

# NO RASTRO DOS TRAFICANTES RETORNADOS E FORAGIDOS PARA PORTUGAL: A “INTELLIGENCIA SAQUAREMA” NO COMBATE AO TRÁFICO ATLÂNTICO DE ESCRAVOS DEPOIS DE 1850

 *Gilberto da Silva Guizelin*<sup>1,2</sup>

## RESUMO

Com a aprovação da Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850, amplamente conhecida por Lei Eusébio de Queirós, o Governo Imperial passou a adotar diferentes meios no intuito de reprimir a ação dos traficantes de escravos no território nacional. Tema este que já há algum tempo vem sendo tratado com sucesso pela historiografia especializada nos anos finais do tráfico de africanos para o Brasil. Tomando um caminho um pouco diferente, este artigo se volta para os meios empregados pelo Governo Imperial no exterior para aquele mesmo fim. Nesse sentido, sua atenção recai sobre o serviço de inteligência desenvolvido pelos agentes consulares do Brasil em Portugal na década de 1850, no intuito de acompanhar e relatar às autoridades brasileiras os rastros dos traficantes de escravos retornados e foragidos para Portugal após o endurecimento das medidas anti-tráfico no Império.

## PALAVRAS-CHAVE

Tráfico de Escravos – Lei Eusébio de Queirós – Serviço de Inteligência Saquarema.

1 Universidade Federal do Paraná. Curitiba – Paraná – Brasil.

2 Doutor em História. Professor Adjunto do curso de Educação do Campo da Universidade Federal do Paraná. Este artigo foi produzido no âmbito do meu pós-doutorado em História Social na Universidade de São Paulo, nesse sentido agradeço à Profa. Dra. Maria Cristina Cortez Wissenbach, do Departamento de História da USP, pela atenta e prestimosa supervisão, bem como à FAPESP (processo nº 2018/00798-1) pelo apoio financeiro para sua realização. E-mail: [gilberto.guizelin@ufpr.br](mailto:gilberto.guizelin@ufpr.br); [guizelin.gs@gmail.com](mailto:guizelin.gs@gmail.com).

# ON THE TRAIL OF THE RETURNED AND ESCAPADE SLAVE DEALERS TO PORTUGAL: THE “INTELLIGENCIA SAQUAREMA” IN THE SERVICE OF COMBATING THE ATLANTIC SLAVE TRADE AFTER 1850

---

## ABSTRACT

With the approval of Law no. 581 of September 4, 1850, also known as the Eusebio de Queiroz Law, the Imperial Government began to adopt different means to repress the action of slave dealers in the national territory. This subject has been successfully treated for some time now by specialized historiography on the final years of the traffic of Africans to Brazil. Taking a slightly different path, this article turns to the means employed by the Imperial Government abroad for that same purpose. In this sense, its attention falls on the intelligence service developed by Brazilian consular agents in Portugal in the 1850s, to follow and report to the Brazilian authorities the traces of slave dealers returned and fugitives to Portugal after the tightening of anti-slave trade measures in the Empire.

## KEYWORDS

Slave Trade – Eusebio de Queiroz Law – Saquarema Intelligence Service.

Recebido em: 19/07/2020 – Aprovado em: 05/05/2021

O Governo Imperial tem empregado todos os meios ao seu alcance, e todos os recursos legais de que pode dispor para evitar o reaparecimento do tráfico, e neste empenho tem sido com zelo coadjuvado pelas autoridades do Império.

É devido à ativa vigilância e esforços dessas autoridades o fato notório de não ter havido um só desembarque de africanos, desde dezembro de 1852.

Os nossos agentes em países, que os traficantes têm procurado escolher como teatro de suas infames maquinações, tem exercido a mesma vigilância e prevenido, de acordo com as autoridades britânicas, qualquer tentativa para continuação do tráfico.

[...]

Chegando aqui a notícia de que pelas ilhas [da] Terceira e Madeira havia passado procedente de Lisboa, um navio português denominado *Laura* (anteriormente *Rosa*), suspeito de que pretendia destinar-se ao tráfico, dirigiu-se este Ministério logo à Repartição da Justiça, e expediu também circulares aos presidentes das províncias marítimas, para chamar sobre aquele barco a maior vigilância das respectivas autoridades.<sup>3</sup>

A epígrafe que abre este texto faz parte da exposição sobre o combate ao tráfico de africanos, feita pelo então ministro dos Negócios Estrangeiros do Império, Antonio Paulino Limpo de Abreu (futuro visconde de Abaeté), em seu *Relatório* do ano de 1853 apresentado à Assembleia Geral Legislativa. À época de sua redação, as diplomacias da Grã-Bretanha e do Brasil divergiam com relação a que parte competia os louros pela conquista da supressão do comércio de escravos para o Império. Na visão da primeira, o feito era resultado da campanha diplomática e militar em prol do abolicionismo encabeçada havia quase meio século pelo Governo de Sua Majestade Britânica. Já do ponto de vista Saquarema, a despeito da pressão britânica, o mérito era todo do Governo de Sua Majestade Imperial, que, a partir de

---

3 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1853*. Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1854. p. 12. Todos os relatórios ministeriais do Brasil Império estão digitalizados e disponíveis para consulta gratuita no website do *Center for Research Libraries*, na coleção *Brazilian Government Documents* (Documentos do Governo Brasileiro). <http://ddsnext.crl.edu/brazil>.

1850, teria obtido os meios necessários (leia-se: o monopólio sobre as forças de violência do Estado Imperial) para coibir com eficácia o comércio ilegal de escravos em território brasileiro.

A controvérsia dominou a historiografia do século XIX, arrastou-se por todo o século XX, ora pendendo para um lado, ora para outro, e ainda hoje é ponto de discordância na historiografia especializada sobre o encerramento do tráfico atlântico de escravos para o Brasil<sup>4</sup>. Embora não seja o objetivo deste texto defender um ou outro paradigma, ele tem sim a sua atenção voltada para um lado dessa história, na medida em que o foco de toda sua discussão gira em torno da vigilância exercida pela *Intelligencia Saquarema* sobre as ações dos

---

4 Em relação à historiografia Oitocentista, talvez as obras mais expressivas do ponto de vista britânico e Saquarema sejam, respectivamente, a de CHRISTIE, William Dougal. *Notes on Brazilian question*. London: MacMillan & Co., 1865, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário da rainha Victoria junto a Corte de D. Pedro II entre 1859-1863 e, NABUCO, Joaquim. *Um estadista do Império*: Nabuco de Araújo, sua vida, suas opiniões, sua época. Rio de Janeiro: Garnier, 1897. 2 v., que é a biografia de uma das personalidades políticas mais eminentes do Segundo Reinado, não por acaso um dos livros mais citados da historiografia pertinente ao Brasil Império. No século XX, a posição britânica foi sustentada por diversos autores *brasilianistas* como MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. Tradução: Janaina Amado. São Paulo: Brasiliense, 1973; GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. Tradução: Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973; CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Tradução: Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985; e mais recentemente BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Tradução: Luís A. P. Souto Maior. Brasília, DF: Senado Federal, 2002; enquanto a posição Saquarema foi marcadamente acentuada nos trabalhos de RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964. v. 1; BEIGUELMAN, Paula. O encaminhamento político do problema da escravidão no Império. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *O Brasil Monárquico*, v. 5: reações e transações. São Paulo: Difel, 1969. p. 189-211. (História Geral da Civilização Brasileira; t. 2; v. 5); CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombra: a política imperial*. 4.ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, dentre outros autores e títulos. Já numa perspectiva ao mesmo tempo crítica e conciliadora de ambas as partes, sem a pretensão de ser exaustivo, podemos citar RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000; PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011; GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Comércio de almas e política externa: a diretriz atlântico-africana da diplomacia imperial brasileira, 1822-1856*. Londrina: Eduel, 2013; e MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

traficantes de escravos que, após a aprovação da Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, popularmente conhecida por Lei Eusébio de Queirós, transferiram-se para Portugal.

No dicionário Setecentista de vocábulos da língua portuguesa e latina do padre jesuíta Raphael Bluteau, o termo *intelligencia*, além das faculdades intelectuais, se encontrava também associado ao conhecimento de informações obtidas por meios secretos para determinado fim<sup>5</sup>. Já na linguagem diplomática Oitocentista dos relatórios dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Império, o termo *intelligencia* era recorrentemente utilizado para se referir quer às boas relações do Brasil com outros países, quer ao entendimento dado pela diplomacia imperial em relação a algum ponto específico de um tratado ou de uma convenção celebrada.

Num terceiro caso, menos usual, o termo ainda se encontrava associado à cooperação entre os agentes consulares do Brasil e de outros países na obtenção de informações relativas à operacionalização do tráfico atlântico de escravos, sobretudo, como exposto pelo ministro José Maria da Silva Paranhos (futuro visconde do Rio Branco) em seu *Relatório de 1856*, “nos países em que se pode reear a ação dos especuladores e com especialidade nos Estados Unidos, Portugal, Espanha e suas possessões onde parece certo que os contrabandistas estabeleceram as principais bases de suas operações”<sup>6</sup>. Nesse sentido, o que aqui denomino por *Intelligencia Saquarema* deve ser entendido como a estruturação de um serviço de informação minimamente moderno pelos Conservadores (Saquaremas), que governaram ininterruptamente entre setembro de 1848 e maio de 1862, para auxiliar no alcance de sua política nacional com vista à erradicação do tráfico atlântico de escravos<sup>7</sup>.

5 BLUTEAU, Raphael. *Intelligencia*. In: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário portuguez & latino*. Coimbra: Colégio das Artes/Off. Pascoal Silva, 1728. v. 4, p. 159.

6 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1856*. Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1857. p. 20.

7 Seguimos aqui a linha interpretativa de Ilmar Mattos, que descreve o período de 1848 e 1862 como o tempo da hegemonia Saquarema na condução da vida política imperial, mesmo

Grosso modo, a historiografia tem conferido pouca atenção ao serviço de inteligência desenvolvido pelo Governo Imperial para vigiar a movimentação dos traficantes evadidos do país após 1850. As razões disso são compreensíveis, a começar pelas fontes. Na documentação acerca das táticas de repressão ao comércio de escravos da África para o Brasil, as fontes britânicas são, sem sombra de dúvidas, as mais conhecidas e revisitadas. Refiro-me aos registros produzidos pelos agentes do Governo Britânico diretamente envolvidos na supressão do tráfico atlântico de escravos, a saber: oficiais das esquadras estacionadas na costa da África e do Brasil e juizes das comissões mistas para julgamento dos navios apreendidos mantidas em pontos estratégicos da costa africana e americana; além de cônsules e diplomatas alocados nos principais portos negreiros nas duas margens do Atlântico.

Essa documentação, como observado por Herbert Klein, começou a ser coletada, sistematizada e publicada no *British Parliamentary Papers* na sequência das primeiras restrições legais ao tráfico de africanos, impostas pelos legisladores britânicos ainda nas décadas finais do século XVIII, e seguiu sendo realizada até a supressão absoluta do tráfico negreiro de dimensão transoceânica, em meados do século XIX<sup>8</sup>. É, afinal, essa documentação que serviu de base para os estudos de diversos brasilianistas que, ao longo do século XX, se interessaram por alguma das múltiplas facetas da história do tráfico de escravos africanos para o Brasil e cujos trabalhos tiveram (e continuam tendo) influência significativa nas pesquisas desenvolvidas por historiadores brasileiros.

---

durante o chamado Gabinete da Conciliação (1853-1857), que uniu Luzias e Saquaremas e, que, no seu entender, serviu para consolidar a “direção Saquarema” na condução governativa e administrativa do Estado imperial implantada no gabinete predecessor capitaneado pela chamada “Trindade Saquarema”. Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987.

8 KLEIN, Herbert S. Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico. *Revista de História*, São Paulo, n. 120, p. 3-25, 1999. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.v0i120p3-25.

Um bom exemplo, mas não o único, é o trabalho do historiador inglês Leslie Bethell, *The abolition of the Brazilian slave trade* (1970, cuja primeira edição em português é de 1976), recorrentemente citado e reproduzido em textos de autores brasileiros. Através do trabalho de Bethell, emerge um Serviço de Inteligência Britânico altamente especializado no combate ao contrabando de escravos, abastecido com informações privilegiadas obtidas por meio de uma vasta rede de informantes aliciados entre o funcionalismo público brasileiro e, inclusive, entre a própria comunidade de traficantes carioca, a exemplo de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado, a quem, em troca da sua cooperação, o Fundo do Serviço Secreto Britânico pagou mais de 5 mil libras esterlinas durante os anos de 1850-1851 e mais de 2 mil em 1852<sup>9</sup>.

Embora Bethell reconheça que a partir de 1850 o Governo Imperial procurou empregar os mesmos meios utilizados pela Grã-Bretanha no policiamento sobre o comércio de escravos, o autor restringe suas observações nesse sentido à demonstração da participação mais ativa e regular dos navios da Marinha Imperial na repressão ao tráfico de escravos na costa brasileira, insistindo, ainda assim, em atrelar a amplificação da vigilância naval brasileira às informações obtidas pelo Serviço de Inteligência Britânico. Mesmo a historiografia brasileira contemporânea que dos últimos 30 anos para cá tem lançado novos olhares sobre o período final do tráfico de africanos para o Brasil, questionando, inclusive, os alcances e limites da pressão inglesa como premissa explicativa para sua extinção, conquanto tenha sido bem-sucedida em demonstrar as formas variadas com que o Governo Imperial buscou acabar com o tráfico atlântico através de uma política repressiva de proporção nacional desempenhada por instituições como a Auditoria da Marinha e o Ministério dos Negócios da Justiça<sup>10</sup>

9 BETHELL, Leslie. Op. Cit., p. 397.

10 Para uma análise do papel desempenhado pela Auditoria da Marinha no combate ao tráfico de escravos, cf. RODRIGUES, Jaime. Op. Cit. Quanto ao papel do Ministério dos Negócios da Justiça enquanto articulador nacional da repressão à importação de novos africanos, cf. BEZERRA NETO, José Maia. O africano indesejado: combate ao tráfico, segurança pública e

não avançou muito na análise dos esforços extras nacionais empregados pelos Saquaremas na resolução da questão do contrabando internacional de escravos para o Império.

Desse modo, nas páginas seguintes, tomando por base as fontes brasileiras, em especial os *Relatórios da Repartição dos Negócios Estrangeiros* e a correspondência consular dos agentes do Brasil em Portugal, procuro trazer algum avanço nessa discussão. Ao fim, espero demonstrar a necessidade de investigações mais acuradas sobre o papel da diplomacia imperial, em especial do seu corpo consular, no combate ao tráfico de africanos para o Brasil. Pois, se é certo, como argumenta Paulo Roberto de Almeida, que até finais dos anos de 1840 a diplomacia brasileira “foi mobilizada para o encargo pouco glorioso de conter o ímpeto daqueles que pretendiam cortar o fornecimento de braços negros para a grande lavoura monocultora”<sup>11</sup>, é também verdade que a partir de 1850 ela foi um dos principais meios empregados pelos Saquaremas para se alcançar aquele fim.

## 1. No rastro dos traficantes retornados para Portugal

Como já é de conhecimento geral, muitos dos traficantes residentes no Brasil até por volta de 1850 eram naturais de Portugal<sup>12</sup>. No entanto, em vista do endurecimento das medidas repressivas ao

---

reforma civilizadora (Grão-Pará, 1850-1860). *Afro-Ásia*, Salvador, n. 44, p. 171-217, 2011. DOI: 10.9771/aa.v0i44.21239.

11 ALMEIDA, Paulo Roberto de. O Brasil e a diplomacia do tráfico (1810-1850). *Locus: Revista de História, Juiz de Fora*, v. 4, n. 2, p. 7-33, 1998. p. 8. Disponível em: <https://bit.ly/2T81opJ>. Acessado em: 8 jul.2021.

12 Esses comerciantes, envolvidos não só com o tráfico de escravos, mas também com o comércio de abastecimento e de ligação do Rio de Janeiro com outras partes do Império Ultramarino Português, teriam enraizado de tal forma os seus interesses no Brasil, na altura da presença do Governo Joanino no Rio (1808-1821), que não só optaram por permanecer no país após o retorno do monarca para Portugal, como ainda apoiaram o processo de independência do Brasil a fim de salvaguardarem seus interesses mercantis, incluso o tráfico atlântico de escravos.

tráfico de africanos pelo Governo Imperial em razão da promulgação da Lei Eusébio de Queirós, muitos deles decidiram retornar para o seu país de origem levando consigo vultosas somas de dinheiro. Entre março de 1850 e março de 1851, segundo os cálculos do cônsul britânico em Lisboa, de 300 a 400 indivíduos vinculados ao tráfico de escravos deixaram voluntariamente o Brasil em direção a Portugal, levando consigo um capital estimado em 400 mil libras esterlinas<sup>13</sup>. Para efeito de comparação, até meados da década de 1850, o Governo Imperial desembolsava em média 350 mil libras esterlinas por ano para a amortização da dívida pública externa brasileira<sup>14</sup>. Em 1852, estima-se que outros 140 traficantes teriam retornado para Portugal, tendo um único depósito realizado nesse período por um retornado em um banco português girado em torno de 1,2 milhão de libras esterlinas<sup>15</sup>. Esse valor era elevadíssimo para o padrão financeiro do século XIX, ainda mais se levarmos em conta que somente a primeira parcela do empréstimo contratado pelo Governo Imperial junto aos banqueiros da *City* londrina, em 1824, era cerca de 1,3 milhão de libras esterlinas<sup>16</sup>.

Mas nem todos partiram, é verdade. Entre 1852 e 1856, muitos traficantes portugueses optaram por formalizar a sua naturalização como cidadãos brasileiros<sup>17</sup>. Os que decidiram agir assim certamente o fizeram porque, via de regra, o grosso do capital negreiro estava espalhado em vários ramos de investimento no Brasil, como proprie-

---

Ver mais a respeito em: DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

13 BETHELL, Leslie. Op. Cit.

14 ALMEIDA, Paulo Roberto. *Formação da diplomacia econômica no Brasil: as relações econômicas internacionais no Império*. 3.ª ed. rev. Brasília: FUNAG, 2017. v. 1, p. 248.

15 FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. 1996. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996. p. 153.

16 ZILLOTTO, Guilherme Antonio. *Dois séculos de dívida pública: a história do endividamento público brasileiro e seus efeitos sobre o crescimento econômico (1822-2004)*. São Paulo: Editora Unesp, 2011. p. 25.

17 RODRIGUES, José Honório. Op. Cit., p. 201.

dades urbanas e rurais, escravos, empréstimos a receber, ações e apólices de seguro, e, inclusive, dividendos da dívida pública do governo. Dessa maneira, uma vez abolido o tráfico de escravos, os outrora traficantes que optaram por permanecer no país redirecionaram o capital sobressalente para a construção de ferrovias, a expansão da agricultura cafeeira e transações bancárias de alto risco nas principais praças comerciais do Império. Com efeito, como escreveu um atento observador daqueles eventos:

Extinto que foi o tráfico dos africanos, a grande soma de capitais que nesse anticatólico giro se empregava, refletiu às nossas principais praças comerciais em busca de novo emprego [...] e como os capitais dos negreiros tendiam a buscar um mais útil emprego no país, força foi explorar os melhoramentos materiais que até 1852 tinham sido inteiramente abandonados.<sup>18</sup>

Em busca de reparação social diante da opinião pública, que já não demonstrava mais tanta simpatia pelos traficantes, também direcionaram parte de suas fortunas levantadas com a tragédia da escravização e da comercialização de pessoas para causas humanitárias e filantrópicas. Nesse ínterim, o apoio às instituições de saúde pública, a exemplo das santas casas de misericórdia, foi uma prática concorrida entre os velhos negociantes de escravos. Um exemplo notório dessa trajetória é a do português, naturalizado brasileiro e radicado na Bahia, Joaquim Pereira Marinho, conde de Pereira Marinho, patro-

---

18 SOARES, Sebastião Ferreira. *Esboço ou primeiros traços da crise comercial da cidade do Rio de Janeiro, em 10 de setembro de 1864*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1865. p. 33. Para maiores análises da especulação provocada com a extinção do tráfico atlântico de escravos, cf. também: LEVY, Maria Barbosa. *História da Bolsa de Valores*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977; LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978; CALDEIRA, Jorge. *Mauá, empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995; SCHULZ, John. *A crise financeira da abolição: 1875-1901*. São Paulo: Edusp: Instituto Fernand Braudel, 1996, entre outros.

no da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, em cuja entrada há uma estátua em sua homenagem que nem de longe lembra o seu passado escravista<sup>19</sup>.

Movimento semelhante ao de Joaquim Pereira Marinho foi praticado por aqueles traficantes luso-brasileiros que optaram por retornar para Portugal. Caso exemplar, mas obviamente não o único<sup>20</sup>, é o de Tomás da Costa Ramos, vulgo Maneta. Segundo a delação prestada ainda em princípios da década de 1850 por Alcoforado às autoridades brasileiras e britânicas, o Maneta:

[...] foi o primeiro que empregou [de 1845 a fins de 1846-47] os vapores em conduzir negros para o Brasil. O afanado vapor *Thereza* e

---

19 Cf.: XIMENES, Cristina Ferreira Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*. 1999. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999. Em 2020, inclusive, em meio à polêmica internacional em torno da remoção de monumentos em homenagem de sujeitos ligados ao tráfico e/ou ao colonialismo europeu sobre a África, na Europa e nos Estados Unidos, levantou-se também no Brasil a discussão em torno de monumentos em homenagem a conquistadores, ditadores e traficantes, a exemplo da estátua em homenagem a Joaquim Pereira Marinho, cf. COSTA, Camila. Quem foi Joaquim Pereira Marinho, o traficante de escravos que virou estátua na capital mais negra do Brasil. *BBC News Brasil*, Londres, 12 de jun. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53013733>. Acessado em 10 maio 2021.

20 A lista de traficantes luso-brasileiros que se refugiaram em Portugal a partir de 1851 é extensa. Tomando como espaço de análise os portos negreiros centro-africanos, entre as décadas de 1840 e 1870, Maria Cristina Wissembach acompanha, por exemplo, a continuidade e diversificação dos negócios ilegais e legais de Francisco Antonio Flores, antigo representante da firma negreira carioca Amaral & Bastos, da qual era inclusive um dos sócios, cf.: WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. As feitorias de urzela e o tráfico de escravos: Georg Tams, José Ribeiro dos Santos e os negócios da África Centro-Occidental na década de 1840. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 43, p. 43-90, 2011; e, da mesma autora, Idem. Dinâmicas históricas de um porto centro-africano: Ambriz e o Baixo Congo nos finais do tráfico atlântico de escravos (1840-1870). *Revista de História*, São Paulo, n. 172, p. 192-193, jan./jun. 2015. Já de olho para a costa oriental africana, José Capela resgatou a biografia de Joaquim Ferreira dos Santos, negreiro luso-brasileiro cuja “fortuna de fábula”, como caracteriza o autor, fruto do tráfico de escravos no litoral moçambicano, foi empenhada em múltiplas benfeitorias na área da saúde e da educação em Portugal nas décadas de 1850 e 1860, rendendo a seu senhor não só o título de conde de Ferreira, como o respeito da opinião pública e a inserção nos círculos da elite política e governamental portuguesa, cf.: CAPELA, José. *Conde de Ferreira e Cia.: traficantes de escravos*. Porto: Afrontamento, 2021. Esses são apenas dois, entre inúmeros casos que o espaço deste artigo não nos permite abordar.

*Providência*, aquele deu duas viagens e, afinal, o vapor ficou prisioneiro dentro do Rio Zaire [hoje conhecido por Congo] por lhe ter partido o maquinismo; este deu cinco viagens, ia daqui do Rio equipado, pronto e despachado para os Açores ou qualquer outro lugar, e no fim de 60 a 70 dias escandalosamente entrava em Campos [dos Goytacazes] ou [na] Capitania como arribado, tendo já deixado seu carregamento. O uso de máquina de filtrar ou fazer água potável deu que todo seu carregamento, dias depois de chegados, morriam todos. Este pequeno vapor que apenas podia conter ou receber a bordo 400 negros, chegou a transportar 1.200 [...].<sup>21</sup>

Às vésperas da promulgação da *Lei Eusébio de Queiroz*, o Governo Imperial foi informado pelos seus agentes no Reino da Sardenha (norte da Itália), que o dito Maneta, havia encomendado a construção de um novo navio no porto de Gênova, supostamente para empregá-lo no tráfico de africanos, ao qual, para despistar os cruzadores ingleses, deu o nome de *D. Pedro II*, aparelhando-o com as Armas Brasileiras, no intuito de fazê-lo passar por navio da Marinha Imperial e viajar em segurança até o Rio de Janeiro, onde, acreditava-se, seria enfim preparado para lançar-se no tráfico oceânico de africanos<sup>22</sup>.

---

21 Cf. "Cópia reservado – [Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado sobre] o tráfico de africanos do ano de 1831 a 1853", transcrito por Thiago Campos Pessoa (PESSOA, Thiago Campos. A "Delação Alcoforado" e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café: notas de pesquisa. In: XAVIER, Regina Célia Lima; OSÓRIO, Helen (org.). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. São Leopoldo: Oikos, 2018. p. 165-206. p. 203). Para maiores informações sobre a atuação de Tomás da Costa Ramos no tráfico, cf.: FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico...* Op. Cit., passim; BEZERRA NETO, José Maia. O africano indesejado..., Op. Cit.; PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos; PESSOA, Thiago Campos. Silêncios atlânticos: sujeitos e lugares praieiros no tráfico ilegal de africanos para o sudeste brasileiro (c.1830-c.1860). *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 32, n. 66, p. 79-100, 2019. DOI: 10.1590/S2178-14942019000100005; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. *De "Angelo dos retalhos" a "Visconde de Loures": a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858)*. 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016, passim. Já para maiores informações com relação à cooperação de Alcoforado com as autoridades britânicas e brasileiras, cf.: FERREIRA, Roquinaldo. O Relatório Alcoforado. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, n. 28, p. 219-29, 1995; PESSOA, Thiago Campos. Op. Cit.; BETHELL, Leslie. Op. Cit.

22 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1851*. Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1852. Anexo A: Relação entre o Brasil e a Grã-Bretanha. Questão do

Vigiado desde então pela *Intelligencia Saquarema*, o navio *D. Pedro II* parece que se quer chegar a estreitar no contrabando de escravos, tendo sido vendido poucos anos mais tarde em Bremen (Alemanha), segundo vangloriou-se Limpo de Abreu “pelo desânimo de [Costa Ramos em] se poder levar a efeito aquela criminoso empresa”<sup>23</sup>. Tudo indica, no entanto, que a venda do *D. Pedro II* foi apenas “para inglês ver”. Isso porque, depois de expulso do Brasil e já fixado em Lisboa, Costa Ramos procurou, como tantos outros traficantes retornados, livrar-se da pecha de comerciante de escravos. Assim, associado a outros traficantes retornados, investiu em vários negócios lícitos, a exemplo da construção da estrada de ferro ligando os municípios portugueses de Barreiro à Vendas Novas e Setúbal<sup>24</sup>, todavia sem jamais abandonar o tráfico ilegal de escravos.

Não obstante, em dezembro de 1853, notícias vindas de Lisboa alertavam o Governo Imperial de que dois navios, denominados *Guerira* e *Trajano*, tidos inicialmente por propriedade de Bernardo José Machado, eram armados na cidade do Porto, no norte de Portugal, com o propósito de se expedirem para a costa da África, onde pretendiam carregar escravos para depois desembarcá-los em Havana<sup>25</sup>. Em nova comunicação, datada de 13 de março de 1854, o cônsul geral do Brasil em Lisboa, Vicente Ferreira da Silva, comunicava ao Rio de Janeiro que, a partir de indagações realizadas pelo seu agente no Porto, “pude conhecer que estas embarcações não são propriedade de Bernardo José Machado, [...] mas sim de Tomás da Costa Ramos, [chamado] por antonomásia ‘o Maneta’, ora aqui residente”<sup>26</sup>.

Num segundo ofício reservado, de 14 de março de 1854, Vicente Ferreira da Silva relatava a Limpo de Abreu que acabara de saber

---

Tráfico, n. 10/11, p. 14-15.

23 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1854*. Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1855. p. 21.

24 ERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico...* Op. Cit., p. 153, vide nota 9.

25 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1854*. Op. Cit., Anexo B: Repressão ao Tráfico de Escravos. Emancipação dos Africanos Livres, n. 18, p. 19-20.

26 AHI 251/03/02, Ofício reservado n. 9, 13 mar. 1854.

que as escunas *Guerra* e *Trajano* tinham, de fato, se destinado ao litoral angolano, "aportando em Novo Redondo [atual Sumbe], onde receberam carregamento de negros, com que seguiram viagem em direção a Havana"<sup>27</sup>. Cerca de uma quinzena depois, em nova comunicação para o Rio de Janeiro, Ferreira da Silva comunicava que, de acordo com um artigo veiculado na edição de 27 de março do *Periódico dos Pobres*, da cidade do Porto, a *Trajano* teria sido interceptada nas imediações da ilha de Cuba, enquanto a *Guerra* teria sido remetida a pique por um cruzador inglês. "A notícia destes fatos", em especial com relação ao hipotético naufrágio da segunda embarcação, lhe parecia "muito prematura", de modo que o fazia supor tratar-se de boato propositalmente divulgado "como medida estratégica para desviar a atenção de sobre aqueles navios"<sup>28</sup>, quiçá à espera de uma oportunidade para desembarcar sua carga em algum ponto do vasto litoral do Império.

Em decorrência do alerta emitido pelo Consulado Geral do Brasil em Lisboa, a Secretaria dos Negócios Estrangeiros do Império, em ação coordenada com as pastas da Justiça e da Marinha, expediu ordens aos presidentes e autoridades navais das províncias costeiras, para manterem-se de sobreaviso para uma possível incursão da *Guerra* e da *Trajano*, "recomendando-lhes que no caso de ousarem ambos ou algum desses barcos aportar em qualquer ponto da costa, sejam apreendidos com os negros, que conduzirem, e presos o capitão, piloto e toda a tripulação, em conformidade das leis em vigor"<sup>29</sup>.

O receio de que os navios negreiros do Maneta pudessem desviar-se de sua rota original para Cuba e seguirem para o Império ainda encontrava justificativa no fato de o agente consular brasileiro em Portugal ter relatado que a escuna *Guerra*, depois de carregada, teria deixado Angola sob o comando do venezuelano Benito Derizans, outra figura bastante conhecida entre os traficantes de escravos atuantes

27 AHI 251/03/02, Ofício reservado n. 11, 14 mar. 1854.

28 AHI 251/03/02, Ofício reservado n. 12, 28 mar. 1854.

29 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1853*. Op. Cit., Anexo B, n. 18, p. 19-20.

tes no Brasil em meados do século XIX<sup>30</sup>. Embora venezuelano por nascimento, Benito recorrentemente se apresentava como brasileiro. Talvez assim o fizesse justamente em função de seus estreitos vínculos com o comércio de escravo do Brasil e com a comunidade traficante luso-brasileira. Para se ter uma ideia de quão estreitos eram esses vínculos, em 1842, Benito foi detido em Benguela por oficiais da marinha britânica a bordo do *Santo Antônio* enquanto o navio aguardava por um carregamento de escravos. Graças à documentação encontrada a bordo do *Santo Antônio*, os inspetores ingleses deduziram que o navio pertencia, na verdade, ao traficante de escravos natural da Salvador, Francisco Félix de Souza, o famoso Chachá, um dos maiores importadores de africanos da Bahia Oitocentista, estabelecido em Uidá, no reino do Daomé, na costa da África Ocidental<sup>31</sup>.

Passada uma década, Benito seguia atuante no circuito negreiro entre o Golfo de Benim e a Baía de Todos os Santos, comandando, dessa vez, a galeota *Relâmpago*, de propriedade de Marcos Borges Ferraz Nobre, outro proeminente traficante da Praça de Salvador. Saído de Onim [Lagos], em meados de 1851, com cerca de 820 escravos, o *Relâmpago* foi avistado e perseguido pelo vaso de guerra brasileiro *Itapagipe*, nas proximidades da ilha de Itaparica, onde encalhou em 29 de outubro de 1851. A fim de escapar da apreensão, Benito ordenou o abandono imediato da embarcação. Dos cerca de 500 a 700 escravos remanescentes da travessia marítima então despejados no mar, sobreviveram, ao fim, apenas 285, tendo os demais ou se afogado no percurso entre o *Relâmpago* e a praia da Pontinha, ou definhado de fome e exaustão pouco depois de tocarem a terra. Benito, contudo, não foi capturado.<sup>32</sup> Curiosamente, a viagem do *Relâmpago*

---

30 AHI 251/03/02, Ofícios reservados de 13, 14 e 28 de março de 1854. Para maiores informação sobre Benito Derizans, cf.: NERÍN, Gustau. Falsos brasileños: las trayectorias africanas y americanas de los negreros españoles Derizans y Ravirosa (1831-1863). *Relea*, Foz do Iguaçu, v. 1, n. 1, p. 69-85, jan./jun, 2016. Disponível em: <https://revistas.unila.edu.br/relea/article/view/537>. Acesso em: 8 jun. 2021.

31 NERÍN, Gustau. Op. Cit., p. 70.

32 Ibidem, p. 73-74.; VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, p. 436-438,

marca não só o último desembarque de escravos no litoral baiano de que se tem notícia, mas também a derradeira remessa de escravos organizada por Kosoko, rei do Onim, destronado pouco depois pelas forças imperialistas britânicas na região.

Segundo noticiado na edição de 23 de março de 1852, do periódico carioca *Correio da Tarde*, Benito foi pronunciado à revelia, ao lado de outros 32 indivíduos pelo crime de importação de africanos<sup>33</sup>. No entanto, Benito seguiu vivendo tranquilamente na Bahia, utilizando-se de uma identidade falsa, até por volta de 1856-1857, quando, enfim, foi preso em Angola por oficiais da Marinha Real portuguesa<sup>34</sup>. Nesse meio tempo, como atestam as informações de posse da *Intelligencia Saquarema*, Benito seguiu envolvido em atividades clandestinas, conjuntamente com seus antigos parceiros luso-brasileiros, a exemplo do Maneta, voltadas, porém, para o abastecimento do mercado cubano de escravos.

Como se vê, a *Intelligencia Saquarema* estabeleceu uma vigilância constante sobre Tomás da Costa Ramos desde os primeiros dias de vigência da Lei Eusébio de Queirós. Todas as informações levantadas pelos agentes brasileiros sobre a movimentação do prófugo Maneta, assim como das pessoas a ele associadas a exemplo de Benito Derizans, de D. Francisco Ruviroza y Urzellas (sobre o qual falaremos mais adiante) e dos navios que se presumia serem de sua propriedade foram pronta e seguidamente repassadas por Limpo de Abreu a Sir Henry F. Howard, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário da Grã-Bretanha no Rio de Janeiro (1853-1855), o que evidencia a tentativa por parte do Governo Imperial de estabelecer uma relação de cooperação entre os serviços de inteligência dos dois governos<sup>35</sup>.

---

570-575; RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio...* Op. Cit., p. 156-158.

33 *Correio da Tarde*, Rio de Janeiro, 23 mar. 1852.

34 NERÍN, Gustau. Op. Cit., p. 74.

35 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1854*. Op. Cit., Anexo B, n. 17, 18, 19, 20 e 21, p. 18-22.

Outro traficante retornado para Portugal que procurou manter-se discretamente em atividade foi Antonio Severino de Avellar, que inclusive adotou o pseudônimo de Antonio Silvestre para livrar-se do estigma de comerciante de escravos<sup>36</sup>. Entre finais de outubro e início de novembro de 1853, o navio *Laura*, consignado por Avellar, desembarcou com sucesso um novo carregamento de africanos em Cuba. A notícia, obtida em primeira mão pelos agentes britânicos e repassada ao Governo Imperial<sup>37</sup>, foi recebida com surpresa pelo cônsul geral do Brasil em Lisboa, cobrado pelo ministro Limpo de Abreu por ter omitido informações. Em resposta, Ferreira da Silva, justificou:

Ilmo. e Exmo. Sr. – Se eu tivesse sido convenientemente informado pelos meus delegados na Madeira e na Terceira [nos Açores] das suspeitas a que deram lugar os movimentos que no mês de setembro último fez por aquelas ilhas o brigue-escuna português *Laura*, [de que era] capitão Silvério Severino de Avellar [primo de Antonio], [que] saiu deste porto de Lisboa para o da Terceira, com pedra de cal, em 30 de agosto [...] avaliando o enérgico empenho do Governo Imperial na abolição do tráfico de escravos, eu seria solícito em fazer a V. Ex.<sup>a</sup> as devidas participações; entretanto, em conformidade das ordens de V. Ex.<sup>a</sup> vou exigir dos mencionados nossos vice-cônsules a explicação do seu silêncio a respeito; e bem assim procurarei, por mim e pelos vice-cônsules desta dependência informar-me se neste Distrito existem indivíduos que se envolvem no referido tráfico para de tudo fazer ciente a V. Ex.<sup>a</sup><sup>38</sup>

---

36 Esse foi o pseudônimo adotado por Avellar em suas correspondências privadas com outros traficantes de escravos a partir de 1850. Cf.: FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico...* Op. Cit., p. 88-ss.

37 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1853*. Op. Cit., Anexo B, n. 10 e 11, p. 9-11.

38 AHI 251/03/02, Ofício reservado de 12 jan. 1854. Segundo Ferreira, uma das estratégias utilizadas por Avellar para garantir o grau necessário de segredo de suas operações era o emprego ostensivo de familiares. Com efeito, além de Silvério, outro primo também empregado por Avellar era João Carlos, que por sinal servia como cônsul de Hamburgo em Nova York, “um posto estratégico pelas facilidades conferidas para adquirir navios empregados no tráfico ilegal”, de modo que “era João Carlos quem dava todas as indicações a respeito dos navios que poderiam ser adquiridos pelo primo Antonio Severino de Avellar”. Cf.: FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico...* Op. Cit., p. 88.

Interpelado a dar explicações sobre as razões por que não pres-  
tou imediatamente conhecimento ao Consulado Geral sobre as sus-  
peitas de engajamento do *Laura* no tráfico de africanos, o vice-cônsul  
do Brasil na Madeira justificou que o *Laura* havia adentrado no porto  
de Funchal em 25 de setembro, vindo de Angra do Heroísmo, nos  
Açores, para “ver se podia tomar colonos [...] e sabendo pelo capitão  
do porto que os não podia achar de pronto, não fundeou, e partiu  
para o Faial”, de volta aos Açores, no mesmo dia, razão esta que o im-  
pediu de examinar se no interior do navio existiam equipamentos que  
denunciassem as suas reais intenções. Como acrescentou, ademais,  
até receber a interpelação do Consulado Geral, aquele Vice-Consu-  
lado ignorava “se é malicioso ou não o destino do dito navio, pois  
muitos outros chegam a este porto à procurar carga, ou colonos para  
diferentes países, e que não [os] achando voltam imediatamente, sem  
fazer suspeitas”<sup>39</sup>.

De fato, a prática de acobertar o tráfico de escravos através do  
falso recrutamento de colonos, lançada mão por Avellar, era uma es-  
tratégia nova e ainda pouco observada pelas autoridades supressoras  
internacionais. Ela surgiu, justamente, no esteio do aumento da de-  
manda por mão de obra livre e barata verificado com a repressão do  
tráfico de escravos<sup>40</sup> e foi notada, a princípio, em meados da década  
de 1850, na costa oriental da África, pelas autoridades portuguesas  
e britânicas em Moçambique, que passaram a denunciar a saída de  
negros para a ilha francesa de Reunião, no oceano Índico, debaixo da  
denominação de colonos, embora, em condições análogas à escla-

39 AHI 251/03/02, Cópia n. 2 do ofício n. 1 de 18 fev. 1854 anexada ao Ofício reservado de 28 mar. 1854.

40 Foge ao escopo deste trabalho adentrar num assunto tão complexo como o crescimento da  
necessidade por mão de obra livre e barata em face da extinção do escravismo. Limitar-nos-  
emos a dizer que esse foi um fenômeno verificado em nível global, cujos delineamentos  
podem ser melhor acompanhados em BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial:*  
1776-1848. Rio de Janeiro: Record, 2002; e TOMICH, Dale. *Pelo prisma da escravidão:* trabalho,  
capital e economia mundial. São Paulo: Edusp, 2012.

vidão<sup>41</sup>. Em finais daquela década, o agente comercial dos Estados Unidos em Luanda avisava a seu governo que a prática estava se popularizando também na costa ocidental da África<sup>42</sup>.

Em resposta à mesma interpelação, o vice-cônsul do Brasil no porto de Angra do Heroísmo, nos Açores, declarou “que a causa do silêncio deste Vice-Consulado, sobre o objeto aludido” se devia ao fato “do brigue-escuna *Laura* [...] não apresentar outros indícios para se conjecturar do destino que lhe atribuem”, ou seja, o de envolvimento no tráfico de escravos, “senão conter alguns cascos de aguada, superiores àqueles que se poderiam julgar necessários para a sua tripulação, e haver recebido neste porto algumas barricas de farinha de pão”. “Circunstâncias”, no seu entendimento, “pouco importantes, quando se dizia que o navio ia [de maneira lícita] à Madeira engajar uma carga de colonos”<sup>43</sup>. Ainda assim, a fim de evitar que a situação se repetisse, o vice-cônsul nos Açores correu em assegurar a seu superior em Lisboa:

[...] que doravante não deixarei de comunicar tudo quanto ocorra, e possa, ainda que remotamente, ter alguma relação com o objeto que dá origem a esta correspondência, *princiando já por avisar a V. Sr.<sup>a</sup> que no dia 12 de novembro [de 1853] fundeou na baía dessa cidade o brigue português Nova Tentativa, [de que era] capitão Augusto Cesar de Mesquita, procedente do Rio de Janeiro por Londres e Liverpool, ao qual igualmente se atribui nessa cidade o mesmo sinistro intento do comércio de escravos*. Este navio só teve aqui a demora de 24 horas para lançar em terra os passageiros que conduzia e suas bagagens, dirigindo-se logo depois à ilha do Faial – dias depois, voltou aqui o mesmo navio para largar um passageiro, operação que executou sobre vela, fazendo-

41 Cf.: GONÇALVES, Paulo Cesar. Na vaga do trabalho escravo: o tráfico de trabalhadores engajados de Moçambique para a Ilha de Reunião no pós-abolição da escravidão colonial francesa. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 42, p. 578-603, set./dez. 2019. DOI: 10.1590/2237-101X02004203.

42 Cf.: HORNE, Gerard. *O sul mais distante*: o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 210-211.

43 AHI 251/03/02, Cópia n. 1 do ofício n. 1, de 16 jan. 1854 anexada ao Ofício reservado de 28 mar. 1854.

-se logo ao mar –. *Este brigue, bem como o outro brigue-escuna Laura vieram aqui receber ordens de Antonio Severino de Avellar, que então se achava nesta cidade, e donde ultimamente (em 6 de dezembro) partiu para Londres no patacho português Respeito [...]*.<sup>44</sup>

As notícias apresentadas ao cônsul geral em Lisboa por seus subalternos na Madeira e nos Açores foram transmitidas sem demora ao Governo Imperial, que, de posse destas informações, intencionou aprimorar sua vigilância não só sobre Avellar, como também sobre outros traficantes de escravos. Dessa maneira, no intuito de dificultar a utilização da falsa alegação de engajamento no transporte de colonos pelos traficantes de escravos, Limpo de Abreu, por meio de circular de 24 de março de 1854, instruiu aos agentes consulares do Império a seguirem os dispositivos previstos nos artigos 35, 36, 37, 39 e 41 do Decreto nº 708, de 14 de outubro de 1850, que regulava a execução da Lei Eusébio de Queirós<sup>45</sup>.

Os artigos do referido Decreto, aludidos por Limpo de Abreu, estabeleciam que:

Art. 35. Quando alguma embarcação [nacional] se destinar ao transporte de colonos, ou à outra negociação lícita, que exija imperiosamente a existência a bordo de algum ou alguns dos sinais mencionados no art. 32 [que descreve quais os sinais que constituem presunção legal de que uma embarcação se emprega no tráfico de escravos], deverá antecipadamente justificar perante o Auditor de Marinha essa necessidade, especificando os sinais para que pede a permissão.

Art. 36. O Auditor nunca admitirá estas justificações sem que a petição inicial declare o proprietário da embarcação, o afretador, e o capitão; e sem que os dois primeiros pelo menos sejam pessoas abonadas, bem conceituadas, e não suspeitas de interessadas [sic] no tráfico, o que além das averiguações a que por si mesmo deverá proceder, fará objeto de inquirição de testemunhas conhecidas, e acreditadas.

Art. 37. Antes de julgar a justificação, o Auditor de Marinha mandará publicar pela imprensa, por 8 dias, editais que declarem os nomes do

44 Ibidem, grifo nosso.

45 AHI 251/03/02, Ofício reservado n. 17, de 6 maio 1854.

navio, do proprietário, e do afretador, e os sinais cuja permissão se solicita, declarando, que assim se faz público para que possam reclamar os que tiverem razões para supor, que a embarcação se destina ao tráfico de escravos.

[...]

Art. 39. O julgamento da justificação deverá ser publicado na imprensa, e tanto essa publicação como a dos editais de que trata o art. 37, devem juntar-se ao processo original, e ao traslado que tem de ficar no cartório.

[...]

Art. 41. As licenças devem conter o nome do proprietário, e do afretador; a declaração da viagem, e seu fim, e dos sinais mencionados no art. 32 que ficam sendo permitidos; o tempo de duração da licença (nunca mais de dois anos) com a expressa condição de que esta se deverá considerar *ipso facto* sem efeito, se for mudado o nome do navio, ou se este mudar de proprietário ou de afretador, devendo em qualquer dessas hipóteses a renovação da licença ser precedida de nova justificação na Auditoria de Marinha.<sup>46</sup>

Na prática, a circular de 24 de março de 1854 transmitia aos cônsules brasileiros a competência conferida aos auditores da Marinha, pela Lei Eusébio de Queirós, para fiscalizar e julgar os navios nacionais em trânsito nos portos estrangeiros. Em vista, porém, dos questionamentos levantados quanto a sua aplicabilidade, a circular de 24 de março foi substituída pela de 27 de outubro de 1854, aplicada pela Sessão da Justiça do Conselho de Estado. Essa última, circular instruiu os agentes consulares imperiais, no “caso de uma embarcação se destinar ao transporte de colonos, ou a outra negociação lícita, que exija imperiosamente a existência a bordo de algum ou alguns dos sinais” listados pelo Decreto nº 708, de 14 de outubro de 1850, como indícios de presunção no tráfico de escravos, que exigissem dos interessados em fazê-lo que requeressem diretamente às autoridades

---

46 Cf. BRASIL. Decreto nº 708, de 14 de outubro de 1850. Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de Africanos neste Imperio. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 1, pt. 2, p. 158, 1850. Disponível em: <https://bit.ly/3cuPXyS>. Acessado em: 5 jun. 2020.

competentes no Império a justificação necessária<sup>47</sup>. De qualquer forma, importa notar que, mirando Avellar, o Governo Imperial reforçou os impeditivos para que as embarcações brasileiras em trânsito no exterior não fossem facilmente cooptadas pelas atividades ilícitas dos traficantes de escravos.

Visando também identificar de onde Avellar comandava seus negócios ilegais, o Governo Imperial deu ordens para que seus agentes redobrassem a vigilância sobre as suas viagens marítimas. Nesse intento, o Império contou com o auxílio da Grã-Bretanha, cuja rede de informantes cobria tanto os hemisférios Norte e Sul como as margens leste e oeste do Atlântico. Passado pouco mais de um ano, em nota de 20 de setembro de 1855, a Legação Britânica no Rio informou o Governo Imperial que seu agente em Luanda –vale frisar que à época o Brasil ainda não havia conseguido reabrir seu Consulado em Angola<sup>48</sup> – tivera conhecimento de “que o conhecido traficante de escravos Antonio Severino de Avellar tinha partido para o rio Zaire (leia-se Congo) com dois palhabetes a fim de carregá-los com escravos”. Embora o destino mais provável da carga fosse Havana, os agentes britânicos suspeitavam que Avellar pudesse tentar desembarcá-los entre a Bahia e a cidade de Campos, ao norte da província do Rio de

---

47 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1855*. Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1856. Anexo B, n. 31, 32, 33 e 34, p. 42-45.

48 Desde 1844 o Brasil vinha pleiteando junto ao Governo Português a autorização para reabrir o seu Consulado em Angola, fechado em 1828. Em 1854 o Governo Português atendeu ao pleito do Governo Imperial, todavia em vista das dificuldades deste em encontrar um nome adequado para assumir aquela representação, esta só veio a entrar em funcionamento em 1857. Ademais, por ser uma representação considerada de extrema necessidade para a repressão do tráfico de africanos, à época da sua reabertura a representação brasileira em Luanda ostentava o *status* de consulado geral, o que, na prática, a tornava uma representação autônoma e independente do Consulado Geral em Lisboa. A partir da década de 1860, conforme o circuito negreiro angolano foi minguando, o *status* da representação consular em Luanda também foi rebaixado, e sua autonomia em relação ao Consulado Geral em Lisboa foi pouco a pouco sobrepujada. De modo que, ao final do Império, a representação consular brasileira em Luanda não passava de um vice-consulado honorário. Para maiores informações a respeito, cf.: GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Dois cônsules de sua majestade em Luanda: relações Brasil-Angola, de Ruy Germack Possolo a Saturnino de Souza e Oliveira (1822-1861)*. São Paulo: Edusp. No prelo.

Janeiro, razão pela qual o encarregado de negócios da Grã-Bretanha no Brasil requereu que os cruzadores imperiais intensificassem o patrulhamento no litoral entre as duas províncias até por volta do dia 15 ou 20 de outubro<sup>49</sup>. Sabia-se, ademais, que um dos palhabotes estaria sob o comando de Augusto Cesar de Mesquita, o mesmo Mesquita que pilotara o *Nova Tentativa*, delatado pelo vice-cônsul do Brasil nos Açores, em 1853<sup>50</sup>.

Apesar do patrulhamento reforçado realizado pelos vasos de guerra imperiais ao longo da costa brasileira, o palhabote de Avellar, pilotado por Mesquita, conseguiu efetuar o desembarque de pouco mais de 200 africanos no litoral pernambucano em 11 de outubro de 1854, dando início ao célebre episódio conhecido na historiografia como “o desembarque de Sirinhaém”. Talvez, por acreditar no sucesso daquela expedição negreira, Avellar tenha decidido retornar ao Brasil, para cuidar pessoalmente da sua conclusão. Não deixa de ser irônico que ele tenha deixado Lisboa a bordo do vapor inglês *Tamar*, procedente de Southampton, com destino ao Rio de Janeiro, no dia seguinte ao da chegada de seu palhabote em Sirinhaém<sup>51</sup>.

É provável que a escolha do *Tamar* não tenha se dado por acaso, já que o navio realizou escala em Recife, onde Avellar certamente esperava receber notícias do desembarque. As notícias que ali obteve, no entanto, de certo não eram as que ele esperava receber. Isso porque, conquanto o palhabote tenha efetuado o desembarque, as autoridades imperiais resgataram a maior parte dos escravos e deram início a uma devassa, acompanhada de perto pelos agentes diplomáticos britânicos no Rio e em Recife, para identificar e pronunciar os envolvidos naquele carregamento<sup>52</sup>. Avellar devia imaginar, portanto, que

---

49 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1855*. Op. Cit., Anexo B, n. 1, p. 1.

50 *Ibidem*, n. 4, p. 3.

51 *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 21 nov. 1855.

52 Como é de conhecimento geral, o episódio de Sirinhaém gerou um estridente imbróglio diplomático entre a Grã-Bretanha e o Brasil, uma vez que, apesar das autoridades imperiais terem conseguido resgatar a maior parte dos africanos, 60 deles foram extraviados, aos

as autoridades imperiais estariam no seu encaicho. Com efeito, tendo chegado ao Rio de Janeiro em 5 de novembro, Avellar refugiou-se em sua residência em Niterói provavelmente na intenção de retirar-se o mais breve possível do país. No entanto, antes que pudesse fazê-lo, o traficante foi preso 10 dias depois pelas autoridades policiais do Rio de Janeiro. Após passar por interrogatório, Avellar foi remetido para Pernambuco, onde corria o processo contra os indiciados no crime do desembarque de Sirinhaém. E, uma vez sentenciado, foi deportado para Portugal, em 20 de fevereiro de 1856, no mesmo vapor que o trouxera da Europa alguns meses antes<sup>53</sup>.

A notícia da prisão de Antonio Severino Avellar foi veiculada nos principais jornais de fluxo diário do Rio de Janeiro.<sup>54</sup> Entre a grande

---

olhos dos britânicos com a convivência das autoridades locais pernambucanas. Para maiores informações a respeito, cf. CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de; CADENA, Paulo Henrique Fontes. A política como “arte de matar a vergonha”: o desembarque de Sirinhaém em 1855 e os últimos anos do tráfico para o Brasil. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 42, p. 651-677, set./dez. 2019. DOI: 10.1590/2237-101X02004206.

53 Algumas semanas depois de Avellar ter sido deportado, seu sobrinho José Severino de Avellar Lemos noticiou na imprensa carioca o “leilão extraordinário”, a ser realizado às 10 horas da manhã do dia 6 de março, no Largo da Memória (atual Praça do Rink), n. 109, em Niterói, “de todos os objetos [...] pertencentes ao Ilm.º Sr. Antonio Severino de Avellar [...] constando de ricos móveis, uma mobília moderna de jacarandá, com tamos modernos, magnífico aparelho de porcelana e louça inglesa, comprado em Londres, aos gostos do mesmo senhor, cristais, prata e casquinhas, e um rico aparelho de prata do Porto (obra moderna)”, além dos seguintes escravos, “José, Jorge, Pedro e Anicelo, perfeitos oficiais de pedreiro; Helena, perfeita mucama, costureira, lavadeira e engomadeira; Joana, lava, engoma e cozinha; Maria, idem, idem, com duas crias” (*Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 4, 5 e 6 mar. 1856). O leilão dos despojos de Antonio Severino de Avellar deve ter sido um sucesso, pois, menos de uma semana depois de sua realização, o *Correio Mercantil* anunciava, em sua sessão de saídas do porto do Rio de Janeiro, que “parte hoje para Lisboa e escalas no vapor português *Maria II* [...] dr. José Severino de Avellar Lemos, sua tia e um primo, Antonio José de Oliveira” (*Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 10 mar. 1856).

54 *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 16 e 18 nov. 1855; *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 17 nov. 1855; *Correio da Tarde*, Rio de Janeiro, 16 nov. 1855; *Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 17 nov. 1855. É digno de nota, no entanto, que o veículo da imprensa carioca que mais destaque deu à prisão de Avellar e de seu envolvimento no desembarque de Sirinhaém foi *O Grito Nacional*, periódico intercorrente, cuja forma mais se assemelhava aos *pasquins*, tão comuns e numerosos das duas décadas anteriores, que tratou desse assunto em edições

imprensa da corte carioca, o mais entusiasmado com o fato foi o *Correio da Tarde*, que publicou:

Sabemos que acaba de ser preso em Niterói, como indiciado no crime de promover o contrabando do tráfico [de africanos], Antonio Severiano [sic] de Avelar.

Se temos palavras de censura, quando o governo pratica de um modo que as merece, também não evitamos louvá-lo, quando desempenha os seus deveres.

Hoje é opinião corrente que o governo do Brasil, de qualquer cor que sejam os indivíduos que o compõem, quer sinceramente a extinção do tráfico. O Sr. Nabuco [ministro da Justiça] procede conforme o pensamento governativo.

A prisão que agora noticiamos revela que se o tráfico *está morto*, como disse um colega da imprensa, não está morta em alguns a esperança de o ressuscitar; supondo que a época é propícia, por ter a epidemia [de cólera] roubado muitos braços à agricultura.

Já o temos dito, e ainda reiteramos que toda a vigilância é ainda necessária sobre as pessoas dos contrabandistas.<sup>55</sup>

A congratulação do *Correio da Tarde* ao Governo Imperial pela prisão de Avellar e a expressão de seu apoio à manutenção da política Saquarema de máxima vigilância sobre os contrabandistas ganha ainda mais notoriedade quando recordamos que, até meados de 1850, este tinha sido um dos principais veículos de defesa do tráfico e dos traficantes de escravos na imprensa carioca<sup>56</sup>.

---

subsequentes (cf. *O Grito Nacional*, Rio de Janeiro, 22 nov., 15, 19 e 28 dez. de 1855 e 4 jan. 1856).

55 *Correio da Tarde*, Rio de Janeiro, 16 nov. 1855, grifo nosso.

56 ELTIS, David. *Economic growth and the ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987, p. 115; BETHELL, Leslie. Op. cit., p. 361. A mudança da linha editorial do *Correio da Tarde* é um claro indício da marcha acelerada da perda de prestígio por parte dos traficantes de escravos ante a opinião pública brasileira a partir da década de 1850. Para maiores informações a respeito do debate em torno da questão do tráfico na

Mas nem todos viram a prisão de Avellar como um ato da política Saquarema de tolerância zero ao tráfico atlântico de escravos. Em nota de 13 de dezembro de 1855 endereçada ao ministro Paranhos, William Stafford Jerningham, encarregado da Legação Britânica no Rio de Janeiro, insinuou que a decisão de prender o traficante português só teria sido tomada após a troca de correspondência confidencial entre ele e o ministro brasileiro, ocorrida dois dias antes da prisão, na qual Jerningham denunciou a negligência das autoridades centrais do Império e das autoridades locais de Pernambuco na resolução do caso de Sirinhaém<sup>57</sup>. A acusação foi rebatida por Paranhos, que, em nota de 3 de fevereiro de 1856, frisou

[...] a prisão de Avellar não foi determinada pela interferência da Legação de S. M. Britânica nesse negócio, e que o Governo Imperial estava informado de tudo quanto se podia conhecer nesta Corte sobre o caso de que se trata quando foi recebida a primeira nota do Sr. Jerningham [...]<sup>58</sup>

Não entraremos aqui nos méritos das acusações trocadas entre Jerningham e Paranhos<sup>59</sup>. Para os fins deste texto interessa evidenciar que, com o progressivo aperfeiçoamento da *Intelligencia Saquarema*, as divergências entre as informações levantadas pelos agentes

---

imprensa brasileira, cf.: RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio...*, Op. Cit.; KODAMA, Kaori. Os debates pelo fim do tráfico no periódico *O Philantropo* (1849-1852) e a formação do povo: doenças, raça e escravidão. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 28, n. 56, p. 407-430, 2008. DOI: 10.1590/S0102-01882008000200007; JESUS, Paulo César Oliveira de. *O fim do tráfico de escravos na imprensa baiana, 1811-1850*. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004.

57 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1855*. Op. Cit., Anexo B, n. 9, p. 11-12.

58 *Ibidem*, n. 10, p. 13-17.

59 Para uma análise recente dos méritos dessa discussão, cf. CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de; CADENA, Paulo Henrique Fontes. Op. Cit.

do Brasil e da Grã-Bretanha tornaram-se evidentes, ao passo que, na segunda metade da década de 1850, a diplomacia Saquarema esforçou-se em demonstrar que as denúncias de novos desembarques de africanos alardeados pela Legação Britânica eram destituídas de fundamento.

## 2. *Nem só traficantes portugueses*

Um último caso bastante ilustrativo do empenho com que a *Intelligencia Saquarema* procurou acompanhar as ações empreendidas pelos traficantes que se evadiram do Império para Portugal depois da Lei Eusébio de Queirós pode ser acompanhado pelos desdobramentos do caso reportado pelo cônsul geral do Brasil em Lisboa, em seu ofício reservado de 12 de abril de 1856, em torno da saída do patacho *Roberto* “do porto de São Martinho, distrito de Leiria, na noite de 8 para 9 [de março] [...] ao qual se atribui o destino do comércio da escravatura”<sup>60</sup>. Esse ofício segue ainda acompanhado por uma folha extraída do *Diário do Governo*, jornal oficial do Governo Português, em que consta a transcrição da ata da sessão de 29 de março de 1856 da Câmara dos Pares (equivalente ao Senado), na qual o ministro da Marinha de Portugal deu explicações sobre os eventos então transcorridos em Leiria.

Conforme exposto pelo ministro aos digníssimos pares portugueses, chamou a atenção das autoridades portuárias locais o fato de “que num porto tão pequeno, e onde os negócios não são muitos, se desse a circunstância de um navio estar metendo mantimentos” a bordo, e negar ancoragem no cais, permanecendo fundeado à vela, evitando, dessa maneira, o trabalho de fiscalização das autoridades locais. Outro motivo que levantou desconfiança foi o fato de “o dono daquele navio”, Alexandre Magno Fernandes, ter “estado no porto

---

60 AHI 251/03/02, Ofício reservado n. 12, de 12 abr. 1856.

dias antes, e sendo chamado à inspeção do arsenal respondera que se achava gravemente doente, e que o navio já não era seu”.

Não bastasse toda essa movimentação incomum, o patacho *Roberto* ainda deixou às escondidas o porto de Leiria sem ter seus passaportes e matrícula visados pelas autoridades portuárias locais, o que colocava *em xeque* a declaração inicialmente dada de que seguiria para o Mediterrâneo. Desse modo, diante de circunstâncias para lá de suspeitas, o ministro da Marinha Portuguesa informava ter emitido ordens às estações navais no ultramar, assim como aos cônsules portugueses, para que procedessem a imediata captura daquela embarcação assim que a avistassem<sup>61</sup>. A exemplo de seu colega português, o ministro da Justiça do Império, Nabuco de Araújo, tão logo informado daqueles fatos pelo agente brasileiro em Lisboa, também ordenou aos presidentes das províncias costeiras que se mantivessem “vigilantes sobre o destino e o projeto do patacho *Roberto*, providenciando sobre sua apreensão e perseguição dos criminosos”<sup>62</sup>.

A preocupação das autoridades portuguesas e brasileiras em relação ao patacho *Roberto* tinha, ao fim, algum fundamento. Através da apuração independente realizada pelo Consulado Geral do Brasil em Lisboa, descobriu-se, ademais, que o indivíduo originalmente apontado como proprietário do patacho *Roberto*, o tal Alexandre Magno Fernandes, o teria vendido, alguns dias antes de sua partida, para um sujeito chamado José Antunes da Costa, tido por negociante da Praça de Luanda. Todavia, segundo o agente consular brasileiro, essa informação não pôde ser confirmada pelas “pessoas práticas daquela paragem”, isto é, pelos indivíduos com algum grau de conhecimento do funcionamento do comércio negreiro em Angola cooptados como informantes pela *Intelligencia Saquarema*, o que sugeria que essa pudesse ser uma pista falsa lançada pelos próprios traficantes a fim de despistar as autoridades repressoras. “Autorizando por isso”, como

61 AHI 251/03/02, Extrato do Diário do Governo (Portugal), de 29 mar. 1856, anexado ao Ofício reservado n. 12, de 12 abr. 1856.

62 Ofício reservado do Ministro e Secretário de Estado da Justiça ao Presidente da Província do Grão-Pará, de 17 maio 1856 apud BEZERRA NETO, José Maia. Op. Cit., p. 182.

Vicente Ferreira da Silva confidenciou a Paranhos, “a informação que também tenho de ser o verdadeiro dono [do patacho *Roberto*] um espanhol, cujo nome ainda não pude saber”, sabendo apenas se tratar de sujeito que estivera em Lisboa há um ano, vindo de Angola, onde “se empregava no tráfico ilícito de escravatura”<sup>63</sup>.

Embora um tanto vagas, as informações obtidas pela *Intelligencia Saquarema* sobre esse tal espanhol, o qual se acreditava ser o verdadeiro proprietário do patacho *Roberto*, nos permitem supor que se tratava de ninguém mais ninguém menos que o famigerado traficante catalão D. Francisco Ruviroza y Urzellas, cujo ingresso no tráfico de africanos teria se dado nos anos 1830. De acordo com a base de dados *Slave Voyages*, Ruviroza y Urzellas comandou ao menos três expedições com destino a Havana naquela altura: a primeira em 1831, pilotando a *Indagadora*; a segunda em 1833, à frente da *Tres Manuelas*; e a terceira no ano seguinte no comando do *Jacinto*<sup>64</sup>. Na década de 1840 o traficante catalão migrou para o circuito brasileiro de escravos como grande financista de expedições negreiras, tendo, inclusive, estabelecido residência fixa no Rio de Janeiro entre 1844 e 1853. Há indícios ainda de que, depois de expulso do Império, ele teria regressado de forma clandestina por um curto período, em 1857, refugiando-se em Cananéia, no litoral sul de São Paulo, para avaliar a possibilidade de realizar um desembarque de africanos nas proximidades de Santos, o que parece não chegou se concretizar<sup>65</sup>.

Conforme divulgado pelo jornal abolicionista *O Grito Nacional* (alimentado, ao que tudo indica, por verbas e informações do Fundo do Serviço Secreto da Legação Britânica no Rio de Janeiro), Ruviroza y

63 AHI 251/03/02, Ofício reservado n. 12, de 12 abr. 1856.

64 *Slave Voyages*. Viagens n. 1233, 1286 e 1313. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

65 A informação é de NERÍN, Gustau. Op. Cit., p. 75-80, que se baseia nos registros sobre Ruviroza y Urzellas contidos no *British Parliamentary Papers*. Já a origem das informações sobre este traficante apresentadas por FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico...* Op. Cit., p. 108-112, advêm do interrogatório de Ruviroza y Urzellas e de seu agente, João Baptista de Souza, à polícia do Rio de Janeiro, bem como de cartas particulares trocadas entre eles no período de 1853 a 1855.

Urzellas mantinha negócios com outros bem conhecidos “contrabandistas de carne humana *galegos*”, termo pejorativo para identificar os portugueses estabelecidos no Rio de Janeiro, como Tomás da Costa Ramos (o Maneta), Manuel Pinto da Fonseca (outrora o homem mais requestado e festejado da corte carioca dos anos 1840 nos dizeres de um estadista do Império), José Antonio de Souza Bastos (que dava nome à importantíssima firma Amaral & Bastos), entre outros<sup>66</sup>. Em 1853, devido ao seu envolvimento na armação do negreiro *Camargo*, que desembarcara 500 africanos no início daquele ano em Bracuhy, no litoral sul do Rio de Janeiro, nas vizinhanças de Angra dos Reis, Ruviroza y Urzellas foi finalmente expulso do Império, tendo, então, tomado o rumo para Lisboa, onde já se encontravam vários daqueles seus antigos sócios dados parte como traficantes nas páginas d’*O Grito Nacional*<sup>67</sup>.

Segundo as notícias transmitidas ao Rio de Janeiro pelos agentes brasileiros em Lisboa, depois de deixar o Brasil, Ruviroza y Urzellas teria feito uma rápida viagem para Tenerife, no arquipélago das Canárias, ao largo da costa da África Ocidental, “para encontrar-se ali com uma pessoa, cujo nome se ignora, mas da qual se sabia que tinha sido caixeiro” na corte carioca; tendo regressado para Lisboa em dezembro de 1853, onde estabeleceu residência. As notícias davam conta também que Ruviroza y Urzellas havia expedido, ainda em 1853, ao menos três embarcações com escravos para Havana. Das quais se sabia que, “uma tinha chegado a salvamento com 400 negros, e outra”, que encalhara na costa, “apenas desembarcara 200 ou pouco mais”, aparecendo mais tarde “outros 200, e 7 homens da equipagem”. Não havia notícias da terceira embarcação<sup>68</sup>. Assim como Avellar, depois que deixou o Rio de Janeiro, Ruviroza y Urzellas não residiu unica-

66 *O Grito Nacional*, Rio de Janeiro, 4 maio e 9 jul. 1850.

67 *O Grito Nacional*, Rio de Janeiro, 3, 8 e 15 abr. 1853. Sobre o desembarque de Bracuhy, cf. ABREU, Martha. O caso do Bracuhy. In: CASTRO, Hebe Maria Mattos de; SCHNOOR, Eduardo (org.). *Resgate: uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995. p. 163-195.

68 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1854*. Op. Cit., Anexo B, n. 18, p. 19.

mente em Lisboa. Em 1855, a *Intelligencia Saquarema* obteve notícias de que ele havia passado um tempo em Havana, antes de transferir-se para Nova York, nos Estados Unidos, onde foi ter com seus sócios da execrável “Companhia Portuguesa”, que seguiam agenciando o contrabando de africanos desde a ilha de Manhattan<sup>69</sup>.

Não obstante isso, na altura da segunda metade da década de 1850, Ruviroza y Urzellas mantinha pelo menos duas feitorias em funcionamento na costa atlântica da África: uma em Cabo Lopez (no atual Gabão), outra no rio Congo, em Angola. Esta última era administrada em 1856 por Guilherme da Silva Correia, também conhecido por Guilherme do Zaire<sup>70</sup>, que, como descreve o historiador catalão Gustau Nerín:

[...] ampliou as instalações em Ponta da Lenha com uma nova feitoria em Boma; às margens do rio Congo, distante algumas dezenas de quilômetros do mar, onde se localizava o grande mercado de escravos do reino do Congo. A nova feitoria em Boma tinha capacidade para receber 1.400 escravos. Ao que parece, entre os principais parceiros de D. Guilherme e de Ruviroza (indentificado por “Sr. F...” na correspondência) estavam o comerciante Machado, de Nova York, que lhe vendeu navios debaixo da bandeira estadunidense, o fazendeiro Mazonra, que comprou os escravos em Cuba, o financista João José Lima Vianna, que investiu no contrabando, e o comerciante brasileiro de escravos Cunha Reis, que organizou a viagem.<sup>71</sup>

Como se vê, havia fortes indícios de que o espanhol dado por verdadeiro proprietário do patacho *Roberto* fosse mesmo Ruviroza y Urzellas, o que, atrelado aos seus vínculos com outros mercadores de

69 *O Grito Nacional*, Rio de Janeiro, 19 dez. 1855. Para maiores informações acerca da atuação da “Companhia Portuguesa”, na qual os traficantes até aqui referidos tinham participação, cf. MARQUES, Leonardo. Um último triângulo notório: contrabandistas portugueses, senhores cubanos e portos norte-americanos na fase final do tráfico transatlântico de escravos, 1850-1867. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 53, p. 45-83, 2016.

70 Sobre Guilherme da Silva Correia (vulgo Guilherme do Zaire), cf. FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico...*, Op. Cit., p. 93-106.

71 NERÍN, Gustau. Op. Cit., p. 77-78. Tradução nossa.

escravos no Brasil, tornava ainda mais real o risco de que o sobredito patacho pudesse tentar desembarcar novos africanos no Império.

Por um breve momento cogitou-se, inclusive, que o dito patacho houvesse conseguido realizar tão infausta proeza. As notícias da saída soturna e sorrateira daquele patacho do porto de São Martinho no início de março ainda estavam frescas no Rio de Janeiro quando, em junho de 1856, aportou na cidade a escuna portuguesa *Emilia*, de propriedade da firma Joaquim Teixeira Brasil & Cia., pilotada por Manuel Augusto Machado, vinda dos Açores com colonos portugueses a bordo. Em razão da existência em seu interior de alguns equipamentos tidos para o engajamento no tráfico atlântico, e de seu capitão ter declarado que pretendia seguir viagem dali para Benguela, na costa sul de Angola, o encarregado de negócios da Grã-Bretanha na corte Imperial suspeitou que a escuna *Emilia* fosse, na verdade, o patacho *Roberto* disfarçado.

Havia, ademais, a suspeita, de que o barco pudesse “ser também”, como acreditava Jerningham, “o que com o mesmo nome já se empregara em transportar africanos emancipados da Bahia para Lagos [Onim], aonde não chegariam, se não fossem os auxílios prestados por um navio britânico”<sup>72</sup>. Diante das suspeitas levantadas pelo diplomata britânico, a polícia da corte verificou a autenticidade da identidade do barco, dos donos, do capitão e dos documentos que atestavam a boa-fé no engajamento do transporte de colonos realizado pelo navio. Feitas tais vistorias, constatou-se, ao fim, que esta *Emilia* não era nem aquela primeira *Emilia*, que abandonou à própria sorte em Aguê os africanos livres que levava de volta à África no ano anterior, nem o patacho *Roberto*<sup>73</sup>. Este negreiro, conforme comunicado alguns meses

72 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1856*. Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1857, Anexo D, n. 24, p. 54. Sobre esta outra escuna *Emilia*, referida pelo cônsul britânico, cf. VERGER, Pierre. Op. Cit., p. 614.

73 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1856*. Op. Cit., Anexo D, n. 25, p. 55. Alguns anúncios veiculados no *Correio Mercantil*, no período em que a escuna *Emilia* permaneceu detida no Rio enquanto aguardava o encerramento da diligência aberta pela polícia, reforçam que ela estava de fato engajada no transporte lícito de colonos. Em um desses anúncios se lê: “a bordo da escuna portuguesa *Emilia*, chegada ultimamente do Faial

depois pelo cônsul geral do Brasil em Portugal, foi apresado por um cruzador português quando navegava pelo mar de Angola<sup>74</sup>.

### 3. Conclusão: falando de igual para igual

Graças ao eficiente serviço de *intelligencia* desenvolvido pelos cônsules brasileiros, em especial, mas não somente, pelo Consulado Geral do Brasil em Portugal, como aqui foi demonstrado, já nos primeiros anos da Lei Eusébio de Queirós o Governo Imperial passou a colher notícias em primeira mão relativas à operacionalização no exterior do *infame comércio* de escravos. Essa nova realidade incidiu, em primeiro lugar, na modernização do rudimentar Serviço de Intelligência da administração Saquarema. O que acarretou, por conseguinte, a conquista de autonomia da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros do Império em relação às informações transmitidas pelo Serviço Secreto do Ministério das Relações Exteriores Britânico.

Na ponta final desse processo, verificou-se ainda, se não a eliminação absoluta, ao menos uma redução considerável de situações embaraçosas para as autoridades centrais e provinciais do Império que, até 1850, viam-se rotineiramente acuadas, como escreve Gilberto Freyre com a ironia que lhe é peculiar, pelas “descrições ou caracterizações tão exatas” fornecidas pelos cônsules britânicos “dos navios suspeitos de contrabando [...] que alguns desses navios misteriosos só faltam sair dos papéis de ofício para ganhar os mares”<sup>75</sup>.

Prova cabal de que a *Intelligencia Saquarema* tinha, de fato, capacitado a diplomacia imperial para tratar em pé de igualdade com

---

[Açores], existem duas mulheres próximas a ser [sic] amas; para engajar, trata-se a bordo da mesma escuna” (*Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 3 jul. 1856); já em outro anúncio verifica-se: “a bordo da escuna *Emilia* existem ainda alguns colonos para serem engajados; para tratar, dirijam-se a bordo da mesma” (*Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 25 jul. 1856).

74 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1856*. Op. Cit., Anexo D, n. 28, p. 57.

75 FREYRE, Gilberto. *Inglezes no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1948, p. 312.

a diplomacia britânica no que dizia respeito à movimentação atlântica dos traficantes de escravos pode ser acompanhada nas notas diplomáticas trocadas em 1854 entre Sir Henry F. Howard e Limpo de Abreu acerca dos navios negreiros *Guerra* e *Trajano*, dos quais falamos anteriormente. Por serem bastante elucidativas do que buscamos demonstrar ao longo deste texto, as notas merecem ser reproduzidas na sua integridade, para que não percamos de vista a expressiva mudança de tratamento entre as diplomacias do Brasil e da Grã-Bretanha em torno da questão do combate ao tráfico atlântico de escravos. Começamos, assim, pela nota de 21 de janeiro, de Howard para Limpo de Abreu, que abre a discussão:

Senhor. – Tenho a honra de informar a V. Ex.<sup>a</sup> que recebi comunicação de Lisboa de que dois navios portugueses – o *Guerra* e o *Trajano* – tinham saído do Douro, havia dois meses, para a costa da África, sob fortes suspeitas de se irem empregar no tráfico de escravos.

Consta serem estes navios propriedade de três notórios contrabandistas de escravos, Tomás da Costa Ramos, Riverosa [sic] [y Urzellas] e [João Pedro da Costa] Coimbra, os quais são membros da associação organizada em Lisboa para aquele tráfico, que tem ramificações neste país; e presume-se que, se se oferecer algum ensejo, não deixarão eles de tentar um desembarque de escravos na costa do Brasil.

Essa presunção parece confirmar-se pelo fato de ter ultimamente chegado a esta capital [o Rio de Janeiro] um bem conhecido negreiro vindo de Luanda a bordo do navio português *Lice*.

Julguei portanto conveniente, assinalar estas circunstâncias à vigilância de V. Ex.<sup>a</sup>, no caso de que a sua atenção não se tivesse para elas dirigido, a fim de que o Governo Imperial possa adotar as medidas que lhe parecem mais eficazes, [para] prevenir algum desembarque de escravos no território do Império, e frustrar os desígnios dos traficantes, que são infatigáveis no prosseguimento de seu nefário tráfico.<sup>76</sup>

---

76 BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros de 1854*. Op. Cit., Anexo B, n. 17, p. 18-19.

Três dias mais tarde, Limpo de Abreu respondeu o seguinte para Howard:

O abaixo assinado, agradecendo a comunicação feita pelo Sr. Howard, tem a honra de dizer-lhe em resposta que a notícia a que se refere a nota do Sr. Howard foi oportunamente transmitida ao Governo Imperial.

*Antes disto tinha o Governo Imperial sabido por notícias vindas de Lisboa em 14 de dezembro último que Riverosa [sic] [y Urzellas] tinha estado anteriormente naquela cidade, e havia três meses pouco mais ou pouco menos que partira para Tenerife para encontrar-se ali com uma pessoa, cujo nome se ignora, mas da qual sabia que tinha sido caixeiro nesta cidade.*

Dizia-se que Riverosa [sic] [y Urzellas] achava-se outra vez em Lisboa em 14 de dezembro último, e tratava de estabelecer casa.

Dizia-se que expedira para Havana três embarcações com negros; das quais uma tinha chegado a salvamento com 400 negros, e outra tocara em uns baixos na costa [de Cuba], apenas desembarcara 200 ou pouco mais, parecendo outros 200, e sete homens da equipagem.

Da terceira não há notícias.

As mesmas notícias referem que Tomás da Costa Ramos pretendia expedir para a costa da África uma embarcação para ali tomar escravos, e ir desembarcá-los em Havana, e que o capitão que devia ir tomar conta da embarcação no Porto tinha partido já de Lisboa a bordo do vapor *Duque do Porto*.

*Em consequência destas notícias, e de outras que tem chegado ao conhecimento do Governo Imperial, expediu-se por este Ministério aos presidentes de províncias do litoral a circular constante em cópia junta, e pelos Ministérios da Justiça e da Marinha, tomaram-se todas as providências que pareceram adequadas ao fim de se malograr qualquer tentativa de desembarque de africanos no território do Império, ou de serem apreendidos os escravos, e punidos, conforme as leis, os autores e cúmplices do atentado, se infelizmente não se puder evitar o desembarque, o que aliás não é de supor.*

O conhecido agente do tráfico de escravos Manuel Domingos Dias Pereira, que veio de Luanda a bordo do navio português *Lice*, foi preso imediatamente que chegou a esta capital, e o Governo Imperial resolveu fazê-lo sair para fora [sic] do território do Império.<sup>77</sup>

---

77 Ibidem, n. 18, p. 19-20, grifo nosso.

A resposta de Limpo de Abreu à nota de 21 de janeiro de Howard era sem precedentes. Desde que a Grã-Bretanha começara o patrulhamento marítimo ostensivo entre a África e o Brasil no intuito de suprimir o tráfico atlântico de escravos, em especial a partir de finais da década de 1830, os oficiais da esquadra britânica estacionada na América do Sul arrogavam-se de serem diariamente informados pelo serviço de espionagem britânico presente nos principais portos negreiros do *Mundo Atlântico*. Tamanho era o alcance da rede de inteligência britânica que, segundo afirma David Eltis, “na década de 1840, o comandante de um cruzador britânico teria escrito: ‘nenhum navio negreiro poderia chegar ou deixar qualquer porto do Brasil a 230 milhas ao norte ou ao sul do Rio de Janeiro sem que eu soubesse’ [de seu paradeiro]”<sup>78</sup>.

A confiança exacerbada misturada à arrogância peculiar em relação à eficácia da rede de espionagem britânica sobre o comércio transatlântico de escravos se estendeu visivelmente nas atitudes espalhafatosas dos subseqüentes ocupantes da Legação Britânica no Rio nos anos 30 e 40 do Oitocentos. A nota de 23 de janeiro de 1854 de Limpo de Abreu para Howard evidencia, no entanto, um novo momento das relações bilaterais anglo-brasileiras em que a Legação Britânica havia deixado de ser a principal – para não dizer exclusiva – fonte de informação sobre o tráfico de escravos do Governo Imperial, agora alimentado pela sua própria rede de informantes no exterior.

A conquista de autonomia informativa do Império em relação ao tráfico atlântico de africanos não ocorreu sem sobressaltos com a Grã-Bretanha, antiga detentora e depuradora de todas as informações. Na verdade, pode-se dizer que ela assinala o início dos atritos entre a visão britânica e a visão Saquarema com relação aos louros pelo encerramento da importação de escravos para o Brasil. Com efeito, em comunicação de 28 de março de 1855 para Lord Clarendon, Secretário de Estado para Assuntos Exteriores da Grã-Bretanha (1853-1858),

---

78 ELTIS, David. Op. cit., p. 114, tradução nossa, grifo nosso.

Howard alertava: “O visconde de Abaeté”, título conferido a Limpo de Abreu em dezembro de 1854,

continua a reivindicar para o Brasil todo o mérito da supressão do tráfico de escravos, dizendo [...] que é inegável que a extinção do comércio negreiro no Império é única e exclusivamente efeito das medidas legislativas decretadas pelas Câmaras, e *pelos meios empregados pelo Governo* [do Império].<sup>79</sup>

Diante do que foi exposto, não é forçoso presumir que Limpo de Abreu, à época da declaração ministro dos Negócios Estrangeiros do Império, estivesse se referindo – para não dizer se gabando – do serviço de inteligência gestado nos últimos anos por aquela Secretaria de Estado.

## **Bibliografia**

- ABREU, Martha. O caso do Bracuhy. In: CASTRO, Hebe Maria Mattos de; SCHNOOR, Eduardo (org.). *Resgate: uma janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995. p. 163-95.
- ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. *De “Angelo dos retalhos” a “Visconde de Loures”*: a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858). 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. O Brasil e a diplomacia do tráfico (1810-1850). *Locus: Revista de História, Juiz de Fora*, v. 4, n. 2, p. 7-33, 1998. Disponível em: <https://bit.ly/2T81opJ>. Acesso em: 8 jul. 2021.
- ALMEIDA, Paulo Roberto. *Formação da diplomacia econômica no Brasil: as relações econômicas internacionais no Império*. 3.<sup>a</sup> ed. rev. Brasília: FUNAG, 2017. v. 1.

---

79 Howard para Clarendon, 28 maio 1855 apud CHRISTIE, William Dougal. Op. Cit., p. 220, tradução nossa.

- BEIGUELMAN, Paula. O encaminhamento político do problema da escravidão no Império. In: HOLANDA, Sergio Buarque de (org.). *O Brasil Monárquico*, v. 5: reações e transações. São Paulo: Difel, 1969. p. 189-211. (Historia Geral da Civilização Brasileira; t. 2; v. 5).
- BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Tradução: Luis A. P. Souto Maior. Brasília, DF: Senado Federal, 2002.
- BEZERRA NETO, José Maia. O africano indesejado: combate ao tráfico, segurança pública e reforma civilizadora (Grão-Pará, 1850-1860). *Afro-Asia*, Salvador, n. 44, p. 171-217, 2011. DOI: 10.9771/aa.v0i44.21239.
- BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial: 1776-1848*. Rio de Janeiro: Record, 2002.
- BLUTEAU, Raphael. Intelligencia. In: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário português & latino*. Coimbra: Colegio das Artes/Off. Pascoal Silva, 1728. v. 4, p. 159.
- CALDEIRA, Jorge. *Maua, empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CAPELA, José. *Conde de Ferreira e Cia.: traficantes de escravos*. Porto: Afrontamento, 2021.
- CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombra: a política imperial*. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de; CADENA, Paulo Henrique Fontes. A política como "arte de matar a vergonha": o desembarque de Sirinhaem em 1855 e os últimos anos do tráfico para o Brasil. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 42, p. 651-77, 2019. DOI: 10.1590/2237-101X02004206.
- CHRISTIE, William Dougal. *Notes on Brazilian question*. London: MacMillan & Co., 1865.
- CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Tradução: Elvira Serapicos. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- COSTA, Camila. Quem foi Joaquim Pereira Marinho, o traficante de escravos que virou estatueta na capital mais negra do Brasil. *BBC News Brasil*, Londres, 12 de jun. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53013733>. Acesso em: 10 maio 2021.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da Metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

- ELTIS, David. *Economic growth and the ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987.
- FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. 1996. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.
- FERREIRA, Roquinaldo. O Relatório Alcoforado. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, n. 28, p. 219-229, 1995.
- FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1948.
- GONCALVES, Paulo Cesar. Na vaga do trabalho escravo: o tráfico de trabalhadores engajados de Mocimboa do Castelo para a Ilha de Reunião no pós-abolição da escravidão colonial francesa. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 42, p. 578-603, 2019. DOI: 10.1590/2237-101X02004203.
- GRAHAM, Richard. *Gra-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. Tradução: Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Comércio de almas e política externa: a diretriz atlântico-africana da diplomacia imperial brasileira, 1822-1856*. Londrina: Eduel, 2013.
- GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Dois consules de Sua Majestade em Luanda: relações Brasil-Angola, de Ruy Germack Possolo a Saturnino de Souza e Oliveira (1822-1861)*. São Paulo: Edusp. No prelo.
- HORNE, Gerard. *O sul mais distante: o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- JESUS, Paulo Cesar Oliveira de. *O fim do tráfico de escravos na imprensa baiana, 1811-1850*. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004.
- KLEIN, Herbert S. Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico. *Revista de História*, São Paulo, n. 120, p. 3-25, 1999. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.v0i120p3-25.
- KODAMA, Kaori. Os debates pelo fim do tráfico no periódico O Philantropo (1849-1852) e a formação do povo: doenças, raça e escravidão. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 28, n. 56, p. 407-430, 2008. DOI: 10.1590/S0102-01882008000200007.
- LEVY, Maria Barbosa. *História da Bolsa de Valores*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977.

- LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. *Historia do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IB-MEC, 1978.
- MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolicao do trafico de escravos no Brasil*. Sao Paulo: Companhia das Letras, 2017.
- MANCHESTER, Alan K. *Preeminencia inglesa no Brasil*. Traducao: Janaina Amado. Sao Paulo: Brasiliense, 1973.
- MARQUES, Leonardo. Um ultimo triangulo notorio: contrabandistas portugueses, senhores cubanos e portos norte-americanos na fase final do trafico transatlantico de escravos, 1850-1867. *Afro-Asia*, Salvador, n. 53, p. 45-83, 2016. DOI: 10.9771/aa.v0i53.22472.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema*. Sao Paulo: Hucitec, 1987.
- NABUCO, Joaquim. *Um estadista do Imperio: Nabuco de Araujo, sua vida, suas opinioes, sua epoca*. Rio de Janeiro: Garnier, 1897. 2 v.
- NERIN, Gustau. Falsos brasilenos: las trayectorias africanas y americanas de los negreros espanoles Derizans y Ravirosa (1831-1863). *Relea*, Foz do Iguacu, v. 1, n. 1, p. 69-85, 2016. Disponivel em: <https://revistas.unila.edu.br/relea/article/view/537>. Acesso em: 8 jun. 2021.
- PARRON, Tamis. *A politica da escravidao no Imperio do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilizacao Brasileira, 2011.
- PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos; PESSOA, Thiago Campos. Silencios atlanticos: sujeitos e lugares praiheiros no trafico ilegal de africanos para o sudeste brasileiro (c.1830-c.1860). *Estudos Historicos*, Rio de Janeiro, v. 32, n. 66, p. 79-100, 2019. DOI: 10.1590/S2178-14942019000100005.
- PESSOA, Thiago Campos. A "Delacao Alcoforado" e o comercio ilegal de africanos no Vale do Cafe: notas de pesquisa. In: XAVIER, Regina Celia Lima; OSORIO, Helen (org.). *Do trafico ao pos-abolicao: trabalho compulsorio e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. Sao Leopoldo: Oikos, 2018. p. 165-206.
- RODRIGUES, Jaime. *O infame comercio: propostas e experiencias no final do trafico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.
- RODRIGUES, Jose Honorio. *Brasil e Africa: outro horizonte*. Rio de Janeiro: Civilizacao Brasileira, 1964. v. 1.
- SCHULZ, John. *A crise financeira da abolicao: 1875-1901*. Sao Paulo: Edusp: Instituto Fernand Braudel, 1996.
- SOARES, Sebastiao Ferreira. *Esboco ou primeiros tracos da crise comercial da*

- cidade do Rio de Janeiro, em 10 de setembro de 1864*. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1865.
- TOMICH, Dale. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2012.
- VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.
- WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. As feitorias de urzela e o tráfico de escravos: Georg Tams, José Ribeiro dos Santos e os negócios da África Centro-Occidental na década de 1840. *Afro-Asia*, Salvador, n. 43, p. 43-90, 2011.
- WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Dinâmicas históricas de um porto centro-africano: Ambriz e o Baixo Congo nos finais do tráfico atlântico de escravos (1840-1870). *Revista de História*, São Paulo, n. 172, p. 192-193, jan./jun. 2015.
- XIMENES, Cristina Ferreira Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*. 1999. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.
- ZILLOTTO, Guilherme Antonio. *Dois séculos de dívida pública: a história do endividamento público brasileiro e seus efeitos sobre o crescimento econômico (1822-2004)*. São Paulo: Editora Unesp, 2011.

## **Fontes**

- ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY. Ofícios Reservados do Consulado Geral do Império do Brasil em Portugal, 251/03/02.
- BRASIL. Decreto nº 708, de 14 de outubro de 1850. Regula a execução da Lei que estabelece medidas para a repressão do tráfico de Africanos neste Império. *Coleção de Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 1, pt. 2, p. 158, 1850. Disponível em: <https://bit.ly/3cuPXyS>. Acessado em: 5 jun. 2020.
- BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros do Império de 1851*. Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1852.
- BRASIL. *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros do Império de 1853*.

- Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1854.
- BRASIL. *Relatorio da Reparticao dos Negocios Estrangeiros do Imperio de 1854*.  
Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1855.
- BRASIL. *Relatorio da Reparticao dos Negocios Estrangeiros do Imperio de 1855*.  
Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1856.
- BRASIL. *Relatorio da Reparticao dos Negocios Estrangeiros do Imperio de 1856*.  
Rio de Janeiro: Typographia Universal Laemmert, 1857.
- CORREIO DA TARDE. Rio de Janeiro: [s. n.], 1852-1855.
- CORREIO MERCANTIL. Rio de Janeiro: [s. n.], 1855-1856.
- DIARIO DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: [s. n.], 1855.
- JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: [s. n.], 1855.
- O GRITO NACIONAL. Rio de Janeiro: [s. n.], 1850-1856.