TRÁFICO & TRAFICANTES NA ILEGALIDADE

Luiz Fernando Saraiva | Silvana Andrade dos Santos | Thiago Campos Pessoa
organizadores

Coleção Temas de História Econômica

HUCITEC EDITORA

Coleção
Temas de História Econômica
VOLUME I

DIREÇÃO DE
Rita Almico
Luiz Fernando Saraiva

TRÁFICO & TRAFICANTES NA ILEGALIDADE

O comércio proibido de escravos para o Brasil (c.1831-1850)

Luiz Fernando Saraiva
Silvana Andrade dos Santos
Thiago Campos Pessoa
ORGANIZADORES

TRÁFICO & TRAFICANTES NA ILEGALIDADE

O comércio proibido de escravos para o Brasil (c.1831-1850)

Hucitec Editora
São Paulo, 2021

© Direitos autorais, 2021, de Luiz Fernando Saraiva,
Silvana Andrade dos Santos & Thiago Campos Pessoa
© Direitos de publicação da tradução reservados por
Hucitec Editora Ltda.,
Rua Dona Inácia Uchoa, 209
04110-020 São Paulo, SP.
Tel.: 55 11 3892-7772 3892-7776
www.huciteceditora.com.br

Depósito Legal efetuado.

Direção editorial
Mariana Nada

Produção editorial
Kátia Reis

Assessoria editorial
Mariana Terra

Circulação
Elvio Tezza

A utilização da imagem da obra *Navio Negreiro* (1950), de Candido Portinari, foi autorizada graciosamente por João Candido Portinari, titular dos direitos de autor do artista.

CIP-Brasil. Catalogação na Publicação
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ

T685

Tráfico & traficantes na ilegalidade : o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1831-1850) / organização Luiz Fernando Saraiva, Silvana Andrade dos Santos, Thiago Campos Pessoa. - 1. ed. - São Paulo : Hucitec, 2021.
242 p. ; 21 cm. (Temas de história econômica ; 1)

Inclui índice
ISBN 978-65-86039-88-7

1. Escravidão - Brasil - História. 2. Tráfico de escravos - Brasil - História. 3. Brasil - História - Império, 1822-1889. I. Saraiva, Luiz Fernando. II. Santos, Silvana Andrade dos. III. Pessoa, Thiago Campos. IV. Série.

21-71560 CDD: 981.04
CDU: 94(81).055

Meri Gleice Rodrigues de Souza - Bibliotecária - CRB-7/6439

Sumário

11 **Prefácio**
Hebe Mattos

15 **Introdução**
Traficantes e suas agências na clandestinidade
Luiz Fernando Saraiva, Silvana Andrade dos Santos & Thiago Campos Pessoa

25 **Capítulo 1**
Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá — Barão e Visconde de Villa Nova do Minho
Luiz Fernando Saraiva, Rita Almico & Thiago Campos Pessoa

71 **Capítulo 2**
De "vendedor de pão com a cesta na cabeça" a Visconde de Loures: a carreira atlântica do traficante Ângelo Francisco Carneiro
Aline Emanuelle De Biase Albuquerque

98 **Capítulo 3**
Negócios da ilegalidade: a atuação de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilícito de escravos (c.1835-c.1850)
João Marcos Mesquita

125 **Capítulo 4**
Os senhores de engenho-traficantes de Pernambuco, 1831-1855
Marcus Joaquim Maciel de Carvalho

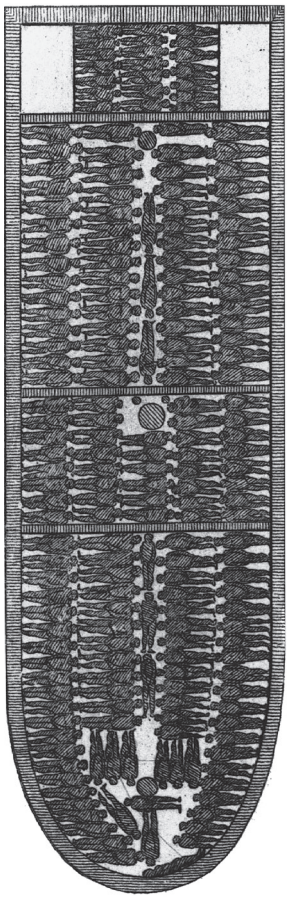
151 **Capítulo 5**
De Mangaratiba à Makanda: o tráfico negreiro na montagem do complexo cafeeiro
Thiago Campos Pessoa

184 **Capítulo 6**
Praias, trapiches e fazendas: o tráfico ilegal de africanos no litoral fluminense
Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira

208 **Capítulo 7**
Do tráfico à indústria: o caso da fábrica têxtil Todos os Santos (Bahia, c.1831-c.1860)
Silvana Andrade dos Santos

227 **Referências**

241 **Sobre as autoras e os autores**



Foram 12,7 milhões de seres humanos embarcados em portos africanos, dos quais 10,5 chegaram vivos nos portos americanos. Só pra América Portuguesa foram 5,6 milhões. Aí a gente fala de dados e esquece que cada um era um indivíduo que foi apartado de sua vida, de sua família, de seus amigos, pra vivenciar uma experiência terrível na História da humanidade.

É disso que a gente tá falando.

— Alexandre Vieira Ribeiro

Prefácio

O "trato dos viventes", expressão consagrada no título do livro de Luiz Felipe de Alencastro (2000), em português brasileiro corrente, "comércio de gente escravizada", esteve presente já nas primeiras visitas portuguesas às costas do futuro Brasil. Sobretudo as primeiras expedições enfatizavam a captura de nativos para serem vendidos como escravos em Portugal entre os seus objetivos. Como o livro citado bem demonstrou, pouco mais de um século depois a atividade inverteu seu sentido, tornou-se bilateral e conhecida como "comércio negreiro", denominação que racializava, na própria linguagem, o horror da travessia do Atlântico de africanos violentamente capturados para serem vendidos como cativos na América por comerciantes aqui sediados.

O comércio de africanos escravizados construiu a base socioeconômica da colonização portuguesa na América, unindo Brasil e Angola em um só conjunto e definindo os destinos do Brasil no Atlântico-Sul do século XVII. O etnocídio indígena, que também se tornava "negro" quando escravizado, é a outra face dessa tragédia. Aliás, neste

mesmo período, holandeses, ingleses, franceses e muito outros negociantes europeus levariam o comércio transatlântico de cativos para o Caribe e outras partes do continente americano. Desde então, a economia de "plantation" faria do Atlântico, ao norte ou ao sul, um oceano marcado pela diáspora negra, manchado pela dor e transformado pela resiliência de alguns milhões de africanos escravizados.

Segundo o banco de dados Slave Voyages, "estima-se o desembarque de 4.821.127 africanos no Brasil, do total de 5.479.584 que subiram a bordo dos negreiros em África entre meados dos séculos XVI a XIX" nos ensina a introdução deste livro. Surpreendentemente, nada menos de 1/5 deste total ingressou no país em apenas 30 anos, na fase final da atividade "negreira", na forma de contrabando, entre 1826 e 1856. Entraram, portanto, nas décadas de consolidação do primeiro estado nacional brasileiro, ao arrepio das leis aprovadas no país, ainda que com plena cumplicidade de suas elites políticas, sobretudo a partir de 1837. Não por acaso, foi nesse período que o "infame comércio" tornou-se assim conhecido e também, cada vez mais, passou a ser chamado simplesmente de "tráfico", como hoje fazemos com o tráfico de drogas e outros comércios ilegais.

O presente livro retira do silêncio alguns dos negociantes diretamente envolvidos com essa sombria atividade, bem como seus esforços (na maioria das vezes, mas nem sempre, bem-sucedidos) para apagarem a nódoa do contrabando e da ilegalidade de suas biografias.

Revela mais, sobretudo suas conexões com toda uma estrutura construída em território brasileiro, da produção do café ao açúcar, para a recepção clandestina dos recém-chegados, bem como seu treinamento e distribuição disfarçados de "escravos ladinos".

Desde 1831, o Valongo e os demais portos e áreas oficiais de desembarque haviam sido fechados. Toda expansão e diversificação da economia brasileira oitocentista, incluindo aí a emergência de atividades industriais e voltadas para o mercado interno, estão relacionadas com esta rede clandestina do tráfico de escravizados.

Os capítulos do livro e seus autores vão ainda além, demonstrando as ligações da acumulação realizada na ilegalidade com a diversificação e modernização econômica do Brasil no período. O *boom* da economia brasileira que deu suporte econômico à consolidação do Segundo Reinado é inseparável do comprometimento dos fazendei-

ros escravistas e da elite financeira, econômica, política e burocrática brasileira com a sustentação do contrabando.

Como os organizadores também destacam na introdução, o tema ficou ausente não apenas da memória nacional institucionalizada em museus e monumentos, mas também da pauta historiográfica brasileira praticamente até a virada do século XXI. Nunca desapareceu, entretanto, da memória coletiva das áreas litorâneas em que essas atividades se desenvolveram, no litoral fluminense, paulista, baiano, entre muitos outros, conformando uma tradição oral que ganhou visibilidade para o reconhecimento de comunidades litorâneas de remanescentes de quilombo no país nas últimas décadas (Mattos, 2013). Ninguém esquece um elefante, escreveu um dia minha saudosa amiga Ana Lugão Rios.

A tragédia a céu aberto nas paradisíacas praias brasileiras de que toda a sociedade oitocentista foi cúmplice, fossem cidadão "ativos", "passivos", libertos ou escravizados "ladinizados", não foi espetáculo fácil de ser assistido. Trauma e silêncio, é disso que falamos. Não foi esquecido, ainda que tenha sido silenciado.

Quebrar este silêncio, inclusive do ponto de vista historiográfico, é condição para que um novo pacto democrático possa surgir na sociedade pós-escravista em que ainda vivemos. Este livro ajuda a consolidar esta mais que bem-vinda atitude historiográfica.

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 2020.

— Hebe Mattos
Professora titular livre UFJF
Coordenadora do LABHOI UFF/UFJF

Introdução

TRAFICANTES E SUAS AGÊNCIAS NA CLANDESTINIDADE

> [...] O comércio de escravos africanos só se manteve para o Brasil depois de proibido porque estava integrado no todo de uma economia [...]; no todo, enfim, do sistema capitalista, na sua compulsão para o lucro, nos seus avanços, recuos e múltiplas contradições" (Tavares, 1988, p. 27).

Em maio de 2020 o assassinato do afro-americano George Floyd por um policial branco nos EUA promoveu uma série de protestos pelo mundo todo contra a celebração das memórias de escravistas, de europeus colonialistas dos séculos 16 a 20, e, principalmente, em oposição à monumentalização de traficantes de escravos que lucraram com o comércio de 12,5 milhões de seres humanos transportados

como cativos à América entre meados do século 16 e a década de 1860. Estátuas de traficantes foram derrubadas na América e na Inglaterra e dezenas de protestos foram realizados ao longo do globo. Esse movimento aguçou no Brasil o debate sobre o papel do sistema escravista na nossa formação, provocando questionamentos a respeito da memória de traficantes de diversas regiões do país. Aqui ganhou destaque o caso do traficante Joaquim Pereira Marinho, cuja estátua adorna a frente do Hospital Santa Izabel em Salvador, Bahia. O monumento teve de ser protegido para não ter o mesmo fim daquele dedicado ao traficante inglês Edward Colston, que foi derrubada por manifestantes e jogada no rio Avon, em Bristol, na Inglaterra

Muitos outros traficantes têm, ainda hoje, estátuas, quadros e homenagens em várias cidades do Brasil, pelo papel angular que tiveram em entidades filantrópicas (como Santas Casas de Misericórdia), culturais (a exemplo de teatros e grêmios literários) e irmandades religiosas. Esses mesmos traficantes figuraram em instituições financeiras e empresariais como Bancos e Cias. Ferroviárias, e mesmo casas políticas, como as Câmaras Municipais, Provinciais e ainda a Assembleia Geral do Império.

Principal forma de aquisição e reposição de mão de obra no Brasil durante mais de três séculos, o tráfico transatlântico foi uma atividade legal até o início do século XIX. Desde então, por inúmeros fatores, passou a ser, paulatinamente, limitado. A partir de 1810 os súditos portugueses estavam autorizados a importar africanos escravizados apenas de outras possessões do seu reino na África. Já em 1815, o negócio deveria se restringir também ao sul da linha do Equador.

Com a proclamação da independência, a abolição do comércio negreiro foi colocada como uma das questões centrais para o reconhecimento da emancipação brasileira, especialmente, pelos britânicos. Após negociações, em 1826 o Brasil assinou tratado com a Inglaterra, ratificado no ano seguinte, que estipulava a supressão da atividade no prazo de três anos. Por conseguinte, a partir de 1830 ela deveria ser considerada ilegal. Em 1831, colocada com uma questão de soberania nacional frente às pressões britânicas, foi aprovada a primeira lei nacional, conhecida como Lei Feijó, que proibia o tráfico transatlântico para o Brasil.

No entanto, sua promulgação não foi suficiente para barrar a introdução de africanos escravizados no Brasil. Contando com uma ampla rede de suporte que envolvia desde fazendeiros, membros do parlamen-

to, a imprensa e parte da população do Império, o negócio, agora operado na total clandestinidade, permaneceu ativo até, pelo menos, a década de 1850, quando foi sancionada a Lei Eusébio de Queirós e a atuação do governo brasileiro se tornou efetiva na repressão ao contrabando. Entre 1831 e 1850, o tráfico ilegal mobilizou e enriqueceu alguns indivíduos e destituiu a liberdade de milhares de outros.

Esse é o tema central desse livro![1]

Três anos após a Lei Eusébio, em outubro de 1853, Joaquim de Paula Guedes Alcoforado apresentou um panorama do funcionamento do tráfico ilegal de africanos no litoral do sudeste brasileiro. Ano a ano, entre 1831 e 1853, descreveu a chegada de negreiros, denunciou os principais traficantes atuantes na clandestinidade e identificou os novos portos de desembarques, montados nas praias antes desertas do litoral brasileiro entre o norte de São Paulo e o sul do Espírito Santo.

Esse antigo traficante de escravos atuava àquela altura como um delator-informante da legação inglesa no Rio de Janeiro há pelo menos três anos, sendo o principal elo entre as ações clandestinas dos últimos traficantes e a política abolicionista do poderoso *Foreign Office*. No contexto de repressão suas informações eram tão valiosas que lhe renderam cerca de 5 mil libras de fontes britânicas entre 1850 e 1851. O conhecimento do delator interessava também ao governo brasileiro, convertido à fórceps ao abolicionismo no início daquela década. Em segredo, passara a integrar a política de repressão ao ilícito trato do Ministério da Justiça, tornando-se, em poucos anos, um dos principais estrategistas do Império na repressão ao infame comércio. Pelo menos até 1857, Alcoforado continuou atuando de maneira diretiva na política que levaria ao fim o contrabando negreiro para o Brasil, depois de mais de trezentos anos de seu funcionamento (Ferreira, 1995; Pessoa, 2018a).[2]

---

1 Ao menos desde 1988, com a publicação dos estudos de Luís Henrique Dias Tavares (O Comércio Proibido de Escravos) e Robert Conrad (Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil), que a historiografia sobre o tráfico de escravizados para o Brasil evidencia suas profundas ligações aos circuitos capitalistas internacionais, propulsores de negócios e fortunas no Caribe, nos EUA e nos impérios coloniais europeus. Em um exercício de redução de escala, o presente livro centra os seus esforços no estudo daqueles traficantes que estabeleceram o centro da órbita dos seus negócios no território nacional brasileiro, a despeito dessas atividades se sustentarem em conexões internacionais transatlânticas, como ficará evidente nas análises desenvolvidas nas próximas páginas.

2 O texto do relatório encontra-se transcrito e disponível *on-line* como anexo ao texto de

Nos documentos trocados entre as autoridades, os nomes e lugares listados por Alcoforado eram tratados como informações confidenciais, segredos que não podiam ser revelados, embora muitos brasileiros soubessem onde e como atracavam os negreiros abarrotados de homens, mulheres e muitas crianças que em território nacional seriam reduzidos ilegalmente ao cativeiro. O "fazer calar" sobre o tráfico era norma, não exatamente por se tratar de matéria que exigia sigilo para efetividade da repressão, mas porque atentava contra os próprios estatutos jurídicos nacionais.

Os últimos vinte anos do comércio de africanos para o Império exigiu malabarismos político e retórico, para não se fazer ver o que os principais abolicionistas brasileiros denunciaram mais tarde: o fato de que boa parte dos últimos escravos do Império vivia em cativeiro ilegal, porque foram reduzidos ilegalmente à escravidão ou por serem descendentes da última geração de africanos traficados para o Brasil. Sobre a propriedade ilegal dos corpos escravizados vagava um imenso vácuo documental, produzido de "indústria" pela condição da clandestinidade, só superado no início dos anos de 1870 com a efetivação da matrícula, quando a questão da supressão do tráfico e da liberdade dos africanos já era matéria extemporânea para o Brasil e a Grã-Bretanha. No calor dos debates do início da década de 1850 a estratégia era evitar ao máximo discutir a lei de 1831, para não se problematizar o estatuto dos africanos aqui desembarcados a partir de então. O Conselho de Estado, órgão diretivo na política imperial, orientava o silêncio como norma (Mamigoniam, 2011, 2017; Chalhoub, 2012; Pessoa; 2018b, 2018c, 2020).

De certa forma se o famoso "relatório Alcoforado" fora fundamental para a política de repressão dos anos de 1850, passara quase incólume nas análises dos historiadores brasileiros. Com exceção de José Honório Rodrigues (1964) e Roquinaldo Ferreira (1996), os nomes de lugares e personagens do tráfico ilegal não se converteram em ampla agenda de pesquisa no Brasil antes do início desse nosso século. Efetivamente, cabe perguntar: por que isso ocorreu? Poderíamos buscar respostas nas tendências da historiografia internacional,

---

Thiago Campos Pessoa no *e-book Do tráfico ao pós-abolição*, disponível *on-line* em: <http://oikoseditora.com.br>, 2018d.

intimamente atrelada à produção brasileira. Ou ainda justificar a lacuna na ausência de fontes para se estudar uma atividade que por ser ilegal procurava não deixar rastros, e, por conseguinte, documentos para a posteridade. Se essas assertivas são partes do problema, parecem menores se considerarmos que o Estado brasileiro buscou silenciar sobre sua cumplicidade com a ilicitude da escravidão nacional, forjando para si próprio bases jurídicas inquestionáveis, tanto do ponto de vista da propriedade escrava, como da restrição dos direitos de liberdade e cidadania para boa parte dos trabalhadores nacionais afrodescendentes.

O relatório de Alcoforado e tantas outras evidências documentais que poderiam servir como base para a responsabilização histórica de sujeitos reincidentes no crime de reduzir pessoas juridicamente livres à escravidão permaneceram na penumbra dos arquivos como parte do segredo que maculava a formação do Estado brasileiro em sua origem. Não seria exagerado afirmar que, de alguma maneira, a historiografia nacional reiterou esse silêncio tramado e bem delineado pela elite dirigente do Estado imperial. É verdade, no entanto, que nos últimos vinte anos intensificaram-se as leituras críticas em relação aos silêncios construídos pelo Império do Brasil, evidente em uma historiografia criativa, competente e, ao que parece, bastante fértil.[3]

No livro que apresentamos buscamos reunir alguns dos pesquisadores que têm dedicado suas energias a entender o reerguimento do tráfico no Brasil por meio da agência de fazendeiros, negociantes e grandes traficantes que protagonizaram a migração forçada de cerca de 800 mil africanos no período de maior intensidade e obscurantismo do comércio negreiro no Atlântico.

Um dos mais importantes e desconhecidos desses traficantes foi José Bernardino de Sá, o Barão e depois Visconde de Villa Nova do Minho. José Bernardino é provavelmente o traficante que mais trouxe seres-humanos da África para o Brasil no período da ilegalidade e a fortuna amealhada por essa atividade foi uma das mais significativas do Império em meados do século XIX. Sua vida, seus bens e investimentos, sua morte e a sequência de eventos que ocorreram depois são analisadas no texto de Rita Almico, Thiago Campos Pessoa & Luiz

3 Para uma síntese da produção desse campo, cf. Pereira & Pessoa, 2019.

Fernando Saraiva que mostram a tensão e os interesses que o tráfico ilegal de escravizados geraram na sociedade brasileira do período. O ocultamento até bem pouco tempo recente de sua trajetória mostram que nem sempre as fortunas geradas pelo tráfico ilegal conseguiam comprar a unanimidade na sociedade à época.

Aline De Biase Albuquerque avança nesse esforço apresentando a incrível trajetória transcontinental do português Angello Francisco Carneiro, um dos maiores negreiros de Pernambuco e de Angola no auge do tráfico. De Biase acompanhou Angello de sua chegada ao Recife, no início dos oitocentos, ao seu retorno à Portugal em 1850, quando — repetindo a trajetória dos grandes traficantes — tornara-se Visconde de Loures. Antes da honraria, passara seis longos anos em Angola, estreitando suas conexões com o Sobado de Bailundo, no interior de Benguela. Retornou ao Recife, justamente no emblemático ano de 1831, para operar o ilícito e muito lucrativo empreendimento negreiro. Angello talvez seja o melhor exemplo da preeminência do reencontro com o passado que apresentamos. A despeito de sua trajetória azeitada no ilícito trato, continua a estampar a galeria dos ilustres portugueses que no Recife contribuíram para erguer instituições como o Hospital Português e o belíssimo Teatro Santa Izabel.

No rastro dos grandes traficantes da clandestinidade, João Marcos Mesquita recupera a trajetória de Manuel Pinto da Fonseca, um dos maiores negreiros atuantes no litoral fluminense. Mesquita analisa a fixação de Pinto da Fonseca na Corte brasileira, o estabelecimento da firma Fonseca & Irmãos e suas primeiras expedições negreiras. Impressiona a diligência dos Fonsecas ao tráfico: registraram-se 43 viagens negreiras através de propriedade ou consignação de embarcações de Manuel e irmãos entre 1837 e 1851. Para tanto, contavam com barracão próprio em Cabinda no início dos anos de 1840. Certamente o enlace ajustado com as elites do antigo reino do Ngoyo e sua atuação como um dos principais capitalistas da Praça do Rio de Janeiro, fizeram de Manuel o maior negreiro atuante na costa fluminense nos últimos cinco anos do tráfico ilegal.

Nos textos de Marcus de Carvalho, Thiago Campos Pessoa & Walter Luiz C. de Mattos Pereira, os traficantes ganham outros contornos para além dos tão denunciados portugueses. Carvalho nos

brinda com um belo capítulo aprofundando estudos que influenciaram boa parte dos pesquisadores aqui reunidos. Como anunciado no título de seu texto, o argumento é límpido: o comércio negreiro, em sua fase ilegal, só foi possível pelo engajamento dos grandes proprietários do litoral brasileiro, no caso pernambucano, os senhores de engenho da zona da mata açucareira. Gente como João Manoel de Barros Wanderley — "fina flor da elite imperial" — que nos idos de 1856 continuava a sustentar nas suas praias toda estrutura de recepção, armada com destreza e minúcias para efetivar a finalização do empreendimento atlântico a contento. Rompe-se, dessa forma, com a catilinária de que senhores de engenho e fazendeiros teriam sidos meras vítimas/compradores dos traficantes em suas ascendentes escalas de endividamento. Senhores como Barros Wanderley foram, antes, protagonistas nos empreendimentos negreiros, ou em uma palavra incomoda às suas biografias: traficantes. No desenvolvimento da análise, Carvalho refuta também outro mito reproduzido pela historiografia: o de que os desembarques ocorriam em praias desertas e inabitadas. Ao revés, como demostra, eram bastante planejados. Nelas atuavam práticos, canoeiros, jangadeiros e uma miríade de indivíduos que se dedicavam do abastecimento dos navios com frutas frescas a sua "limpeza" das marcas e do cheiro do tráfico. Em terra firme, engenhos foram reestruturados para receberem os africanos e os redistribuírem rapidamente em mercados negreiros locais. Em síntese, a despeito da ilegalidade, ou mesmo por conta dos riscos que ela envolvia, o planejamento e a estruturação do tráfico era favorecido na chegada pelos senhores-traficantes, membros da elite e do Estado imperial.

No caminho aberto por Carvalho, Thiago Campos Pessoa analisa a vinculação dos irmãos Souza Breves no tráfico para defender hipótese de que os negócios do café estiveram intimamente articulados ao tráfico ilegal de africanos na construção do complexo cafeeiro ao sul da antiga província do Rio de Janeiro. Para tanto, analisa de quais maneiras as estruturas vinculadas à economia do café, especialmente aos negócios da cabotagem, possibilitaram a reabertura do tráfico em meados dos anos de 1830, e seu desenvolvimento até o início da década de 1850. Evidencia-se em sua análise os novos espaços do comércio ilegal no sul fluminense, seus agentes e suas estruturas. A rigor, compartilha-se o argumento desenvolvido por Marcus de

Carvalho (2012) de que as praias do tráfico tinham donos, quase sempre senhores da elite imperial, que atuavam por uma estrutura azeitada para receber e redistribuir os africanos novos pela grande lavoura. Nesse sentido, comendadores e barões do café não são entendidos meramente como receptadores de seres humanos reduzidos ilegalmente à escravidão, são também traficantes, alguns com agências atlânticas, tal como eram vistos por parte da imprensa e das autoridades brasileiras e inglesas no início dos anos de 1850.

A interlocução com o capítulo de Walter Pereira é surpreendente! Pereira analisa a fascinante história de José Gonçalves da Silva, talvez o melhor e mais emblemático caso de punição exemplar perpetrado no Império contra um negreiro nacional. Depois dele ficou evidente, ao abolicionismo inglês e aos traficantes de última hora, que as portas dos mares de Colombo estavam definitivamente fechadas para o comércio transatlântico de escravos. No *Libello ao Público*, lançado pela tipografia do *Diário do Rio de Janeiro* em outubro de 1851, Gonçalves da Silva iniciava sua saga para provar sua inocência e questionar a devassa em seus barracões, armazéns, trapiches e demais propriedades litorâneas em Cabo Frio, confiscadas ao Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro. Apesar de inocentado no processo penal, os bens extraídos dos armazéns e trapiches permaneceram confiscados. Ao longo de 12 anos lutou em vão contra o governo brasileiro, cobrando prejuízo de cerca de 850 contos de réis. Somou ao *Libello*, artigos, documentos e cartas abertas, até mesmo ao imperador, publicadas na imprensa das Cortes brasileira e portuguesa. Acusava os ingleses e o ministro Eusébio pela truculência na repressão, à reboque evidenciava, mesmo sem querer, a estrutura mantida no litoral para o comércio negreiro.

Encerramos nossa obra sobre as trajetórias traficantes na era da pirataria mirando o futuro do passado. Silvana Andrade dos Santos responde a uma das questões centrais aos estudos da economia do Brasil de meados dos oitocentos: com o fim do tráfico, para onde foram canalizadas as fortunas e os investimentos produzidos e multiplicados na clandestinidade? Em sua resposta, Santos integra a história da maior fábrica de tecidos do Império às trajetórias de seus sócios traficantes: Antonio Francisco Lacerda, Antonio Pedrozo de Albuquerque e John Smith Gillmer, donos da Fábrica Têxtil Todos

os Santos, erguida em Valença, Bahia, em 1845. Antes da sociedade firmada naquele tempo, a tríade mantivera largo envolvimento no ilícito trato. Pedrozo, por exemplo, organizara 22 expedições negreiras nos últimos cincos anos do comércio legal e se mantivera no ramo, ao menos, até meados da década de 1840. Seus sócios seguiram outros caminhos na traficância, mas também abandonaram o barco da clandestinidade no tempo em que a repressão ganhava outro patamar com o Bill de Lord Aberdeen. Nos três casos, antecipa-se aqui a famosa — mas muito pouco conhecida — transferência de capitais produzida com a abolição do tráfico. Nesse particular, aliás, o texto nos reitera um alerta valioso: não devemos encarar esse processo de maneira linear e teleológica. Lacerda, Pedrozo e Gillmer não esperaram a lei Eusébio (1850) para diversificar seus investimentos em companhias de navegação, estradas de ferro, capital bancário e em aplicações do porte daquela fábrica. O arremate do texto é precioso: ao revés de bastião de modernidade e de trabalho livre, como anunciavam e propagandeavam seus sócios, a maior fábrica têxtil do Império era sinônimo de uma modernidade tipicamente escravista. Ainda que fosse conformada de maneira minoritária pelo trabalho escravo — nisso não mentiam — era o capital proveniente da ilicitude traficante e a lógica do trabalho compulsório, inclusive, de muitas crianças, que faziam funcionar seus teares.

Ao final lembramos que a demanda pela agenda anunciada nas nossas primeiras linhas não parece matéria de pouca monta, tampouco defesa de campo acadêmico. Vale lembrar que segundo os dados do projeto Slave Voyages, dos cerca de 4,8 milhões de africanos desembarcados no litoral brasileiro em trezentos anos de comércio negreiro, pouco mais de um milhão chegaram em nossas praias entre 1826-1851/52, a maior parte deles no período em que o comércio negreiro era proibido por tratados internacionais e pelas próprias leis brasileiras. Na década de 1840, 8 em cada 10 seres humanos exportado da África como mercadoria teve como destino os portos brasileiros.[4] A concentração do volume tráfico em duas décadas por si

4 Os números são os seguintes: estima-se o desembarque de 4.821.127 africanos no Brasil, do total de 5.479.584 que subiram a bordo dos negreiros em África entre meados dos séculos XVI e XIX. De 1826 a 1850 chegaram ao litoral brasileiro 1.038.574 africanos, seguidos de mais 6.889 cativos. Cf. Slave Trade Database (STD), <https://www.slavevoyages.org/assessment/

só demandaria estudos sistemáticos e plurais capazes de questionar e revisitar a própria construção do Império do Brasil, maculada pela fragrante ilegalidade que o conformava. No entanto, sua urgência parece maior quando pensamos que ainda hoje pouco sabemos sobre os personagens, estruturas e lugares que contribuíram para a mais intensa migração forçada do longo tráfico de africanos para as Américas.

Praias paradisíacas que acolhem turistas de várias partes do mundo; comendadores, barões e viscondes que dão nome a ruas e enobrecem instituições; portos e ancoradouros abandonados ou ainda hoje em utilização são reminiscências de uma história que não encontrou seu lugar no passado e na memória nacional. O esforço coletivo empreendido em nosso livro é uma tentativa de preencher de significados históricos esses lugares e seus personagens, trazendo ao tempo presente fragmentos de um passado que se quis calar e esquecer. Relembrá-lo é parte do compromisso dos autores com seu ofício, na construção de outras versões do passado, incômodas e inglórias, mas necessárias ao nosso encontro e entendimento do que fomos e nos tornamos.

---

estimates>. Vale lembrar que apesar de estimativas bastante aproximadas, esses número não devem ser entendidos como quantitativos absolutos, sobretudo, se considerarmos o período da ilegalidade.