo período de vinte anos, “para a navegação por vapor entre o porto da Cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até ao porto da Cidade da Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermédios”⁴⁷⁶.

Além dos vinte anos de privilégio, a companhia recebeu 84 contos de réis do cofre geral e mais 60 contos pagos pelas províncias, um total de 144 contos de réis que seriam repassados mensal e anualmente⁴⁷⁷.

A companhia seria responsável pelo transporte de passageiros e produtos variados, tendo entre seus acionistas, pessoas influentes no comércio de Pernambuco, como os seus fundadores, muitos já haviam traficando escravos, além de políticos importantes, como Francisco do Rego Barros e estrangeiros como George Patchiss e Humphy H. Infs⁴⁷⁸.

Uma das exigências para autorizar o funcionamento da companhia era a de que a mesma teria que entregar seus navios para comporem a frota da marinha quando houvesse necessidade, além de se comprometerem a estar afastada de quaisquer questões políticas e de contrabando de mercadorias e de escravos. Com a maior parte da documentação referente à companhia se restringe aos anos posteriores a 1855, não se pode verificar se houve envolvimento com o tráfico.

A companhia passou a funcionar em dezembro de 1855, quando manda fazer viagem o seu primeiro navio *Marquês de Olinda*, o que significa que Francisco Antonio de Oliveira não viveu para ver a sua empresa funcionando.

Apesar de ter iniciado as atividades, havia muitos problemas na infra-estrutura dos portos que não estavam adaptados as necessidades que um navio a vapor exigia. Pernambuco precisava investir em obras que melhorassem os portos, estradas e pontes. A Companhia de Obras Públicas, apesar dos esforços, não conseguiu priorizar as obras que beneficiavam a navegação a vapor e, como vimos a cima, havia falta de dinheiro das loterias da Província e conflitos políticos que dificultavam a priorização. O capital investido por Oliveira na companhia se diluiu na água logo na primeira viagem que realizou o *Marquês de Olinda*, que naufragou devido aos problemas de infra-estrutura

⁴⁷⁶ Coleção de Leis do Império do Brasil - 1853, Página 53 Vol. 1 pt II. Decreto nº 1.113, de 31 de Janeiro de 1853. Concede o direito para a fundação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1113-31-janeiro-1853-558735-publicacaooriginal-80278-pe.html>> Acessado em 04 de fevereiro de 2014.

⁴⁷⁷ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **A Companhia Pernambucana de Navegação**. UFPE: Recife, Dissertação (Mestrado), 1989.

⁴⁷⁸ Idem, 1989.

Suely Almeida coloca esse acontecimento como a principal causa pela qual as atividades da companhia foram suspensas e, apesar de só retomarem as atividades 5 anos depois em 1860⁴⁷⁹, a Companhia durou cinco décadas.

Francisco Antonio de Oliveira foi comerciante, político envolvido nas obras públicas, banqueiro, empresário. Essas atividades não representam apenas mudanças na vida desse indivíduo, mas também as mudanças que vinham acontecendo no Brasil no século XIX. Oliveira soube usar ao seu favor os novos ventos que sopraram.

De grande traficante de escravos, para Barão de Beberibe, sua trajetória de vida aponta para o conhecimento de uma elite comercial do século XIX e seu processo de enriquecimento. Esse grupo não se contentou com sua posição como ricos, isso já não era suficiente, era preciso ser nobre, ter influência política, estar dentro do grupo, ter visibilidade, para, entre tantas coisas, controlar seus próprios negócios, fossem eles legais ou não. Oliveira passou pelas várias modificações políticas, econômicas e sociais que o Brasil enfrentou na sua construção como Nação. Fez parte delas, enriquecendo como comerciante e como político e estreitando laços com indivíduos importantes do Império e, por fim, passando a participar da nova fase do capital mundial investindo seu dinheiro em vários negócios e garantindo a manutenção de sua fortuna para as próximas gerações.

As relações construídas por Oliveira indicam uma rede que perpassa por diferentes espaços sociais, mas que, quando interligada, aponta para relevantes fatos da história do Brasil, e mesmo que ainda precise ser mais bem explorada no futuro, essa rede já indica que os passos percorridos por Oliveira deixaram marcas profundas.

⁴⁷⁹ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **A Companhia Pernambucana de Navegação**. UFPE: Recife, Dissertação (Mestrado), 1989.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória de vida de Francisco Antonio de Oliveira, seus envolvimento comerciais, políticos e individuais, contribuem para a compreensão de que o tráfico de escravos funcionava através de uma rede intercontinental, onde Pernambuco ganhou certo lugar de destaque, entre outros motivos, por apresentar uma comunidade de traficantes de escravos atuante, contribuindo para a continuidade desse comércio ilícito.

O comércio negreiro exigia uma rede de conexões e dificilmente os negociantes agiam sozinhos. Dessa forma, Oliveira esteve envolvido com os principais comerciantes de escravos em Pernambuco, desde o seu período legal, quando se especializou nos negócios e conseguiu acumular grande capital, período em que também esteve envolvido em sociedades filantrópicas. Seu ápice no comércio negreiro foi entre os anos de 1822-1831, quando esteve comprometido com pelo menos vinte e cinco viagens para a África no intuito de buscar escravos, fazendo dele o negociante em Pernambuco que mais teria importado escravos para a província e até para outras partes do Brasil nesse período.

Entre os navios com envolvimento de Oliveira, estava o brigue *Activo*, sociedade dividida com Joaquim Ferreira dos Santos. A apreensão do *Activo*, em 1826, e o processo de indenização à Comissão Mista, no ano de 1843, aconteceram no momento em que o Brasil discutia com a Inglaterra questões referentes ao fim do tráfico de escravos e a aceitação ou não da promulgação do *Equipament Act*, de 1839. Essa situação gerou a insatisfação de vários traficantes de escravos que uniram-se para pedir o pagamento de indenizações pela apreensão de seus navios, contudo é provável que apenas o *Activo* tenha recebido sua compensação pela Comissão Mista de Londres.

Após 1831, com a ilegalidade do tráfico, Oliveira, apesar de, provavelmente, não ter abandonado por completo os negócios negreiros, passou a investir na carreira política como Vereador na Província, cargo que exerceu por mais de vinte anos. Esse foi um período, na maior parte, promissor, onde pode estreitar laços com importantes personagens da política Imperial que renderam cargos para seus filhos, mesmo após sua morte em 1855.

Foi na política que Francisco Antonio de Oliveira aproximou-se das obras públicas e do Barão da Boa Vista, Presidente da Província de Pernambuco (1837-1844), que incentivava o comércio e oferecia certas vantagens aqueles com quem compartilhava interesses do partido Conservador. Dessa forma, para continuar

defendendo seus benefícios econômicos, manteve-se ativo na política, principalmente durante as Insurreições Liberais, quando esteve sempre ao lado do Governo Imperial, ajudando a suprimir, desde a Confederação do Equador, à Revolução Praieira.

Seus interesses políticos estavam associados aos interesses econômicos. Com as ameaças de fim do tráfico de escravos para o Brasil, e com a nova mentalidade capitalista que ia ganhando espaço, Oliveira passou a investir em novas formas de ganhar dinheiro, através da fundação de empresas de serviços, bancos e outras associações, conjuntamente com traficantes de escravos e com seus parceiros políticos.

A diversificação dos negócios foi importante para a preservação da sua fortuna, uma vez que sua atuação no tráfico após a lei de 1831 havia diminuído consideravelmente. Sua trajetória de vida como grande comerciante, filantropo, político e empresário, aponta para a busca do que resultou no título de Barão de Beberibe, concedido pelo Imperador D. Pedro II, em 1853, pelos serviços prestados ao Império. Contudo, parecia mais um barão em meio a tantos outros, sua busca pela respeitabilidade e notoriedade não se consolidaram com o baronato, pois a imagem de traficante de escravos, por mais que tentasse reverter, não foi esquecida em Pernambuco, e mesmo que alguns vissem distinção na sua pessoa, o tráfico continuava como uma mácula para aqueles que lhes fazia oposição política. Seu reconhecimento ocorreu através de sua atuação na fundação de empresas e bancos.

Apesar disso, sua fortuna e prestígio foram essenciais para a promoção de seus filhos no cenário político-econômico. De acordo com João Fragoso, “Para os filhos da elite, a atividade empresarial, mais precisamente a usura, representava a possibilidade de se manter no mesmo status econômico-social de seus pais”⁴⁸⁰.

Oliveira não deixou de investir na educação dos filhos, que estudaram em Paris. Miguel Augusto de Oliveira passou a cuidar das propriedades da família, destacando-se como conselheiro fiscal do Instituto Pernambucano de Agricultura⁴⁸¹. O filho mais novo pelo primeiro casamento, homônimo do pai, Francisco Antonio de Oliveira Jr., era ainda menor de idade quando da morte da mãe, contudo, já crescido, lutou contra a Revolução Praieira em 1848, feito que lhe rendeu a comenda de Cavaleiro da Ordem de Cristo⁴⁸².

Mas foi através do filho mais velho, Augusto, que Francisco Antonio de Oliveira deixou seu legado. Augusto esteve durante algum tempo próximo aos negócios do pai,

⁴⁸⁰ FRAGOSO, João. **Barões do Café e sistema agrário escravista**: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888). Rio de Janeiro: 7 letras, 2013. p. 134.

⁴⁸¹ BN - Hemeroteca Digital. Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro; e; Memórias da viagem de SSMMII, 1º Volume.

⁴⁸² BN – Hemeroteca Digital. A União. 27 de março de 1849.

no comércio de algodão, provavelmente esteve envolvido também no comércio negreiro, possuía uma empresa com o pai, Francisco Antonio de Oliveira & filho⁴⁸³. Em 1843, fez parte do Ministério de Relações Exteriores como adido de 1ª classe na França⁴⁸⁴. Em 1845, tornou-se deputado geral, residindo no Rio de Janeiro, uma candidatura apoiada pelo pai e, conseqüentemente, por seus aliados. Ainda exercia o mesmo cargo em 1879 quando faleceu. Ao iniciar-se na carreira política na Corte, Augusto representou o Partido Conservador, mas os interesses do pai pareciam vir em primeiro lugar, defendendo-o, inclusive, no caso do pagamento de indenização do brigue *Activo*.

Em 1854, foi-lhe concedido, junto a Frederico Coulon, por Decreto Real, o privilégio exclusivo por quinze anos para estabelecerem no porto de Pernambuco “um ou dois Vapores, a fim de serem empregados no serviço do mesmo porto.”⁴⁸⁵ Além disso, ainda junto ao seu pai, poucos meses antes de sua morte, Augusto investiu na compra de ações da Estrada de Ferro D. Pedro II, no Rio de Janeiro⁴⁸⁶, indicando estar atento sobre o crescimento das cidades e à procura por novos investimentos.

Augusto, apesar de ser conhecido como o *enfant gâté* (criança mimada), não apenas herdara sua fortuna, mas também seus importantes aliados, que, mesmo dezessete anos depois da morte de Oliveira, o indicaram mais uma vez ao cargo de deputado geral com ajuda do Pe. Pinto de Campos e do Visconde Camaragibe. Também tinha amizade com José Thomas Nabuco de Araújo, para quem enviava dinheiro em momentos de dificuldade e resolvia problemas em suas propriedades em Pernambuco. Em troca, Augusto pedia favores políticos e cargos para seu irmão Oliveira Jr. e cunhado.

O meu mano Yoyó [Oliveira Jr.] tem lhe feito honra pela nomeação que lhe deve de Juiz Municipal de Olinda (...) lhe já deseja ser removido para uma das varas municipais desta Capital (...) Como mais um favor, peço que lhe faça a minha pessoa, de se lembrar do meu

⁴⁸³ BN – Hemeroteca Digital. A união. 17 de agosto de 1846.

⁴⁸⁴ Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa da quinta legislatura, em 1843 pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1843. The Library of the University of Califórnia, disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=Gn4-AQAAMAAJ&pg=PA36&lpg=PA36&dq=minist%C3%A9rio+%22augusto+frederico+de+oliveira%22&source=bl&ots=bkvBcEacI_&sig=63vzFDOEA1QSD15JbA6NKizFmHM&hl=pt-BR&sa=X&ei=18ppVbTyI5DlsAS_44CgBQ&ved=0CCAQ6AEwAQ#v=onepage&q=minist%C3%A9rio%20%22augusto%20frederico%20de%20oliveira%22&f=false> Acessado em 30/05/2015.

⁴⁸⁵ Decreto nº 1.511, de 30 de Dezembro de 1854. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1854, Página 431 Vol. 1 pt I <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1511-30-dezembro-1854-590749-publicacaooriginal-115842-pe.html>> Acesso dia: 02/04/2014.

⁴⁸⁶ HDBN. Diário do Rio de Janeiro. 03/06/1855.

cunhado o Bacharel Virgílio de Gusmão Coelho, moço cordato e sisudo (...) ⁴⁸⁷

Apesar de seu envolvimento na política, não deixou de investir, assim como o pai, no setor empresarial. Manteve contato com um dos maiores empresários do Brasil no século XIX, o Barão de Mauá⁴⁸⁸. Augusto pediu mais uma vez a ajuda política de Nabuco de Araújo, para a realização de um projeto conjunto com o Barão.

(...) ultimamente em Londres combinei com o Barão de Mauá levar a feito dois grandes melhoramentos de que necessita esse país, se por ventura o Governo fizesse as devidas concessões – O 1º (sempre objeto predileto dos meus sonhos) é o melhoramento deste porto [do Recife] com tudo que diz respeito, o 2º é o telégrafo elétrico em toda a costa, ficando o transatlântico para depois de estabelecido entre os Estados Unidos e a Inglaterra, afim de não incorrer no risco das experiências.

(...) O nome do Barão de Mauá é altamente conceituado em Londres, o meu, posto que novo, não podendo ter a mesma vantagem (...) nós, porém aproveitamos das vantagens das nossas posições comerciais para realizar melhoramentos que nosso país reclama. ⁴⁸⁹

Não se sabe se essas obras em parceria com Mauá foram realizadas, mas, a partir do caminho traçado pelo filho, também podemos apreender parte da influência paterna nos seus negócios. Augusto procurou dar continuidade aos feitos do pai, não apenas nos negócios, mas também nas posses que herdara, entre elas, deu especial atenção a propriedade da Ponte do Uchoa, o Palacete Beberibe, em seu testamento. Pedia a seu irmão Miguel para que a propriedade nunca fosse vendida para ninguém fora da família, e que sempre se conservasse seu jardim e o palacete da mesma forma como seu pai havia deixado⁴⁹⁰.

⁴⁸⁷ IHGB. Coleção Senador Nabuco. DL364.88. Carta de Augusto Frederico de Oliveira, PE, 1863-70. Correspondência de 13 de dezembro de 1865.

⁴⁸⁸ De acordo com Carlos Gabriel Guimarães: “Irineu Evangelista de Souza, o futuro Barão, e depois Visconde de Mauá, ex-caixeiro da firma comercial do negociante de grosso trato português e traficante de escravos João Rodrigues Pereira de Almeida, o barão de Ubá de Vassouras, sócio da casa comercial inglesa Carruthers & Cia., (...) ex-presidente da Sociedade dos Assinantes da Praça 1846-1847 (atual Associação Comercial do Rio de Janeiro), com negócios no setor manufatureiro, como o estabelecimento de Ponta D’Areia, membro da Comissão Organizadora do Código Comercial e deputado efetivo pelo Partido Liberal (Rio Grande do Sul) de 1857-1867, (...) organizou primeiramente o Banco do Brasil (...) em 1851, e depois, (...) organizou a Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia., em 1854 no Rio de Janeiro.” GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A Presença Inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial:** os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854 – 1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808 – 1840). Alameda: São Paulo, 2012. p. 31.

⁴⁸⁹ IHGB. Coleção Senador Nabuco. DL364.88. Carta de Augusto Frederico de Oliveira, PE, 1863-70. Correspondência de 13 de dezembro de 1865.

⁴⁹⁰ Memorial de Justiça de Pernambuco. Processo Tribunal da Relação de Pernambuco. Agravante: Miguel Augusto de Oliveira. Agravado: Eduardo Cândido de Oliveira. N° 5865, 1879.

O legado de Francisco Antonio de Oliveira parecia ainda presente mesmo após anos de sua morte e, no século XX ainda se falava sobre seus parentes na imprensa, como “distintíssima família” e “família nobre do estado”⁴⁹¹

De traficante de escravos a Barão de Beberibe, Francisco Antonio de Oliveira adaptou-se as mudanças na dinamização econômica brasileira, aumentou sua fortuna e influência, e deixou, assim como fizeram outros comerciantes brasileiros, seu legado para sua família. Apesar desse estudo, ainda existem ligações de Oliveira que precisam ser investigadas e que possivelmente revelarão aspectos da história empresarial em Pernambuco e no Brasil, já que houve a permanência de interesses do grupo mercantil nas atividades econômicas. Portanto, ao inserir esse personagem na história nacional, percebe-se como o tráfico deixou sua marca na formação das grandes fortunas em Pernambuco do século XIX e na sociedade como um todo.

⁴⁹¹ BN – Hemeroteca Digital. A Província. 26 de junho de 1918, e Jornal do Brasil. 24 de agosto de 1937.

FONTES

1. Arquivo Histórico da ALEPE (Assembléia Legislativa do Estado de Pernambuco):

- Livro de atas da Assembléia Provincial, 1846 – 1847.

2. Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI)

- Comissão Mista: Trafico de negros, Brasil – Grã-Bretanha. Embarcação: *Activo* (1827-1859) e *Diligência* (1844-1846)
- Comissões Mistas (outros bloqueios). *Rob Roy* (Bergantim). Lata 51, maço 3 e 3A.

3. Arquivo Nacional

- Junta do Comércio, cx. 398, pacote 1

4. Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT).

- AHU - Documentos do Consulado Português.

5. Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE):

- Documentos manuscritos:

- Companhia do Beberibe, Relatórios, Cx. 1.
- Câmara Municipal. CM – 31
- Livro da Alfândega P. R. – 15 – 1819/1825
- Livro da Vigilância Sanitária do Porto do Recife; Provedoria-mor da Saúde; Volume nº 01, (1813 – 1829).

- Livros raros:

- OLIVEIRA, Miguel Augusto de. **Poesias Diversas**. Paris, 1844.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Província de Pernambuco, 1860 – 1864.

- Jornais:

- A Marmota Pernambucana
- A Voz do Brasil.
- Diabo a Quatro.
- O Cometa.
- O Mundo da Lua.

6. Biblioteca Nacional (BN):

- Documentos manuscritos:

- Fundo Coleção documentos biográficos. C – 0352, 002.

- Hemeroteca Digital:

- Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro
- Annaes do Parlamento Brasileiro
- A União
- Aurora Fluminense
- Bússola da Liberdade
- Correio Mercantil
- Correio Mercantil, e instructivo, político, universal
- Correio Oficial
- Diario Fluminense
- Diario Mercantil
- Diário Novo
- Diario de Pernambuco
- Diario do Rio de Janeiro
- Jornal do Commercio
- Jornal do Recife

- O Cruzeiro
- O Despertador
- O Formigão.
- O Liberal Pernambucano
- O Olindense

7. Instituto Histórico Brasileiro (IHGB):

- Coleção Senador Nabuco. Lata 364, Doc. 88. 28 de setembro de 1870.

8. Instituto Arqueológico Histórico Geográfico de Pernambuco (IAHGP):

- Livro de Notas do Tabelião Bezerra 1844-45
- Livro de Vereações e Accordos da Câmara do Recife (1829 – 1833)
- Fundo Visconde Camaragibe – FVC – Caixa 0001. Carta de Pe. Joaquim Pinto de Campos ao Visconde Camaragibe. 23 de agosto de 1872.
- Inventário de Antonio de Queirós Monteiro Regadas, 1832
- Inventário de Maria Gertrudes Carneiro, 1845

9. Laboratório de Pesquisa e Ensino de História da UFPE (LAPEH – UFPE):

- Jornais:

- Diário de Pernambuco

- Documentos manuscritos:

- AHU_cx. 208 – 9, Doc.:14163, anexo 23. AHU_cx. 213, Doc.: 14497
- AHU_ACL_CU_015, Cx. 273, D. 18211.

10. The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD):

- Disponível em: < www.slavevoyages.org >

- Viagens n°: 748, 3332, 47137, 49773

11. Naval Database:

Disponível em: <<http://www.pbenyon.plus.com/18-1900/A/00387.html>> Acessado em 02/07/2012.

- Dados sobre o navio de guerra *Atholl*.

12. Coleção de Leis do Império do Brasil

Disponível em:

<<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=53479&norma=69321>> Acessado em 25 de junho de 2015.

- 1854. Decreto n° 1030, de 1° de setembro de 1892. Aprova a reforma dos estatutos da Companhia do Beberibe.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. **O Caso do Patacho Nova Granada: Comerciantes, trabalhadores do mar e escravos no aumento da repressão ao tráfico de africanos para o Brasil (1839-1860).** Departamento de História da UFPE. Monografia. 2013.

_____ **De traficante de escravos a visconde de Loures: a trajetória atlântica de Angelo Francisco Carneiro.** Anais do 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. 2015.

ALBUQUERQUE, Débora de Souza Leão; VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. **Financiamento e Organização do tráfico de escravos para Pernambuco no século XIX.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **A Companhia Pernambucana de Navegação.** UFPE: Recife, Dissertação (Mestrado), 1989.

ANDRADE, Manoel Correia de. **As sedições de 1831 em Pernambuco.** Revista de História da USP, n°28.

_____ **A Guerra dos Cabanos.** Recife: Editora Universitária da UFPE, 2005.

ARAÚJO, José Thomaz Nabuco de. **Justa Apreciação do predomínio do Partido Praieiro ou História da dominação da Praia.** Typographia Nacional: Pernambuco, 1847.

ARRAIS, Raimundo. **Pântano e o riacho: A formação do espaço público no Recife do século XIX.** São Paulo: Humanitas/FFCLH/USP, 2004.

BARRETO, Luis do Rego. **Memória Justificativa sobre a conduta do Marechal de Campo Luiz do Rego Barreto durante o tempo em que foi Governador de Pernambuco.** Recife: CEPE, 1991.

BARROS, José D'Assunção. **O Campo da História: especialidades e abordagens**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2004.

BASILE, Marcello. **O laboratório da Nação: a era regencial (1831 – 1840)**. In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial Vol. II: 1831 – 1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

BERTRAND, Michel. **De La família a La red de socibilidad**. *Revista Mexicana de Sociologia*. N° 2, Vol 61. Abril e Junho de 1999. pp. 107 – 135.

BETHELL, Leslie. **A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a Questão do Tráfico de Escravos 1807 - 1869**. Rio de Janeiro, Editora da Universidade de São Paulo, 1976.

BOURDIER, Pierre. **A ilusão biográfica**. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. (orgs.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2006.

_____ **Sobre el campo político**. Conversacion com Philippe Fritsch, Lyon, 11 de febrero de 1999. Lyon: Press Universitaires de Lyon, 2000.

CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Dívidas e fortuna ou riqueza e destino: O caso dos Cavalcanti de Albuquerque em Pernambuco (1801-1880)**. *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*. n° 33.2, 2015.

_____ **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844)**. Editora Universitária da UFPE: Recife, 2013.

CAETANO, Antonio Alves. **A Companhia de Seguros Fidelidade e as suas agências no Brasil**. Comunicação apresentada ao XIII Congresso Internacional da AHILA (Associação Internacional de Investigadores de História da América Latina), realizado na Universidade dos Açores, em Ponta Delgada (S. Miguel, Açores).

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas; CARVALHO, Marcus J. M. de. **A Insurreição Praieira**. Almanak Braziliense, n° 8, novembro de 2008.

_____ **O retalho do comércio**: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830 – 1870. Recife, Tese (Doutorado em História). UFPE. PPGH, 2012.

CANDIDO, Mariana P. **Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o atlântico setecentista** in: GUEDES, Roberto (org.). África, brasileiros e portugueses – séculos XVI – XIX. Mauad: Rio de Janeiro, 2013.

CAPELA, José. **Conde de Ferreira & C^a**. Traficantes de escravos. Porto: Edições Afrontamentos, 2012.

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

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

CARVALHO, Gisele Melo de. **Interiores residenciais recifenses**: A cultura francesa na casa burguesa do Recife no século XIX. Dissertação (Mestrado) PPGH, UFPE, 2002.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem. Teatro das sombras**. (9^a ed.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

CARVALHO, Marcus J. M. de. **Movimentos Sociais em Pernambuco (1831-1848)**. In GRIMBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). O Brasil Imperial (1831-1870) Vol. II. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2009.

_____ **Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850**. 2^a ed. Recife, Editora Universitária da UFPE, 2010.

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

_____ **A repressão ao tráfico Atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias:** os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praeiro, 1845-1848. Revista Tempo, nº27

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

_____ **O traficante de escravos, a mulher do vizinho e o chicote inglês.** Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, 2005.

_____ **Cavalcantis e cavalgados:** a formação das alianças políticas em Pernambuco, 1817 – 1824. Revista Brasileira de História. Nº36, Vol. 18. São Paulo, 1998.

CAVALCANTI JUNIOR. Manoel Nunes. **Praieiros, Guabirus e a “população”:** as eleições gerais de 1844 no Recife. Dissertação (Mestrado) PPGH-UFPE. Recife, 2001.

_____ **“O egoísmo, a degradante vingança e o Espírito de Partido”:** A história do predomínio Liberal ao movimento regressista (1834 – 1837). Tese de Doutorado em História. UFPE, 2015.

CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha; SAMPAIO, Patrícia Melo. História de Joaquinas: mulheres, **escravidão e liberdade (Brasil, Amazonas, século XIX).** Afro-Ásia, nº 46, Salvador, 2012.

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

COSTA. Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos.** Volume 9. Recife: Fundarpe, 1983.

CURTIN, Philip D. **The Atlantic Slave Trade: A Census**. The University of Wisconsin Press, 1969

CUTRIN, Luisa Moraes Silva. **Antônio José Meirelles e o Consiliador**: publicação de dissensos no Maranhão oitocentista. ANPUH – XXVIII Simpósio Nacional de História, 2015.

DOLHNIKOFF, Miriam. **O lugar das elites regionais**. Revista USP. n° 58, São Paulo, julho/agosto2003. p. 116-133.

DOMINGUES, Daniel Barros; ELTIS, David. **Pernambuco, 1561 – 1851** in ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. Yale University Press: London, 2008.

DOURADO, Bruna Iglesias Motta. **Os negociantes de grosso trato no Recife**: um estudo de caso sobre as trajetórias de João Pinto de Lemos e Manoel Joaquim Ramos e Silva (Pernambuco, 1830 – 1877). In RIBEIRO, Gladys Sabina; MARTINS, Ismênia de Lima; FERREIRA, Tânia Bessone da Cruz. (orgs) *O oitocentos sob novas perspectivas*. São Paulo: Alameda, 2014.

DOURADO, Bruna Iglesias. **Comércio de Grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837 – c. 1871)**: A trajetória do Negociante João Pinto de Lemos. Dissertação (Mestrado). PPGH UFF, 2015.

EIZEMBERG, Peter L.. **Modernização sem Mudança**: a indústria açucareira em Pernambuco (1840/1910). Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977.

ELTIS, David. **Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade**. Nova York/Oxford: Oxford University Press, 1987.

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

FARIA, Sheila F. C. **A colônia em movimento**: fortuna e família no cotidiano colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

_____ **Barões do café.** In: VAINFAS, Ronaldo. Dicionário do Brasil Imperial (1822 – 1889). Rio de Janeiro: Objetiva, 2008.

FELDMAN, Ariel. **Espaço público e formação do Estado Nacional brasileiro: Atuação política do Padre Carapuceiro (1822 – 1852).** Tese (Doutorado em História). USP, 2012.

FERNANDES, Cyra Luciana Ribeiro de Oliveira. **Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864.** Dissertação (Mestrado) UFPE, 2010.

FERREIRA, Roquinaldo. **Uma Virada nos estudos do Tráfico de Escravos.** Afro-Ásia, n° 44 (2011). pp. 309 a 311.

_____ **Biografia, Mobilidade e Cultura Atlântica: A Micro-Escala do Tráfico de Escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX.** Revista Tempo, Rio de Janeiro, janeiro de 2006. pp. 23 a 49.

FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: Séculos XVIII e XIX.** São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____ **Tráfico, cativo e liberdade, Rio de Janeiro – séculos XVII – XIX.** Civilização Brasileira, 2005.

FRAGOSO, João. **Barões do Café e sistema agrário escravista: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888).** Rio de Janeiro: 7 letras, 2013.

GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. **O Banco e a Ordem: política e finanças no Império brasileiro (1853 – 1866).** USP: São Paulo, 2010, Tese de Doutorado.

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

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A presença inglesa nas finanças e no comércio do Brasil Imperial: Os casos da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840).** São Paulo: Alameda, 2012.

_____ **Os negociantes da Praça de comércio do Rio de Janeiro de meados do século XIX:** estudos do grupo mercantil do Barão de Mauá e sua relação com o Império do Brasil. *in* SOUSA, Fernando de (coord.). *A Companhia e as relações econômicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia.* Porto: CEPESSE – Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade, 2008. pp. 291-312.

HAMILTON, Keith (ed.); SALMON, Patrick (ed.). **Slavery, Diplomacy and Empire: Britain and the Suppression of the Slave Trade, 1807 – 1975.** Sussex Academic Press, 2009.

KLEIN, Herbert S. **O Tráfico de escravos africanos para o porto do Rio de Janeiro, 1825 – 1830.** Anais de História , São Paulo, 1973. pp. 85-101.

_____ **The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade.** Princeton: Princeton University Press, 1978.

LAWSON, E. O.; THOMAS, A. E.; NWABUEZE, A. A.. **Seasonal Abundance, Morphometric Measurements and Growth Patterns in Frill Fin Goby, Bathygobius soporator from Badagry Creek, Lagos, Nigeria.** Asian Journal of Biological Sciences, nº 4, PP. 325-339

LEITE, Glacyra Lazzari. **Pernambuco 1824: A Confederação do equador.** Recife: FUNDAJ Editora Massangana, 1989.

LANG, George. **Entwisted Tongues: Comparative Creole Literatures.** Series: Textxet Studies in Comparative Literature. Rodopi Bv Editions, January, 1999.

LAW, Robin. **A carreira de Francisco Félix de Souza África Ocidental (1800-1849).** *Topoi*, Rio de Janeiro, mar. 2001. pp. 9 -39.

MACEDO, Joaquim Manoel de. **Suplemento do Anno Biographico**, 1820-1882. Vol. 1. Typographia Perseverança: Rio de Janeiro, 1880.

MAMIGONIAN, Beatriz; GRINBERG, Keila. Dossiê: “**Para Inglês ver**” Revisitando a lei de 1831. Revista estudos Afro-Asiáticos n° 1-2-3, 2007. pp. 87-90.

MARQUES, João Pedro. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo**: um percurso negro no século XIX. Revista Análise Social, volume 36 (160), 2001.

MARSON, Izabel Andrade. **Movimento Praieiro**: Imprensa, ideologia e poder político, 1842 – 1849. São Paulo: Editora Moderna, 1980.

_____ **O império do Progresso**: a Revolução Praieira. Brasiliense: São Paulo, 1987.

MARTINS, Fernanda Maria. **Os tempos da mudança**: elites, poder e redes familiares no Brasil, século XVIII e XIX. *in*: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Conquistadores e Negociantes: História de elites no Antigo Regime nos trópicos. América Lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MELLO, Ieronimo Martiniano Figueira de. **Chronica da Rebelião Praieira em 1848 e 1849**. Rio de Janeiro: Typographia do Brasil, 1850.

MENEZES; ARAÚJO; CHAMIXAES. **Águas do Prata**: História do saneamento em Pernambuco. Compesa: Recife, s/d.

MOTA, Antonia da Silva. **As famílias principais**: redes de poder no Maranhão colonial. São Luis: Edufma, 2012.

NEEDELL, Jeffrey D. **The Party of Order**: The Conservatives, the State, And Slavery in the Brazilian Monarchy, 1831 – 1871. Stanford University Press: California, 2006.

OGOT, Bethuell Allan (Editor). **História Geral da África: África do século XVI ao XVIII**. Vol. V. UNESCO representação do Brasil, Ministério da Educação do Brasil, Universidade Federal de São Carlos: Brasília, 2010.

OLIVEIRA, Manoel Antonio Vital de. **Descrição da Costa do Brasil de Pintimbu a São Bento** e de todas as barras, portos e rios do litoral da província de Pernambuco seguida de um roteiro para se demandarem as mesmas barras. Tipographya de M. E. de Faria: Recife, 1855.

PACHECO, Carlos. **Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: Uma vida de luta contra as prepotências do poder colonial em Angola (1ª parte)**. Revista Internacional de Estudos Africanos, nº 16 e 17. 1992 – 1994. pp. 49 a 102.

PANTOJA, Selma. **Gênero e comércio: as traficantes de escravos na região de Angola**. Travessias. Revista de Ciências Sociais e Humanas em Língua Portuguesa, n. 4/5, 2004, Lisboa, p. 79-97.

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

PEDREIRA, Jorge. **Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755 – 1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social**. Lisboa, Dissertação de Doutoramento em Sociologia. Universidade Nova de Lisboa, 1995.

PEIXOTO, Rafael Cupello. **O poder e a lei: o jogo político no processo de elaboração da “lei para inglês ver” (1826-1831)**. Dissertação (Mestrado). UFF, 2013.

PINHEIRO, Luana Simões. **Vozes femininas na política: uma análise sobre mulheres parlamentares no pós-constituente**. Brasília: Secretaria Especial de Política para as mulheres, 2007.

PONCIONI, Cláudia. **Pontes e Ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourerista no Brasil**. CEPE editora: Recife, 2010.

QUINTAS, Amaro. **O sentido social da Revolução Praieira**. Recife: CEPE, 2011.

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

RODRIGUES, Jaime. **O Infame Comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: UNICAMP, CECULT, 2000.

_____ **De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)**. Companhia das Letras: São Paulo, 2005.

SÁEZ, Hernán Enrique Lara. **A evasão de ouro dos fundos bancários em meados do século XIX e suas consequências para a política econômica**. Almanack. N. 01, Guarulhos, 1º semestre 2011. pp.66-87.

SANTOS, Mário Márcio de Almeida. **As Carneiradas**. Clio – Revista de Mestrado em História. N° 03, 1980. pp. 91-103.

Shaikh, Farida. **Judicial Diplomacy: British Officials and the Mixed Commission Courts**. in HAMILTON, Keith; SALMON, Patrick. **Slavery, Diplomacy and Empire: Britain and the Suppression of the Slave Trade, 1807 - 1975**. Sussex Academic Press, Brighton: Portland, 2009.

SILVA, Aberto da Costa e. **Francisco Félix de Sousa, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: EdUERJ: Sinergia, 2009.

SILVA, Antonio de Moraes. **Dicionário da Língua Portuguesa**. Vol 2.

SILVA, José Amaro Santos da. **Música e ópera no Santa Isabel: Subsídio para a História e o ensino da música no Recife**. Editora Universitária da UFPE: Recife, 2006.

SILVA, Leonardo Bruno da. **O tráfico de escravos nas relações externas de Brasil e de Portugal (1822-1850)**. Tese (Doutorado). UNESP, 2014.

SOUZA, George Félix Cabral de. **Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la Câmara Municipal de Recife (1710-1822)**. Tese (Doutorado em História) – Universidad de Salamanca: Salamanca, 2007.

SOUZA, Williams Andrade de. **Administração, Normatização e Civilidade: A Câmara Municipal do Recife e o governo da cidade (1829 – 1849)**. UFRPE, Dissertação (Mestrado), 2012.

THOMAS, Hugh. **The Slave Trade: The Story of the Atlantic Slave Trade: 1440-1870**. Simon and Schuster Paperbacks: Nova York, 1997.

TOLLENARE, L. F. de. **Notas dominicais: tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818. Parte Relativa a Pernambuco**. Empreza do Jornal do Recife: Recife, 1905.

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.