

O JULGAMENTO DO PATACHO NOVA GRANADA: embates diplomáticos entre Brasil e Inglaterra no auge do tráfico atlântico de escravizados nos anos de 1840

Aline Emanuelle De Biase Albuquerque*

RESUMO: Este trabalho analisa a questão do tráfico atlântico de escravos no Império brasileiro, nos anos de 1840, a partir da apreensão e julgamento do *Nova Granada*. Utilizando fontes como o processo judicial da embarcação e as correspondências entre as autoridades inglesas, serão destacados a organização dos traficantes envolvidos na negociação e os embates entre Brasil e Inglaterra no período de auge do contrabando. O caso do *Nova Granada*, último navio negreiro julgado pela Comissão Mista anglo-brasileira no Rio de Janeiro, possibilita a investigação dos conflitos entre Brasil e Inglaterra em relação à “cláusula de equipamento” e o conluio do Império brasileiro com os interesses negreiros.
PALAVRAS-CHAVE: Tráfico ilegal; Traficantes; Nova granada; Império brasileiro.

The patacho Nova Granada judgment: diplomatic clashes between Brazil and England at the height of the Atlantic slave trade in the 1840s

ABSTRACT: This work analyzes the question of transatlantic slave trade in the Brazilian Empire in the 1840s, based on the seizure and judgment of the slave ship *Nova Granada*. Using sources such as the judicial process of that embarkation and the correspondence between the British authorities, we highlight the organization of slave dealers involved and the controversy between Brazil and Great Britain at the height of illegal slave trade. The case of *Nova Granada*, the last slave ship judged by the Anglo-Brazilian Mixed Commission in Rio de Janeiro, will make it possible to investigate the conflicts between Brazil and Great Britain about the “equipment clause” and the Brazilian connivance with the slaver interests.
KEYWORDS: Illegal trade; Slave dealers; Nova Granada; Brazilian Empire.

El juicio de patacho Nova Granada: enfrentamientos diplomáticos entre Brasil e Inglaterra en el apogeo de la trata de esclavos del Atlántico en la década de 1840

RESUMEN: Este trabajo analiza la cuestión del tráfico atlántico en el Imperio brasileño en la década de 1840, basado en la captura y el juicio del barco de esclavos *Nova Granada*. Utilizando fuentes como el caso judicial del buque y la correspondencia entre las autoridades inglesas, destacamos la organización de los traficantes involucrados en la negociación y enfrentamientos entre Brasil e Inglaterra durante el pico del contrabando. El caso de *Nova Granada*, el último barco de esclavos juzgado por la Comisión Mixta Anglo-Brasileña en Río de Janeiro, permite investigar los conflictos entre Brasil e Inglaterra con respecto a la "cláusula del equipamiento" y la connivencia brasileña con los intereses de los traficantes.
PALABRAS CLAVE: tráfico ilegal; traficantes; nova granada; Imperio brasileño

*Mestre em História pela Universidade Federal de Pernambuco. Atualmente é professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sertão Pernambucano no campus Ouricuri. Contato: Estr. do Tamboril, s/n, Vila Quixada, CEP: 56200-000, Ouricuri-PE, Brasil. E-mail: alinedebiase@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8764-4324>.

Agradeço imensamente aos pareceristas por todas as sugestões e críticas apontadas.

No dia 31 de outubro de 1844, um patacho denominado *Nova Granada* deixou o porto de Santos com despacho para levar gêneros estrangeiros e nacionais a Pernambuco. Mas, apesar desse destino registrado em seus documentos oficiais, a embarcação havia sido preparada para uma viagem mais longa. Na realidade, o *Nova Granada* era um conhecido navio negreiro pertencente à rede mercantil de um dos maiores traficantes do Brasil que, mais uma vez, cruzaria o Atlântico para comprar escravizados na costa da África. O consignatário da embarcação em Pernambuco era Angello Francisco Carneiro, experiente negreiro estabelecido no Recife.¹

No entanto, dessa vez, o *Nova Granada* não resultaria em grandes lucros para os traficantes que investiram na preparação da viagem iniciada em outubro de 1844. Oito dias após a saída do porto de Santos, o patacho foi apreendido pelo tenente James Carter, comandante da escuna *Viper*, pertencente à força naval britânica na costa brasileira. Apesar de não conter escravizados a bordo, o captor justificou a apreensão alegando que a embarcação estava equipada para o tráfico de africanos, um comércio proibido pelo tratado anglo-brasileiro de 1826 e pela lei brasileira de 1831. Após a apreensão, o navio com seus dezesseis tripulantes, sua carga e com o envolvimento de notórios negreiros foi apresentado à Comissão Mista anglo-brasileira no Rio de Janeiro.

O caso do *Nova Granada* é representativo de um contexto de disputas e discordâncias entre Brasil e Inglaterra quanto à apreensão de embarcações equipadas para o comércio de escravizados.² A captura do patacho foi parte de um cenário de intensificação da política britânica de combate ao tráfico. Em 1839, os ingleses promulgaram a Lei de Equipamento (*Equipment Act*) que permitia a *Royal Navy* capturar navios portugueses, ou sem nacionalidade declarada, equipados para o negócio negreiro. Essa lei endureceu ainda mais a cruzada da Grã-Bretanha contra o tráfico, já caracterizada pela postura imperial e pelo desrespeito às leis internacionais. Como os tratados anglo-brasileiros só autorizavam a apreensão de navios que possuíssem escravos a bordo e o Brasil se recusava a adicionar uma “cláusula de equipamento” aos acordos, os ingleses tornaram-se menos diplomáticos na década de 1840. Com base no tratado de 1826, que igualava o tráfico à pirataria, a esquadra britânica passou a deter navios negreiros brasileiros a partir dos equipamentos encontrados. Em meio a tantas apreensões, o *Nova Granada* ganhou destaque por ter sido a última presa julgada pela Comissão Mista no Rio de Janeiro em um momento turbulento das relações anglo-brasileiras, que acabaria por incentivar a promulgação do *bill Aberdeen*.

Assim, a partir da análise do caso do *Nova Granada* este trabalho pretende destacar a organização negreira em um período de forte repressão britânica e as tensões entre Brasil e Inglaterra na década de 1840, quando a migração forçada atingiu seu auge. A principal fonte utilizada será o processo do *Nova Granada*, existente no Arquivo Histórico do Itamaraty. Esse tipo de documentação possibilita observar a preparação de uma embarcação para o tráfico, os disfarces para driblar a fiscalização, a diversidade de pessoas que se envolviam no comércio através da tripulação, as tramas dos grandes negociantes e os detalhes do julgamento do navio negreiro. A partir dessa e de outras fontes, como relatórios ministeriais, correspondências entre as autoridades inglesas e os dados do *The Transatlantic Slave Trade Database*, será possível destacar tanto as movimentações negreiras em um período de aumento das importações de cativos, quanto à organização da repressão e os enfrentamentos diplomáticos entre Brasil e Inglaterra protagonizados pelos juízes da Comissão Mista no Rio de Janeiro. Apesar de parecer mais uma dentre tantas apreensões no período, o caso do *Nova Granada* aconteceu em um momento decisivo das relações entre Brasil e Inglaterra, com todas as tensões em torno do fim do Tribunal Misto no Rio de Janeiro e do aumento da pressão britânica para que o Estado brasileiro cumprisse suas leis e tratados. Para Leslie Bethell, o *Nova Granada* provocou “a controvérsia mais azeda e prolongada sobre a questão da ‘cláusula de equipamento’”.³

A organização dos traficantes de escravizados no auge do contrabando e da repressão

Quando o *Nova Granada* foi armado para a viagem negreira de 1844 o contexto era muito promissor para os traficantes envolvidos no tráfico ilegal. A década de 1840 é considerada a época de maior sucesso do contrabando negreiro para o Brasil. O aumento da migração forçada de africanos, principalmente para o sudeste brasileiro, era incentivado pela demanda por mão-de-obra para a cafeicultura em um período de forte expansão da produção. O ritmo do contrabando era ditado por uma demanda brasileira que terá seu ápice a partir de 1846. Nesse sentido, Leslie Bethell indica que a quantidade de café exportada no período de 1846-50 foi 40% superior ao período 1841-1845. As exportações do açúcar também aumentariam de 22 para 26% principalmente após a abertura do mercado britânico com a promulgação das Leis do Açúcar de 1846, que estimulou a redução de tarifas de importação e permitiu a entrada de açúcar produzido por mão-de-obra escrava com o objetivo de estimular a exportação dos produtos britânicos para as colônias produtoras do gênero.⁴

As correspondências inglesas da época mostram alguns fatores que favoreceram o crime: a ousadia dos traficantes e a conivência das autoridades e da população em relação ao contrabando negreiro. Em 16 de março de 1843, John Samo e Frederick Grigg, os dois membros britânicos da Comissão Mista Brasil e Inglaterra no Rio de Janeiro, estavam passeando na rua da Quitanda quando viram duas partidas de “negros novos”, uma atrás da outra, sendo conduzidas por seus próprios donos. Segundo eles, na mesma rua havia vários depósitos onde esses recém-chegados eram vendidos abertamente. Na manhã seguinte, os ingleses souberam que, por volta das sete horas, africanos boçais foram vistos cruzando o porto em total estado de nudez. Muitas pessoas testemunharam o episódio. Em julho de 1843, os comissários voltariam a escrever dizendo que “há algumas semanas” mais de 300 africanos tinham sido expostos à venda em um lugar chamado “Ponte de Caju”, que ficava distante apenas uma milha da então residência do Imperador.⁵ Na mesma correspondência, eles avisavam que a distribuição de africanos escravizados ilegalmente também vinha sendo feita com paquetes a vapor usados na cabotagem. Nesse esquema, os escravizados eram recebidos pelas embarcações costeiras, do lado de fora da barra dos portos de Salvador e Recife. Depois, eram transportados por navios de 20 a 50 toneladas para, finalmente, serem desembarcados à noite e “com muita facilidade” no porto do Rio de Janeiro.⁶ Um esquema que, portanto, congregava as três principais praças negreiras do Império brasileiro.

Dentro desse contexto de organização criminosa e silêncio das autoridades, o *Nova Granada* já navegava fortuitamente antes mesmo da viagem de 1844. Em 1843, o patacho desembarcou 545 escravizados em São Sebastião. As pessoas haviam sido adquiridas em Quelimane e, provavelmente, foram vendidas na praça carioca por um preço em torno de 500 mil-réis os homens e 400 mil-réis as mulheres e as crianças.⁷ É possível que a maior parte da carga comprada fosse constituída por crianças, algo muito comum nessa época. Segundo Joseph Miller, na primeira metade do século XIX, houve um aumento no número de crianças e adolescentes traficados da região de Angola porque as elites locais passaram a liberar seus dependentes como forma de pagamento dos débitos contraídos na obtenção dos produtos europeus.⁸ O mesmo pode ter acontecido nos portos da África Oriental, explicando assim o fato dos navios negreiros que compravam cativos nessa região terem sido frequentemente abordados carregando grande quantidade de crianças. Em 1840, por exemplo, o brigue *Asseiceira* comprou 332 pessoas em Quelimane, sendo 85 homens, 25 mulheres e 222 crianças. Em outro caso, ao

acompanhar a captura do navio *Progresso*, o reverendo Pascoe Grenfell Hill observou que a embarcação trazia de Quelimane 189 homens, 45 mulheres e 213 meninos.⁹

É possível que na viagem programada para 1844, o *Nova Granada* seguisse novamente para Quelimane, quem sabe até trazendo crianças. Nessa época de maior vigilância britânica na costa de Angola e até mesmo no porto de Moçambique, houve o aumento de embarque de cativos em portos como Inhambane, Ibo, Lourenço Marques e Quelimane, na África Oriental. Inicialmente apenas uma extensão de Moçambique, o porto de Quelimane tornou-se, na década de 1840, a “capital do Índico” no “fornecimento de escravos ao tráfico transatlântico”. A abundância de mercadoria humana, os baixos preços, a conivência das autoridades locais e moradores recompensavam os desafios naturais que os pilotos precisavam enfrentar para entrar no difícil ancoradouro do lugar. Com todos esses atributos, o tráfico de escravizados passou a ser, nas palavras de José Capela, “o pão nosso de cada dia” em Quelimane que contribuiu para que mais de 116 mil cativos oriundos da área fossem desembarcados no sudeste brasileiro no período de 1831 a 1852.¹⁰

Para essa empreitada de 1844, a preparação do patacho aconteceu cinco meses antes da partida e ficou por conta de Cypriano da Silva Proost, o vice-cônsul português em Santos. Proost foi responsável pelo despacho de mercadorias como farinha, feijão, arroz, carne seca e pipas de água.¹¹ Além desses gêneros nacionais, a carga do navio também seria composta por gêneros estrangeiros (bacalhau, vinagre, vinho de Lisboa, chá da Índia, cerveja, manteiga, azeite, conservas, cebolas, velas, queijos do reino, paios e presuntos), que haviam sido carregados por Manuel Pereira dos Santos Junior, comerciante estabelecido em Santos. Também coube a Cypriano Proost o recrutamento dos dois principais oficiais da tripulação, o mestre João José da Cruz e o piloto Domingos Xavier da Silva. Durante a viagem negreira, Domingos Xavier conduziria o barco, enquanto João José se responsabilizaria pelo comando e disciplina da tripulação, as negociações na costa da África e a fiscalização dos cativos a bordo no retorno ao Brasil. Suas soldadas não foram declaradas na documentação, mas não é impossível que ambos tivessem uma participação nos lucros de compra e venda das pessoas conduzidas na terrível viagem. Como homens despossuídos, João José, Domingos Xavier e mesmo seus subordinados a bordo deviam ver no tráfico a possibilidade de crescer na hierarquia marítima e social através dos lucros negreiros. Inclusive, no caso de João José, apesar de seu envolvimento na vida marítima desde criança, era a primeira vez, com seus 33 anos, que ele iria capitanear uma embarcação. Uma tarefa difícil, mas que marcava sua ascensão no meio

naval e no contrabando. O cargo de capitão de negreiro era de confiança, cheio de sigilos, oportunidades de ganhos e muitos riscos. No entanto, como pequenos investidores, tripulantes como João José e Domingos Xavier davam sua contribuição no sucesso do tráfico ilegal e na manutenção da estrutura escravista.¹²

Responsável por contratar esses homens que teriam um papel importante na condução das negociações durante a viagem, Cypriano Proost mostrava sua disponibilidade em atender aos interesses negreiros. A atuação de Cypriano Proost na contratação desses profissionais marítimos e na organização da carga do navio é indicativa do envolvimento de mais uma autoridade consular portuguesa no tráfico ilegal para o Brasil, além dos já conhecidos irmãos João Baptista Moreira, cônsul português no Rio de Janeiro e Joaquim Baptista Moreira, vice-cônsul em Pernambuco. Em carta escrita em 31 de outubro de 1844, dia da partida do patacho, e endereçada a Angello Carneiro, Proost destacava sua reverência em relação ao rico traficante residente em Pernambuco, aproveitando a ocasião para oferecer o seu “inútil préstimo” na cidade de Santos. Com essa exagerada modéstia, Proost, possivelmente, declarava sua disposição em participar de outras transações negreiras.

O consignatário Angello Francisco Carneiro era português, nascido em Lisboa, e entrou no comércio de escravizados antes mesmo da ilegalidade na década de 1810, atuando no circuito entre os portos da África centro-ocidental e Pernambuco. Após as agitações antilusitanas na Confederação do Equador em 1824, o traficante seguiu para Luanda, onde se tornou correspondente dos traficantes no Brasil, assumindo posição notória em uma empresa negreira que congregava seus cunhados Elias Baptista da Silva e Francisco Antonio de Oliveira, em Pernambuco, e Joaquim Ferreira dos Santos, futuro Conde de Ferreira, no Rio de Janeiro. Numa fase de aumento dos embarques de pessoas escravizadas na África Centro-ocidental na década de 1820, a rede mercantil de Angello Carneiro na costa africana abarcava os sertões próximos a Luanda e reinos do interior de Benguela, como Bailundo. Sua atuação no embarque de cativos nessa época faz com que Capela o classifique como “o maior negreiro do seu tempo em Luanda”.¹³ Na década de 1830, o negociante retornou ao Brasil, onde se envolveria no contrabando, contando até com o auxílio do vice-cônsul Joaquim Moreira, de quem era compadre. Em 1851, após retornar a Portugal com sua fortuna construída na venda de pessoas, ele foi agraciado com o título de visconde de Loures.¹⁴

Para a viagem do *Nova Granada*, em 1844, Angello Carneiro tinha se associado ao vice-cônsul Proost e a José Bernardino de Sá, grande traficante no Rio de Janeiro. Apesar de no

passaporte do patacho constar Manuel dos Santos como proprietário do navio, o verdadeiro dono era José Bernardino de Sá.¹⁵ Português, assim como Carneiro, Bernardino de Sá iniciou sua carreira como um simples empregado de uma loja de comércio na Corte. Assim como seu sócio, seu envolvimento do tráfico negreiro iniciou-se antes da ilegalidade, quando seu navio *Amizade Feliz* já desembarcava africanos no Brasil.¹⁶ Na década de 1830, após receber uma herança, o comerciante investiu no tráfico, instalando diversos postos escravistas na costa africana e adquirindo navios. No período de 1836 a 1851, Bernardino de Sá foi o responsável por armar 39 viagens negreiras. Seus negócios tinham uma dimensão Atlântica, com parcerias no Brasil, na África, Estados Unidos e Cuba. Os maiores pontos de negociação do traficante na costa africana concentravam-se ao norte de Luanda, com barracões e agentes nos portos de Ambriz, Ambrizete e Ponta da Lenha.¹⁷ Aliás, nesse último porto seu agente era Antônio Severino de Avellar, o contrabandista que na década de 1850 estaria envolvido no último desembarque de africanos de Sirinhaém em Pernambuco em 1855.¹⁸ Por fim, na década de 1850, o negociante ganhou o título de barão, e depois, visconde de Vila Nova do Minho.

Pela sua notável atuação no contrabando, Bernardino de Sá era um forte alvo da política britânica. Até mesmo porque o nome do traficante apareceu em mais de dez processos de navios negreiros apreendidos e julgados pelas Comissões Mistas.¹⁹ O traficante chegou mesmo a sofrer alguns prejuízos sociais e financeiros por causa das medidas repressivas inglesas. Na década de 1840, além de ter uma feitoria destruída no Ambriz, ele recebeu voz de prisão com a condenação do brigue *Asseiceira*, apreendido pela *Fawn*, próximo à Ilha de São Sebastião.²⁰ Assim, Manuel dos Santos devia ser um “testa de ferro” de Bernardino. Notórios traficantes, como Bernardino e Angello, tinham suas embarcações sob a constante suspeita dos britânicos. Era necessário se esconder.

O contexto era de lucratividade para os negreiros, mas também de desafio devido ao aumento das atividades da marinha britânica. Com o *Equipment Act* de 1839, a Grã-Bretanha teve sua força e seus recursos ampliados para combater o comércio atlântico de africanos. Essa lei endureceu ainda mais a cruzada inglesa contra o tráfico negreiro que já se caracterizava pela postura imperialista nos mares e o desrespeito às leis internacionais. Entretanto, apesar do contexto de repressão, a ousadia e a capacidade de adaptação dos traficantes foram suficientes para a permanência do negócio. Dessa forma, a década de 1840 foi palco tanto das rigorosas ações antitráfico britânicas, quanto dos altos índices do contrabando de pessoas.

Assim, apesar do aumento das atividades da Marinha britânica, traficantes experientes como Angello Carneiro e Bernardino de Sá continuaram armando navios. Mesmo com as possíveis perdas caso a embarcação fosse apreendida, o investimento criminoso parecia dar o lucro esperado pelos contrabandistas. Segundo os ingleses, os traficantes brasileiros poderiam perder, com apreensões, quatro de cada cinco navios e ainda continuar lucrando com o negócio. Os traficantes cubanos, por sua vez, não conseguiam arcar nem com a perda de apenas um navio apreendido.²¹ O caso do *Nova Granada* foi uma dessas ocasiões em que os traficantes perderam. O navio deixou o porto de Santos no dia 31 de outubro de 1844 e, logo depois, na tarde de 8 de novembro, a escuna britânica *Viper*, comandada por James Carter, avistou o patacho numa distância de 80 a 90 milhas de Santos. O navio estava navegando em “rumo próprio”, em direção sudeste, caminho diferente do que seria tomado para Pernambuco.²² Como representante dos traficantes no barco, o mestre João José da Cruz elaborou um documento de protesto contra a apreensão. Através do comandante da *Viper* que, por sua vez, representava a cruzada abolicionista britânica, ele enxergou o fim da sua primeira viagem como capitão e das suas possibilidades de ganhos naquele navio negreiro. Por fim, o *Nova Granada* foi abordado e apreendido por possuir equipamentos para fazer o tráfico atlântico de escravizados.

O julgamento do *Nova Granada* e o acirramento das tensões entre Brasil e Inglaterra

Em 11 de novembro de 1844, três dias após a captura, o *Nova Granada* foi apresentado à Comissão Mista do Rio de Janeiro por James Carter. Perante o tribunal, o captor deveria fazer uma declaração juramentada sobre a presa, as condições incriminadoras da embarcação e os papéis encontrados a bordo. Segundo Leslie Bethell, em média se passavam seis dias até a abertura do processo, trinta e sete para a comissão exarar a sentença e mais setenta para executá-la quando o navio era condenado.²³ Inicialmente, tudo seguiu nos conformes.

Um dia após atracar no porto da Corte, o comandante da *Viper* expôs sua presa e os dez documentos encontrados a bordo ao tribunal. Essa documentação consistia no passaporte, certificado de matrícula, alguns despachos, uma carta de Cypriano Proost para Angello Carneiro, entre outros papéis. Tudo devidamente elaborado para driblar a fiscalização. Apesar de Carter afirmar que os papéis eram os mesmos encontrados a bordo, o comissário juiz brasileiro se recusou a recebê-los sem um prévio carimbo do Império brasileiro. Hamilton Hamilton, o ministro plenipotenciário inglês no Rio de Janeiro, julgou esse procedimento como um subterfúgio do brasileiro para dificultar o processo, podendo prejudicar bastante o capitão

da *Viper*.²⁴ Talvez por isso, no mesmo dia, James Carter nomeou Robert Hesketh, o cônsul inglês no Rio de Janeiro, o seu procurador no caso. Além da representação, Hesketh cuidaria para que o tenente recebesse sua recompensa em libras caso a embarcação fosse condenada. Pois a missão humanitária de combate ao tráfico dos britânicos “estava de mãos dadas com a perspectiva de ganho”.²⁵

A situação continuou tensa, o processo do patacho não teve início e logo as autoridades britânicas planejaram alternativas. Em 15 de novembro, o comodoro Purvis, chefe da Esquadra da Grã-Bretanha na costa brasileira, escreveu a Hamilton Hamilton dizendo que emitiria ordens para que o patacho fosse enviado a Serra Leoa e que, a partir de então, todas as embarcações apreendidas teriam esse mesmo destino.²⁶ Mas o *Nova Granada* não cruzaria o Atlântico, pois em 18 de novembro a Comissão Mista da Corte publicou um edital dando início ao processo e convocando as partes interessadas a comparecer ao tribunal. No mesmo dia, o capitão da *Viper* fez uma declaração onde listou os equipamentos que comprovavam o envolvimento do patacho com o tráfico atlântico de cativos. Segundo ele, o navio encontrava-se estivado com tonéis de água de popa a proa e uma grande quantidade de arroz, feijão e farinha que cobria todo o espaço da popa até a coberta. Havia ainda carne seca, três porcos e grande porção de galinhas. Muitas tábuas, ripas e alguns barris vazios foram encontrados nos dois lados da proa. Além de grande quantidade de lenha e barro.

Para James Carter, seguindo as determinações do *Equipment Act*, esses aparelhos comprovavam a montagem da embarcação para o tráfico. Água e comida em excesso, mais que o necessário à tripulação, era um forte indício de envolvimento com o contrabando. Como o *Nova Granada* foi declarado um navio de cabotagem, a grande quantidade de suprimentos para uso da tripulação era injustificável. Pois fazendo esse tipo de comércio, as embarcações permaneciam próximas à costa e poderiam, em caso de urgência, ser reabastecidas. Carter ainda explicou como os equipamentos encontrados serviriam ao tráfico atlântico de africanos. As pipas de água, que estavam sem seus devidos batoques, mas apenas cobertas com lona, ajudariam a ventilar o porão na longa viagem através do Atlântico.²⁷ A grande quantidade de barro seria usada para aumentar o forno, enquanto os barris vazios serviriam para alimentar os cativos. As tábuas e vigas, por sua vez, seriam utilizadas para dividir o porão com a construção de um bailéu de escravos. Segundo Jaime Rodrigues, a “segunda coberta móvel” era “a principal especificidade na arquitetura interna dos navios negreiros”. Essa coberta ou bailéu era um alojamento de fácil remoção, “feito de madeiras frágeis apoiadas sobre pés-de-carneiro”,

que servia para aumentar o espaço disponível no porão, possibilitando o transporte de um maior número de cativos.²⁸ De acordo com relatos como o de Robert Walsh, essas divisões no porão separavam os escravizados por sexo e idade e os mantinham “sentados entre as pernas uns dos outros, formando fileiras tão compactas que lhes era totalmente impossível deitar ou mudar de posição, noite e dia”.²⁹

Além desses elementos mencionados por Carter, novos indícios foram encontrados ou até mesmo adicionados quando os oficiais do *Alfred* revistaram o patacho.³⁰ Em 21 de novembro, o tenente George Baker, o mestre Percival Benjamin Robert e o carpinteiro Thomas Weley pediram assistência ao mestre João José da Cruz para vistoriarem o patacho. Após um “minucioso exame do porão”, os britânicos encontraram duas caçarolas de ferro, uma enorme chaleira, um fogão de grandes dimensões, treze tijolos, que com o barro serviriam para o aumento da cozinha, e medicamentos (três garrafas de unguento, um saco de ervas, um saco de linhaça e emplastro). Também calcularam que os cascos no porão possuíam 10.670 galões ou 48 toneladas de água fresca. Por fim, eles observaram que todas as vigas, tábuas e postes, que serviriam para armar o bailéu de escravos, estavam devidamente enumerados e cortados “para ajustar nos mastros, vãos e costados da embarcação”.³¹ Uma evidência que mostra a sofisticação dos organizadores da viagem. Já que, com esses recursos, os tripulantes armariam com facilidade, rapidez e precisão a segunda coberta para alocar os cativos, sem necessitar do trabalho de um carpinteiro ou mesmo de um marinheiro especializado na função.

Por causa desses equipamentos, o julgamento do navio teve início em 29 de novembro de 1844 na Comissão Mista do Rio de Janeiro. O primeiro a dar seu voto foi o juiz brasileiro João Carneiro de Campos, que defendeu a legalidade da viagem e absolveu o patacho. Para ele, uma embarcação só podia ser apreendida com cativos a bordo, conforme estabelecido na Convenção anglo-portuguesa de 1817, que foi adotada pelo Brasil no tratado anglo-brasileiro de 1826 em troca do reconhecimento britânico da independência declarada em 1822. Por sua vez, o voto por escrito do juiz inglês John Samo só veio quatro meses depois, em 3 de março de 1845. O britânico julgou o patacho “boa presa” e apresentou como justificativa o caso da barca *Maria Carlota*, que foi condenada pela Comissão do Rio de Janeiro em 1839, por estar equipada para o tráfico. Por causa da discordância entre os votos dos juízes era necessário o “sorteio de árbitros”, segundo o 3º artigo do regulamento das Comissões Mistas. Como John Samo recusou o sorteio, o julgamento ficou suspenso.

Durante todo o processo, o comissário inglês tentou atrasar o julgamento e inibir qualquer medida de defesa do negreiro.³² Essa postura estava relacionada às ordens do governo britânico, antes mesmo do *Equipment Act* de agosto 1839, e também a uma série de eventos negativos envolvendo o antecessor de Samo na Comissão Mista do Rio de Janeiro. Devido à recusa brasileira em incluir uma “cláusula de equipamento” aos tratados com a Grã-Bretanha, George Jackson, o antigo juiz na Comissão, ofereceu uma alternativa para evitar que o pavilhão brasileiro passasse a oferecer segurança às transações traficantes. De acordo com ele, na prática, os membros ingleses e brasileiros do tribunal poderiam “ignorar as limitações que o tratado [de 1817] impunha aos navios de patrulha” de ambas as nações, em favor das estipulações do tratado de 1826, que igualava o tráfico à pirataria. Com essa interpretação, Jackson assinalou que navios negreiros poderiam ser apreendidos nos portos brasileiros “na sua viagem de ida”.³³ A partir desse argumento, novas ordens foram dadas à esquadra britânica atuante na costa do Brasil, sendo que o comandante William Smith, a bordo da embarcação *Grecian*, foi o primeiro com coragem para executá-las.

Em maio de 1839, William Smith apreendeu a barca *Maria Carlota* quando essa zarpou com destino a Moçambique. O navio estava equipado com um grande número de mantimentos e tonéis de água, escotilhas gradeadas e madeiras para a montagem de um bailéu de escravos.³⁴ A apresentação da embarcação à Comissão da Corte alarmou os traficantes. O temor fez com que as empresas negreiras paralisassem suas atividades e os prêmios de seguros de navios aumentassem consideravelmente.³⁵ Evidentemente, o governo brasileiro repudiou a proposição de George Jackson sobre a conformidade desse direito de busca e absolveu a *Maria Carlota*. Com a discordância entre os juízes, houve o sorteio de árbitros e coube ao inglês Frederick Grigg decidir o destino da embarcação. Por fim, no dia 13 de setembro de 1839, a *Maria Carlota* foi condenada “boa presa” e se tornou a principal referência das autoridades britânicas quanto à condenação de uma embarcação brasileira, pela Comissão Mista do Rio de Janeiro, por estar equipada para o tráfico.

O entusiasmo das autoridades inglesas e o desespero dos traficantes com esse caso durou pouco tempo. Onze dias após a condenação da *Maria Carlota*, a escuna *Recuperador*, também apresentada pelo comandante da *Grecian*, em uma condição idêntica à barca, foi absolvida pela Comissão. Dessa vez, o caso não foi de arbitragem, mas sim do fato de que George Jackson, numa atuação que ia de encontro às determinações de seus superiores, concordou com o juiz brasileiro João Carneiro de Campos.³⁶ O resultado desse processo tirou a credibilidade do juiz

inglês frente às autoridades de sua nação, sendo depois afastado do tribunal.³⁷ Substituindo Jackson, John Samo procurou desenvolver suas funções em total sintonia com as determinações do Foreign Office, buscando a condenação de todas as embarcações apresentadas na Comissão Mista do Rio de Janeiro. A conduta de John Samo tornou-se tão evidente para os negreiros que Manuel dos Santos, o oficial dono do *Nova Granada*, chegou a expressar o temor de que “sua” embarcação tivesse o mesmo destino que teve “todas aquelas que se tem apresentado a Comissão desde que o tal Comissário inglês ali se apresentou”.³⁸

Ao recusar o sorteio de árbitros no caso do *Nova Granada*, John Samo estava obedecendo as ordens de lorde Aberdeen que, em setembro de 1843, instruiu “os membros britânicos a resistirem ao pedido de arbitragem” quando o navio brasileiro julgado estivesse equipado para o comércio de escravos.³⁹ A nova determinação do ministro dos Negócios Estrangeiros britânico pode ter sido consequência do julgamento da barca *Ermelinda*. Em 1841, a *Ermelinda* havia saído do Recife com destino a Angola. Angello Carneiro era o consignatário e maior carregador, tendo desembolsado quase dez contos de réis para armar o navio. Para trabalhar a bordo foram contratados 17 tripulantes, entre eles, o cozinheiro Rufino José Maria, africano malê, ex-escravo e futuro alufá. A viagem foi um empreendimento familiar. Francisco Lisboa, sobrinho de Angello Carneiro era o dono oficial dessa embarcação, que já havia mudado de nome e de donos várias vezes dentro da família negreira. Entretanto toda negociação parecia ter fracassado quando a embarcação foi apreendida por Henry Matson, capitão da *Waterwitch*, no litoral de Luanda. Enviada a Comissão Mista de Serra Leoa, o navio foi absolvido devido ao sorteio dos árbitros, que favoreceu a sentença brasileira. Foi o único navio já absolvido naquele tribunal, que era um destino certo para a condenação de negreiros. A barca tornou-se, assim, um caso que deu ânimo aos traficantes e irritou os britânicos.⁴⁰ Após a *Ermelinda* os ingleses não permitiriam que um notório negreiro fosse inocentado novamente por causa de um procedimento imprevisível. Sem acordo e sem sorteio, o patacho *Nova Granada* passou a ser pauta de discussão entre o ministro dos Negócios Estrangeiros brasileiro e o ministro plenipotenciário britânico no Rio de Janeiro. No entanto, o caso acabou ficando em segundo plano, pois nessa época outras preocupações sobre o tráfico ilegal e sobre a situação dos africanos livres ocupavam as relações anglo-brasileiras.⁴¹

No dia 13 de março de 1845, como estipulado, teve fim os acordos da Convenção anglo-portuguesa de 1817, que foi adotado pelo Brasil em 1826. Dessa forma, os vasos ingleses perderam o direito de busca e apreensão e as Comissões Mistas só funcionaram por mais seis

meses para concluir os processos de navios apreendidos antes dessa data. A resistência do Brasil em assinar um novo tratado com a Grã-Bretanha aumentou as tensões entre as duas nações. O governo brasileiro estava confortável com o possível fim das capturas arbitrárias feitas pelos ingleses e das despesas que a Comissão Mista dava aos cofres públicos.⁴² Na imprensa brasileira, as notícias adotavam um tom de defesa da soberania nacional frente ao imperialismo britânico e até estimulava boicotes contra produtos ingleses, como forma de vingança.⁴³ No entanto, os ingleses não pretendiam retroceder em suas ações, em um contexto de aumento da atividade dos negreiros, e chegaram mesmo a planejar medidas extremas “talvez até em águas territoriais brasileiras”. Sobre isso, o próprio juiz John Samo chegou a alertar um amigo que se ele estivesse no Rio de Janeiro em abril de 1845 veria “algum movimento”.⁴⁴

Nesse contexto, sucessivos fatos traçaram o destino do *Nova Granada*. No dia 5 de março, dois dias após declarar seu voto e se negar a aceitar o sorteio de árbitros, Samo partiu para o Rio da Prata, a bordo do vapor de guerra *Gorgon*. Sem o juiz comissário inglês, um veredito para o caso ficou ainda mais distante. A chegada do dia 13 de março intensificou a tensão nas relações anglo-brasileiras e na incerteza quanto ao fim do processo. Em 24 de março, após 134 dias de detenção, os ingleses obrigaram a tripulação a sair do patacho. O mestre João José da Cruz e o contramestre Rafael do Vale resistiram em deixar a embarcação antes de uma sentença, mas com o uso da violência e das armas todos abandonaram o barco. Em posse do *Nova Granada*, os membros da *Viper* pretendiam garantir a condenação do navio negreiro sem julgamento e sem sorteio de árbitros. Manuel dos Santos chegou até a afirmar que os ingleses tiraram a tripulação do patacho com o objetivo de introduzir novos objetos ou destruir a embarcação.⁴⁵

Entretanto, com a dissolução das Comissões Mistas em setembro de 1845, o julgamento da *Nova Granada* foi interrompido sem a definição de um veredito.⁴⁶ A embarcação acabou encalhada e abandonada nas Docas Imperiais. O caso do patacho só voltaria a ser discutido em 1860, como veremos adiante. Porém, em agosto de 1845, com a promulgação da *Bill Aberdeen*, os ingleses tinham dado sua contrapartida ao fim do Tratado de 1817, ao desinteresse do Brasil em assinar um novo tratado e à Tarifa Alves Branco, que acabou com os privilégios comerciais dos produtos ingleses no Império brasileiro. A lei inglesa se baseava no artigo 1º do Tratado anglo-brasileiro de 1826, que continuava vigente, e comparava o tráfico à pirataria. Dessa forma, sem as Comissões Mistas, os navios negreiros brasileiros apreendidos passariam a ser julgados em qualquer tribunal marítimo britânico e seus envolvidos considerados piratas. Era a

oficialização de uma postura já posta em prática pela Esquadra de combate ao tráfico desde o início da década, como vimos anteriormente. Segundo Tâmis Parron, o *Bill Aberdeen* “isolou o Império do Brasil das nações modernas como Estado pirata, bárbaro e pilhador”.⁴⁷

Apesar da *Bill Aberdeen*, os desembarques de africanos nas praias brasileiras continuaram com a anuência das autoridades, atingindo os maiores índices da história do comércio e dando ao Império brasileiro o controle do tráfico atlântico. Mesmo com a apreensão de alguns navios que foram levados ao Tribunal britânico em Santa Helena, muitas empresas negreiras conseguiram realizar suas viagens com sucesso, resultando em lucros e prestígio aos traficantes. Segundo Robert Conrad, a riqueza dos contrabandistas e o modo como desafiavam os britânicos fez com que eles ganhassem respeito e admiração dos seus contemporâneos.⁴⁸ Nesse sentido, é irônico notar que grande parte dos traficantes, vistos como paladino da soberania brasileira, era de origem portuguesa. Alguns deles, como Angello Carneiro, no contexto do fim do tráfico, voltaria com sua fortuna para Portugal, onde investiria a riqueza negreira em melhoramentos urbanos na sua terra natal. Além disso, a forte presença lusa no tráfico não era só em relação aos grandes negociantes. Jaime Rodrigues apontou que mais de 68% dos membros da tripulação de navios negreiros tinham origem portuguesa.⁴⁹ Eram estrangeiros lucrando com a migração forçada de outros estrangeiros. E não eram apenas as elites que respeitavam os colegas criminosos pelo enfrentamento constante com a Marinha britânica e pela “defesa” da economia imperial. Como o contrabando gerava muito trabalho nas praias e nos navios, os contrabandistas também contavam com o silêncio da população livre e despossuída, que trabalhavam nas tripulações dos navios e auxiliavam os desembarques nas praias, e também com a conivência das autoridades frequentemente subornáveis. Era uma aliança em defesa da escravidão, mesmo que os africanos fossem livres por lei.⁵⁰

O poder e influência dos traficantes na sociedade brasileira também chamaram a atenção de visitantes e autoridades de passagem pelo Brasil. Em 1846, Thomas Nelson, um cirurgião-chefe da Marinha britânica, observou que era difícil encontrar alguém que “direta ou indiretamente” não estivesse envolvido no tráfico e que os grandes traficantes formavam “a classe fascinante dos milionários emergentes” do Brasil. No mesmo ano, o cônsul norte-americano Henry Wise fez um interessante comentário sobre a relação da sociedade brasileira oitocentista com o infame comércio:

Só há três maneiras de fazer fortuna no Brasil – no comércio de escravos, explorando o trabalho escravo, ou numa casa de comércio de café. Só os comerciantes estrangeiros se dedicam a esta última, e para ser um ‘homem de consequência’

brasileiro, todos têm de participar mais ou menos, direta ou indiretamente, das duas primeiras. E *todos os que são de consequência* participam de ambas. Aqui você tem de ser rico para ganhar com a agiotagem – e para ser rico é preciso estar envolvido no comércio de escravos. Os mercadores de escravos são, pois, os homens que estão no poder ou os que emprestam àqueles que estão no poder e os controlam pelo dinheiro. O próprio governo é, portanto, de fato, um comerciante de escravos, contra as suas próprias leis e tratados. (WISE *apud* BETHELL, 2002)

Últimas considerações

No dia 8 de novembro de 1844, o *Nova Granada* foi apreendido pelo comandante James Carter da escuna *Viper* pertencente à Esquadra britânica. O navio não possuía africanos escravizados a bordo, mas segundo os captores estava totalmente equipado para fazer o tráfico que era ilegal para o Brasil desde o tratado anglo-brasileiro de 1826 e a lei de 1831. Levado à Comissão Mista anglo-brasileira no Rio de Janeiro, o caso do *Nova Granada* nunca teve veredito devido às discordâncias entre os juízes brasileiro e inglês, ambos representantes da política de suas nações. Dessa vez, Angello Francisco Carneiro e José Bernardino de Sá, os grandes traficantes envolvidos com o *Nova Granada*, foram derrotados. Perda que para eles pode não ter sido considerável devido à grande concentração de capital que possuíam. Além disso, esses dois contrabandistas, ambos de origem portuguesa, nunca foram condenados pelos crimes cometidos, mesmo após a Lei Eusébio de Queirós de 1850, quando o tráfico passou a ser tido como um problema sobre o qual os lusitanos eram os maiores culpados.⁵¹ Pelo contrário, terminaram suas vidas como nababos, com títulos de nobreza. Angello Carneiro tornou-se visconde de Loures em Portugal. Já Bernardino de Sá recebeu o título de barão e, depois, visconde de Villa Nova do Minho no Brasil.

Os dois nobres criminosos já haviam falecido quando o processo do *Nova Granada* foi reaberto. As reclamações e possíveis indenizações do caso do patacho e de outros navios negreiros ficaram a cargo de seus parentes. Em 2 junho de 1858 foi estabelecida uma Convenção entre Brasil e Grã-Bretanha como tentativa de resolver o mal-estar diplomático entre as duas nações, causado pelo *Bill Aberdeen*. O objetivo da Convenção era rever e reconsiderar os processos que ainda não tinham sido decididos pelos dois governos através de uma nova Comissão Mista anglo-brasileira. Mais de cem reclamações foram feitas, todas relacionadas ao tráfico de africanos escravizados.⁵² Um dos reclamantes era Antônio Carneiro Lisboa, irmão de Angello Carneiro, que pediu 141 contos, 186 mil e 728 réis de indenização pela apreensão da barca *Ermelinda* em 1841.⁵³

O *Nova Granada* e os demais navios pertencentes a Bernardino de Sá foram reclamados por Antônio Ribeiro de Souza, inventariante e genro do traficante. Com a perspectiva de resolução dos casos e de indenizações, Antônio de Souza fez 21 reclamações.⁵⁴ No caso do *Nova Granada*, ele solicitou uma elevada indenização de 454 contos e 312 mil réis, excluindo seu carregamento. Contudo, a reabertura do processo foi frustrada. Em 28 de fevereiro de 1860, a Comissão Mista suspendeu seus trabalhos após a Grã-Bretanha instruir seus funcionários a não aceitar “reclamações provenientes da captura ou detenção de navios brasileiros empregados no tráfico de escravos”.⁵⁵ Como todas as reclamações do lado brasileiro estavam relacionadas ao tráfico, as atividades da Comissão prevista pela Convenção de 1858 perderam o sentido. Desse modo, as tensões entre Brasil e Grã-Bretanha continuaram até desembocar na “Questão Christie”.⁵⁶

A questão do tráfico ilegal de africanos foi um problema central durante a formação do Estado Nacional brasileiro. Convencido da necessidade de manter os braços cativos, o Estado imperial desafiou a Grã-Bretanha e se aliou aos contrabandistas na continuidade da migração forçada de africanos contra suas leis e tratados. Representantes da soberania nacional no desafio à postura imperialista e abolicionista da maior potência da época, os traficantes lucraram com o sofrimento de milhares de pessoas ilegalmente escravizadas. Apesar das perdas com as apreensões realizadas pela Marinha britânica, como no caso do *Nova Granada*, muitos contrabandistas mantiveram-se com sucesso no tráfico até seu fim na década de 1850. O mesmo não pode ser dito sobre os oficiais da embarcação que, como pequenos investidores, sofriram grandes perdas com o fracasso de uma viagem. Homens como o mestre João José da Cruz representavam os interesses dos traficantes e, ao mesmo tempo, defendiam seus anseios de ascensão social em um comércio cruel e lucrativo. Durante a captura do *Nova Granada*, em 8 de novembro de 1844, João José elaborou um protesto contra James Carter e “contra a Nação britânica” pelas “perdas e danos e todos os mais prejuízos” que a apreensão iria causar. O documento assinado por ele e por outros membros da tripulação é significativo em mostrar a atuação desses empregados e pequenos investidores no tráfico, mas também a força do pacto que unia as elites e as classes populares pela manutenção da escravidão no Império brasileiro.

Notas

¹ O caso dessa embarcação foi anteriormente analisado por mim em ALBUQUERQUE, Aline E. B. *O caso do patacho Nova Granada: comerciantes e trabalhadores do mar no tráfico atlântico de escravos para o Brasil (1839-1860)*. Recife: Departamento de História da Universidade Federal de Pernambuco (Monografia de Conclusão de Curso), 2013.

² As documentações sobre apreensões de navios negreiros têm sido exploradas pela historiografia por possibilitar análises detalhadas acerca da organização dos traficantes na ilegalidade, dos procedimentos de apreensão e condenação utilizadas pela Marinha britânica, das disputas anglo-brasileiras dentro e fora das Comissões Mistas, da composição das tripulações, do destino dos africanos livres após a captura, entre outros temas. As obras clássicas de Leslie Bethell e Robert Conrad já exploravam a temática de apreensão de navios negreiros pela Marinha britânica. Trabalhos mais recentes continuam investigando o tema, a partir de diferentes abordagens. São eles: CARVALHO, Marcus. Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do tráfico do Rio Benim em 1837. Salvador: *Afro-Ásia*, n. 53, 2016; MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017; MARQUES, João Pedro. Tráfico e Supressão no Século XIX: o caso do brigue Veloz. Porto: *Africana Studia*, nº 5, 2002; PIRES, Ana Flávia Cicchelli. O caso da escuna Destemida: repressão ao tráfico na rota da Costa da Mina – 1830-1831. In: SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas Atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: EdUFF, 2007; Idem. Subterfúgios e novos padrões de organização no tráfico ilegal de escravos: o caso do brigue Asseiceira. In: *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Porto Alegre: UFRGS, outubro de 2005; REIS, João José; GOMES, Flávio. dos Santos; CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c.1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010; RODRIGUES, Jaime. Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

³ BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. Brasília: Senado Federal, 2002, p. 245.

⁴ Sobre os dados das exportações de café e açúcar do período ver BETHELL, *A Abolição*, op. cit., p. 323-324; MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial*. Volume II (1831-1870). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011; Sobre “Sugar Duties Act” ver CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

⁵ PARLIAMENTARY PAPERS, “Her majesty’s commissioners to the Earl of Aberdeen”, 20 de março de 1843, nº 160, p. 200. In: *Correspondence with the British Commissioners*. From January to 1 december 31, 1843, inclusive. (Class A). Londres, 1844; Ibidem, 12 de julho de 1843, nº 176, p. 216; Ainda sobre esses acontecimentos ver CONRAD, op. cit., p. 132.

⁶ PARLIAMENTARY PAPERS, “Her majesty’s commissioners to the Earl of Aberdeen”, 12 de julho de 1843, nº 176, p. 216. In: *Correspondence with the British Commissioners*. From January to 1 december 31, 1843, inclusive. (Class A). Londres, 1844.

⁷ THE TRANSATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE (doravante TSTD), viagem nº 2310; HILL, Pascoe Grenfell. *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*. 2ª edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008, p. 75.

⁸ MILLER *apud* REIS; GOMES; CARVALHO, op. cit., p. 106-108. Sobre o transporte de crianças no tráfico atlântico ver também CARVALHO, Marcus. A rápida viagem dos “Berçários Infernais” e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco depois de 1831. In XAVIER, Regina; OSÓRIO, Helen (Org.). *Do Tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. São Leopoldo: Oikos, 2018 – E-Book; e DOMINGUES DA SILVA, Daniel. *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780-1867*. New York: Cambridge University Press, 2017, p. 111.

⁹ PIRES, Ana Flávia Cicchelli. Subterfúgios e novos padrões de organização no tráfico ilegal de escravos: o caso do brigue Asseiceira. In: *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Porto Alegre: UFRGS, 2005. p. 10, nota 20; HILL, p. 63.

¹⁰ CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*, Porto: Edições Afrontamento, 2002, p. 96, pp. 220-224; Idem, *Dicionário de negreiros em Moçambique*, Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007, p. 11, passim; Os dados estatísticos encontram-se no TSTD < www.slavevoyages.org>. Acesso em: 2 de maio de 2020.

¹¹ ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY (doravante AHI), *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.

¹² Sobre os pequenos investidores do tráfico ver os carregadores da barca *Ermelinda* em REIS; GOMES; CARVALHO, op. cit., p. 165-177.

¹³ CAPELA, José. *Conde Ferreira e Cia: Traficantes de escravos*. Lisboa: Editora Afrontamento, 2012, p. 171.

¹⁴ A trajetória negreira de Angello Carneiro foi investigada em ALBUQUERQUE, A.E.B. *De "Angelo dos Retalhos" a Visconde de Loures: a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858)*. Dissertação de mestrado - Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Pós-Graduação em História, Recife, 2016.

¹⁵ Na reabertura do processo em 1860, cinco anos após a morte de Bernardino de Sá, fica clara a propriedade do traficante, já que foi o seu genro e inventariante quem exigiu indenizações pela perda do *Nova Granada*.

¹⁶ CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, op. cit., p.120.

¹⁷ Essas informações sobre José Bernardino de Sá estão em: FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995, p. 218; CAPELA, José. *Dicionário de negreiros em Moçambique*, op. cit., p. 207-210; PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. Niterói: Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 2006, p. 57; Sobre a atuação do traficante no litoral fluminense ver 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, vol. 32, nº 66, p. 79-100, 2019.

¹⁸ Sobre Antônio Avellar ver CARVALHO, Marcus; 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. Rio de Janeiro: *Topoi*, v. 20, n. 42, p. 651-677, set./dez. 2019; LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. *O tráfico negreiro e a diplomacia britânica*. Caxias do Sul: EDUCS, 1998, passim.

¹⁹ PIRES, Ana Flávia. Subterfúgios e novos padrões de organização no tráfico ilegal de escravos, op. cit., p. 12-13.

²⁰ *Ibid.*, p. 14.

²¹ REIS; GOMES; CARVALHO, op. cit., p. 274.

²² AHI, *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.

²³ Além disso, o autor destacou que após esses setenta dias para a execução da sentença, mais vinte oito eram necessários para a liberação dos escravos, quando estes existiam a bordo. BETHELL, op. cit., p. 171;

²⁴ HOUSE OF COMMONS PARLIAMENTARY PAPERS (HCPP). Correspondence “The Slave Trade with Foreign Powers, parties to treaties under which captured vessels are to be tried by Mixed Tribunals” (Class B), “Enclosure 1 in nº 244: Mr. Hamilton to Senhor França. Rio de Janeiro, November 11, 1844”, p. 229. Google Books. Acesso em: 12 de maio de 2012. Hamilton Charles James Hamilton foi ministro de maio de 1836 a 1846. Ver BETHELL, op. cit., p. 103.

²⁵ Os oficiais e marinheiros recebiam quatro libras por tonelada do navio apreendido por estar equipado para o tráfico. Quando a embarcação tinha escravos a bordo, a quantia era de cinco libras por escravo resgatado. Como o *Nova Granada* tinha 164 toneladas, a recompensa seria de 656 libras. Sobre as recompensas e sobre a perspectiva de ganho dos membros da *Royal Navy* no combate ao tráfico ver REIS; GOMES; CARVALHO, op. cit., p. 255-256.

²⁶ HCPP, Class B, Enclosure 2 in nº 244: Commodore Purvis to Mr. Hamilton. “Alfred”, Rio de Janeiro, November 15, 1844, p.230.

²⁷ AHI, *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.

²⁸ Essa segunda coberta móvel que dividia o porão era o “convés de escravos”. RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p.150; Ver também PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier. *Les Traités Négrières*. Paris: Gallimard, 2004, p. 159-160; Às vezes, no lugar desses bailéus, os negreiros utilizavam esteiras para fazer a partilha e acomodar brutalmente os cativos. Sobre isso ver REIS; GOMES; CARVALHO, p. 203.

²⁹ WALSH apud RODRIGUES, op. cit., p. 133; Ver também a narrativa de Olaudah Equiano em REDIKER, Marcus. *O Navio Negreiro*, uma história humana. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 129-131.

³⁰ Algumas vezes, para acelerar a condenação de uma embarcação, os ingleses ou seus assistentes chegavam a introduzir equipamentos incriminadores. Isso aconteceu com a barca *Ermelinda*, o navio negreiro da família de Angello Carneiro, que teve correntes, algemas e cavilhas adicionadas enquanto esperava seu julgamento na Comissão Mista de Serra Leoa, REIS; GOMES; CARVALHO, p. 258-266, passim.

³¹ Esse detalhe do bailéu de escravos do *Nova Granada* foi citado em RODRIGUES, Jaime. Arquitetura naval, op.cit., p. 103.

³² Mais tarde, em julho de 1845, o comportamento do juiz no caso do *Nova Granada* seria alvo de críticas no Parlamento brasileiro. HEMEROTECA DIGITAL DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Anais do Parlamento Brasileiro* (RJ), Sessão em 5 de maio de 1845, p. 56-57.

³³ BETHELL, p. 197; p. 203. Essas medidas geraram muitas hostilidades aos membros britânicos da Comissão. George Jackson e Frederick Grigg costumavam chamar “a guarda nacional para escoltá-los no meio de multidões enfurecidas, inclinadas a jogar pedras contra a sede do tribunal quando este se reunia”. *Ibid.*, p. 178.

- ³⁴ Sobre a Maria Carlota ver BETHELL, op. cit., p. 204-206, p. 246; RODRIGUES, *De Costa a Costa*, p. 149-150.
- ³⁵ Segundo Bethell, nesse confuso contexto, mais de vinte navios equipados para fazer o tráfico, ficaram esperando para zarpar do porto do Rio de Janeiro. BETHELL, op. cit., p. 200. As taxas de seguros de navios negreiros oscilavam de acordo com o contexto da política repressiva, “subindo com notícias de capturas britânicas e caindo com a ausência de tais notícias”. CONRAD, op. cit., p. 131.
- ³⁶ Segundo Bethell, as evidências eram até mais fortes contra a *Recuperador* do que no caso da *Maria Carlota*. A *Recuperador* teve sua viagem interrompida pela *Grecian* quando navegava para Angola. BETHELL, p. 199 e p. 204.
- ³⁷ Autoridades como W. G. Ouseley, o encarregado dos Negócios Britânicos e Robert Hesketh, o cônsul no Rio de Janeiro lamentaram o temperamento “instável” e a conduta de George Jackson. Também se comentava que Jackson era subornado pelos traficantes, empregava e maltratava os escravos libertados e que o juiz brasileiro Carneiro de Campos tinha “uma completa e poderosa influência sobre ele”. Segundo Bethell, com medo dessas atitudes imprevisíveis de Jackson, a Esquadra da Estação sul-americana passou a enviar os navios negreiros brasileiros para serem julgados em outros tribunais, que não a Comissão Mista do Rio de Janeiro. BETHELL, op. cit., p. 234-235.
- ³⁸ AHI, *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.
- ³⁹ BETHELL, op. cit., p. 228.
- ⁴⁰ REIS; GOMES; CARVALHO, op. cit., p. 126-145, *passim*.
- ⁴¹ Sobre as discussões entre autoridades brasileiras e britânicas em relação à questão dos africanos livres, as pessoas que foram libertadas dos negreiros apreendidos, consultar MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos Livres*, op. cit., *passim*.
- ⁴² Em um relatório de 1831, o ministro dos Negócios Estrangeiros declarou que as Comissões Mistas pesavam 5:550\$000 ao Tesouro Público. Talvez na época do *Nova Granada*, as despesas já ultrapassassem esse valor. CRL, *Ministério das Relações Exteriores*. Relatório do ano de 1830 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1831, p. 4. Ministro Francisco Carneiro de Campos.
- ⁴³ Sobre o boicote ver YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão: política e tráfico negreiro no Império do Brasil* (Rio de Janeiro, 1822-1850). Dissertação de mestrado. São Paulo: Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2010, p. 232.
- ⁴⁴ O amigo e vizinho de John Samo era o Sr. Slocum, um ex-cônsul dos Estados Unidos, BETHELL, p. 282-283.
- ⁴⁵ AHI, *Nova Granada*, lata 23, maço 1, pasta 1.
- ⁴⁶ Além do *Nova Granada*, também ficaram sem veredito os navios *Nova Aurora* e *Dois Irmãos*. HEMEROTECA DIGITAL DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Anais do Parlamento Brasileiro* (RJ), Sessão em 20 de maio de 1846, p. 139.
- ⁴⁷ PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 220.
- ⁴⁸ CONRAD, op. cit., p. 119-120.
- ⁴⁹ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, op. cit., p. 186-187; Ainda sobre o envolvimento português no tráfico, antes de 1831, ver o trabalho de RODRIGUES, Jaime. “*Neste tráfico não há lugar reservado*”: traficantes portugueses no comércio de africanos para o Brasil entre 1818 e 1828. São Paulo: Revista História, v. 36, 2017.
- ⁵⁰ CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- ⁵¹ Ver as críticas da imprensa liberal da década de 1850 sobre a “intromissão” portuguesa em CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. *O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013, p. 253-254.
- ⁵² LEITE, Alfredo Carlos Teixeira. *O tráfico negreiro e a diplomacia britânica*. Caxias do Sul: EDUCS, 1998, p. 460.
- ⁵³ Sobre o caso da *Ermelinda*, desde a montagem, tripulação e grandes traficantes envolvidos ver REIS; GOMES; CARVALHO, *passim*; Sobre a reclamação de Antônio Carneiro consultar LEITE, op. cit., p. 462.
- ⁵⁴ LEITE, op. cit., p. 464.
- ⁵⁵ A Grã-Bretanha não aceitou o fato da maioria das reclamações ser sobre casos que já tinham recebido um veredito na Comissão Mista, um tribunal que julgava sem apelação. LEITE, op. cit., p. 471-476.
- ⁵⁶ Sobre a “Questão Christie” e a questão dos africanos livres ver MAMIGONIAN, *Africanos Livres*, op. cit., p. 360-399.

Referências

ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. *De "Angelo dos Retalhos" a Visconde de Loures: a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858)*. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Pós-Graduação em História, Recife, 2016.

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

BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. Brasília: Senado Federal, 2002.

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

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

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

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

CARVALHO, Marcus. A rápida viagem dos "Berçários Infernais" e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco depois de 1831. In XAVIER, Regina; OSÓRIO, Helen (Org.). *Do Tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. São Leopoldo: Oikos, 2018 – E-Book.

CARVALHO, Marcus. Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do tráfico do Rio Benim em 1837. Salvador: *Afro-Ásia*, n. 53, 2016.

CARVALHO, Marcus; 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. Rio de Janeiro: *Topoi*, v. 20, n. 42, p. 651-677, set./dez. 2019.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

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

DOMINGUES DA SILVA, Daniel. *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780-1867*. New York: Cambridge University Press, 2017.

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

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

MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

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

MARQUESE, Rafael; TOMICH, Dale. O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial*. Volume II (1831-1870). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

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

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

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, vol. 32, nº 66, p. 79-100, 2019.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier. *Les Traités Négrières*. Paris: Gallimard, 2004.

PIRES, Ana Flávia Cicchelli. O caso da escuna Destemida: repressão ao tráfico na rota da Costa da Mina – 1830-1831. In: SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas Atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói: EdUFF, 2007.

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

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

REDIKER, Marcus. *O Navio Nегreiro, uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

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

RODRIGUES, Jaime. Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros. In: FLORENTINO, Manolo (org.). *Tráfico, cativo e liberdade* (Rio de Janeiro, séculos XVII-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

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

“*Neste tráfico não há lugar reservado*”: traficantes portugueses no comércio de africanos para o Brasil entre 1818 e 1828. São Paulo: Revista História, v. 36, 2017.

YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão: política e tráfico negreiro no Império do Brasil (Rio de Janeiro, 1822-1850)*. Dissertação de mestrado. São Paulo: Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2010.