

COMÉRCIO ILEGAL DE AFRICANOS NO INTERIOR DO BRASIL OITOCENTISTA: O CASO DO PATAÇO HERMINIA (PARAÍBA – 1850)

 *Matheus Silveira Guimarães*^{1,2}

RESUMO

Os estudos sobre o tráfico de africanos para o Brasil têm trazido importantes informações acerca da organização dessa atividade. O funcionamento desde a África, passando pelos navios negreiros, e a viagem atlântica até a chegada dos escravizados no Brasil, bem como suas rotas de venda, têm sido as principais preocupações. O foco volta-se, sobretudo, aos portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro, os mais representativos. Entretanto, precisamos aprofundar os estudos sobre como se dava esse mercado para outras províncias. A partir do estudo da apreensão do patacho *Herminia* na cidade da Parahyba do Norte, em 1850, lançaremos luz sobre alguns aspectos do comércio de africanos no interior do Império brasileiro oitocentista. Com isso, perceberemos algumas das estratégias utilizadas pelos traficantes na distribuição de cativos ilegais em regiões que não demandavam grande mão de obra africana.

PALAVRAS-CHAVE

Comércio interno – africanos ilegais – Paraíba – Oitocentos.

1 Universidade Federal de Pernambuco. Recife – Pernambuco – Brasil.

2 Professor do Ensino Básico da Rede Municipal de João Pessoa/Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Pernambuco. Mestre em História pela Universidade Federal da Paraíba. guimaraesmatheuss@gmail.com

ILLEGAL TRADE OF AFRICAN PEOPLE WITHIN BRAZIL IN 19TH CENTURY: THE “PATACHO” HERMINIA (PARAÍBA – 1850)

ABSTRACT

Studies on the African slave trade to Brazil have brought important information about the organization of this activity. The operation from Africa, running through the slave ships, and the Atlantic voyage until the arrival of the enslaved in Brazil as well as their sale routes have been the main concerns. The focus is mainly on the most representative ports of Recife, Salvador and Rio de Janeiro. However, we need to deepen the studies on how this market occurred to other provinces. From the study of the apprehension of the “patacho” *Herminia*, in the city of Parahyba do Norte in 1850, we will shed light on some aspects of the trade of Africans within the 19th Brazilian Empire. Therefore, we will notice some of the strategies used by the traffickers in the distribution of illegal captives in regions that did not demand large African labor.

KEYWORDS

Internal trade – Illegal Africans – Paraíba – 19th century.

1. Introdução

Em agosto de 1850, o relatório do chefe de polícia da Paraíba saiu um pouco da normalidade. No dia 12 daquele mês, um patacho³, denominado *Herminia*, havia arribado no porto de Cabedelo e chamou bastante a atenção das autoridades. Vindo da Bahia, ele trazia cerca de 20 africanos⁴. Todos foram apreendidos e levados à capital, incluindo a tripulação. Havia forte suspeita de que esses africanos tinham sido importados de forma ilegal. Ao saber dessa informação, o então presidente da província, José Vicente de Amorim Bezerra, enviou um ofício ao ministro da Justiça do Império descrevendo o ocorrido.

Na Secretaria de Polícia e na cadeia da cidade da Paraíba do Norte, o mestre, o contramestre e um crioulo⁵ escravo que faziam parte da tripulação, além de todos os africanos embarcados, foram interrogados. O objetivo da chefia de polícia era identificar se esses escravi-

3 Das várias formas de embarcação, o patacho caracteriza-se por ter dois mastros e ser mais leve e veloz. Ao lado da sumaca, o patacho é o tipo que tem menor peso e tripulação. Cf. RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiro e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 148, 170.

4 Todos esses africanos foram tratados como escravos na documentação. No decorrer da narrativa, utilizaremos os termos “africanos” e “escravos” como sinônimos, pois o caso assim nos permite. Destacamos, porém, que nem todo escravo era africano e nem todo africano era escravo no Brasil do século XIX.

5 Os termos para classificar a população negra no período escravista são carregados de valores e relações de poder. As hierarquizações sociais perpassavam pela “qualificação” racial. Termos como “preto”, “crioulo”, “mulato” e “pardo” determinavam não apenas a cor do indivíduo, mas também seu *status* social. Esse é um debate amplo e complexo que não teremos como fazer aqui. O termo “preto” estava relacionado às pessoas africanas. “Crioulo”, por sua vez, denominava as pessoas filhas de africanas nascidas no Brasil. Outros termos como “boçal” e “ladino” também trazem relações de poder e opressão a essas pessoas escravizadas (ver também nota 7). Essa ressalva também se deve fazer aos termos “nação” direcionados aos africanos. Tais classificações eram feitas pelas autoridades e, com o tempo, os africanos no Brasil passaram a incorporá-las, como são exemplos “nação Angola”, “nação Mina”, “nação Jeje” etc. Usaremos no texto as denominações utilizadas pela documentação, sem usar aspas, mas fazendo aqui a ressalva dos valores sociais das autoridades colocados nessas fontes, sobretudo com as que trabalhamos, um interrogatório policial.

zados foram importados após a lei de 1831 e, uma vez sendo confirmadas as suspeitas, pedir orientação sobre quais medidas deveriam ser tomadas. Afinal, a situação era particular, pois a embarcação não estava vindo da África (como geralmente ocorria no comércio ilegal), mas da Bahia. Nesses casos, a legislação vigente não indicava qual procedimento deveria ser tomado. Além do mais, algumas semanas após a apreensão, uma nova lei foi promulgada. As autoridades não sabiam qual seguir.

O caso do patacho *Herminia* nos traz importantes questões. A primeira delas diz respeito às estratégias utilizadas pelos traficantes para desembarcar de forma ilegal africanos. Em seguida, uma vez que esses escravizados se encontravam no Brasil e, depois de alguns anos, foram transferidos entre províncias, os responsáveis pela embarcação seriam considerados traficantes? Por fim, como veremos ao analisar o caso, podemos identificar alguns elementos que demonstram como se dava o comércio interno de escravizados, destacando a província da Paraíba, que não era central no tráfico de africanos, mas poderia estar conectada às rotas internas desse trato.

O objetivo deste artigo é discutir, a partir da documentação encontrada, sobre o patacho *Herminia* e o comércio interno de escravizados para regiões não centrais como a Paraíba, destacando as experiências da população escravizada. Para isso, utilizaremos o interrogatório feito pela chefia de polícia a todos apreendidos na embarcação e as documentações oficiais trocadas entre a Presidência da província e o Ministério da Justiça para tentar solucionar o caso⁶.

6 As informações sobre esse caso foram retiradas dos interrogatórios feitos entre os dias 14 e 26 de agosto na Secretaria de Polícia da Paraíba, que estão anexos ao ofício do presidente. Além dos interrogatórios, outras correspondências entre os presidentes da Paraíba e de Alagoas e do ministro da Justiça foram utilizadas e também estão anexas ao mesmo documento. Toda essa documentação encontra-se no Arquivo Nacional, IJ1 302, 1850, especificamente os documentos “Correspondência do presidente da Paraíba ao ministro da Justiça n. 78, de 26 de agosto de 1850” e “Correspondência do presidente da Paraíba ao ministro da Justiça n. 105, de 22 de outubro de 1850”.

2. O caso do patacho Herminia: indícios de comércio interno de africanos

Em 14 de agosto de 1850, na Secretaria de Polícia da cidade da Paraíba do Norte, encontravam-se presentes o então chefe de polícia, Dr. Claudio Manoel de Castro; o promotor público interino da comarca, Manrique Victor de Lima; e o amanuense Ângelo de Fajos Correia César. Ali também estava Antônio Fernandes Loureiro, mestre do patacho *Herminia*, apreendido dois dias antes.

Antônio foi o primeiro a ser interrogado. Estava preso na própria Secretaria. Sendo natural do Reino de Portugal, o mestre do *Herminia* informara que a embarcação pertencia a Augusto Francisco da Costa, um negociante da Bahia. Saía dessa província em 23 de junho do referido ano com destino a Assu, no Rio Grande do Norte. Seu objetivo era carregar sal naquela vila; entretanto, correntes marítimas empurraram o patacho para a cidade de Maceió, onde arribara em 3 de julho. De acordo com o mestre, receberam um ofício da alfândega daquela cidade e partiram para Recife, onde pegariam um prático⁷, deixariam os escravos que traziam – 28 no total – e partiriam para seu porto final. Mais uma vez, todavia, a correnteza lhes atraía e eles foram forçados a parar na Paraíba. Quando perguntado sobre se os africanos que traziam eram boçais ou ladinos⁸, Antônio Loureiro res-

7 O prático é o “profissional que traz o navio do alto-mar para seu ponto de ancoragem. Cada porto tem os seus práticos. São profissionais valorizados, pois é o especialista que conhece as correntes locais, as pedras, os bancos de areia, os humores do mar, os ventos, a tecnologia de navegação e tudo o mais que é preciso para que o navio entre sem problemas no porto para desembarcar sua carga. Da habilidade do prático, dependem a celeridade e a segurança do desembarque”. Cf. CARVALHO, Marcus. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História*, São Paulo, v. 167, p. 223-260, jul.-dez. 2012. p. 237.

8 Boçal e ladino eram termos utilizados para se referirem aos africanos que estavam no Brasil. Os primeiros eram aqueles que não sabiam falar português nem estavam tão envolvidos com a cultura local por estarem há pouco tempo em “terra de branco”. O segundo termo remetia a uma presença de algum tempo, em que os africanos já dominavam a língua e a cultura locais. Em muitas fontes, ao se referirem aos ladinos, as autoridades informavam que poderiam se passar por crioulos, negros nascidos no Brasil.

pondeu objetivamente que já eram ladinos, fazendo questão de destacar que as polícias da Bahia e de Alagoas haviam constatado isso, não fazendo nenhuma repreensão.

Devemos destacar, porém, que essa foi a versão oficial apresentada pelo responsável maior da embarcação. O mestre de uma embarcação assume praticamente todas as funções de comando, porém não tem ainda formação para ser capitão. É o principal e mais alto cargo de uma embarcação, inferior apenas ao capitão. No caso do *Herminia*, como só havia mestre e contramestre, o cargo de mestre era o mais alto. Para entender as implicações disso, devemos recuar um pouco para o ano de 1831.

Nesse período, o Império brasileiro passou por grandes reviravoltas políticas. O imperador D. Pedro I abdicava do trono em abril, deixando em seu lugar o sucessor ainda criança. Assumia, então, uma regência trina provisória, responsável por convocar novas eleições. Até o ano de 1840, o país viveu um de seus períodos mais intensos, tendo vários projetos políticos disputados. Foi o chamado Período Regencial, finalizado com o Golpe da Maioridade.

Entre os vários embates e disputas empreendidos pelos parlamentares no Período Regencial, a lei sobre a proibição do comércio transatlântico de escravos foi fundamental. Aprovada em novembro de 1831, ela foi resultado de diversas pressões externas e internas em um processo de construção do Brasil enquanto nação e de sua necessidade de se colocar no cenário internacional, bem como de garantir a unidade das elites. As polêmicas foram enormes.

Desde a chegada da Coroa portuguesa no Brasil, a Grã-Bretanha vinha pressionando pelo fim do comércio de escravizados pelo Atlântico. Nas décadas de 1810 e 1820, esse talvez tenha sido o principal tema a ser discutido nas relações internacionais⁹. Desde então, Portugal e, em seguida, o Brasil (já independente) se comprometeram em extinguir o comércio de africanos, numa sequência de tratados

9 BETHELL, Leslie. *A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos (1807-1869)*. Tradução Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, 2002.

internacionais. O mais representativo foi a Convenção para o Fim do Comércio de Escravos com a África (1826), estabelecida com a Grã-Bretanha. Assinada após muitas rodadas de negociação¹⁰, essa convenção estabelecia que o Brasil não negociaria mais escravizados vindos da África, tornando esse comércio ilegal. Após a ratificação que ocorreu em 1827, o país teria três anos para suspender a atividade. Em tese, o governo brasileiro tentou orientar as autoridades na fiscalização, como demonstra uma correspondência enviada pela Regência ao presidente da Paraíba:

Em despeito da extinção do semelhante comércio [de escravos com a costa da África], manda a Regência Provisória em nome do Imperador que V[ossa] Ex[celência] faça expedir uma circular a todos os juizes de paz das freguesias dessa província, recomendando-lhes toda vigilância policial a dito respeito, o que em caso de serem introduzidos por contrabando alguns escravos [ilegível] no território de cada uma das ditas freguesias, procedam imediatamente ao respectivo corpo de delito, e constando por este, que tal ou tal escravo boçal foi introduzido aí por contrabando, façam dele sequestro [ilegível] com o mesmo corpo de delito ao juiz criminal do território para ele proceder nos termos do direito em ordem a lhe ser retribuída a sua liberdade e punidos os usurpadores dela segundo o artigo 179 do novo código.¹¹

Entretanto, nenhuma providência efetiva tinha feito suspender de vez o tráfico. Ao contrário, ele permanecia sem grandes alterações. As pressões britânicas permaneceram. A lei de 1831, na verdade, foi uma tentativa do Parlamento brasileiro de se colocar de maneira mais efetiva sobre o assunto. As decisões para o fim do tráfico tinham sido, até então, determinadas por tratados internacionais. No embate entre o legislativo e o executivo, os congressistas brasileiros viram

10 Sobre as rodadas de negociações para o tratado, cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A diretriz atlântico-africana da diplomacia imperial brasileira (1822-1856)*. Londrina: Eduel, 2013.

11 CORRESPONDÊNCIA da Regência ao presidente da Paraíba de 21 de maio de 1831. Caixa 010, 1830-1833.

a oportunidade “de tomar para si o destino do tráfico ilegal de africanos”¹².

O que estava em jogo, para muitos, era a soberania do país. O fim do tráfico poderia interferir no desenvolvimento da nova nação, que tinha suas bases no sistema escravista. Estava sendo discutida a construção nacional (leia-se: o poder de decisão da classe senhorial)¹³. Jaime Rodrigues defende a tese de que a elite brasileira não estava coesa na decisão tomada em 1831 e a fizera mais como uma resposta às pressões britânicas. Esse foi um dos motivos para que a lei não fosse cumprida. Em um período de tantos embates políticos, não era fácil definir uma posição sobre o tráfico, principalmente tendo em vista que os interesses econômicos das elites estavam sendo postos em questão. A lei foi publicada e os dados demonstram um efeito contrário ao que estava sendo determinado.

Inicialmente, o comércio foi afetado. Os negociantes perceberam um receio da parte dos senhores em comprar africanos, além da possibilidade de sofrerem repressão pelo mar. Dessa maneira, utilizavam navios mais velhos e vendiam os escravos a prazo e com preços baixos, negociando com os senhores. Entretanto, com o passar do tempo, a falta de repressão e a necessidade cada vez maior de consumir mão de obra escrava levaram negociantes e senhores a retomarem o comércio com mais força¹⁴.

12 GUIZELIN, Gilberto da Silva. Op. cit., p. 145.

13 RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000. p. 106.

14 As décadas de 1830 e 1840 representaram importante crescimento econômico do Brasil, sobretudo na produção do café. Dessa maneira, a demanda por mão de obra foi alta, comprometendo o cumprimento da lei antitráfico. Sobre a economia do Brasil nesse período, cf. CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012; 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 (Org.). *O Brasil imperial: 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 339-386. v. 2. Ver também as negociações internacionais e o impacto da lei de 1831 em MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

Não havia uma conduta padronizada da polícia e os traficantes utilizaram-se da pressão e do suborno. As próprias autoridades se envolviam com o comércio ilegal. Os juízes de paz recebiam cerca de 10% por cada escravo embarcado, e até mesmo parlamentares e ministros estavam se beneficiando dos negócios¹⁵. Contudo, mesmo com essas condições, os traficantes evitavam o enfrentamento e buscavam formas de desembarcar esses africanos de maneira mais “discreta”, além de pensarem em ações para o caso de serem pegos em flagrante.

A primeira alternativa encontrada seria a fuga, porém, caso essa não desse certo, caberia à tripulação justificar a embarcação ilegal ou mentir. A prática da mentira era muito comum, sendo necessária, para embasar o discurso, a utilização de documentos falsos. Além de documentos fictícios, cargas e rotas também eram forjadas para despistar uma possível apreensão¹⁶.

Voltamos, assim, ao interrogatório de Antônio Fernandes Loureiro, o mestre do *Herminia*. Sua versão do ocorrido era a oficial. Evitava, com isso, ser considerado culpado. Mas as evidências pareciam estranhas e as autoridades perceberam isso. Os escravizados, de acordo com Loureiro, seriam desembarcados e vendidos em Recife. Então, por que seus passaportes indicavam a ida para o Rio de Janeiro? Perguntado sobre essa contradição, o mestre informou que, na Bahia, a polícia deveria ter feito o trabalho de identificar o destino. Ou seja, o erro nas informações do passaporte não seria dele.

Provavelmente, Antônio Loureiro não contava que outros erros fossem identificados nos passaportes. Em outubro de 1850, os negociantes Gix e Da Costard requereram que seu escravo João, que saiu da Bahia com destino a Recife no patacho *Herminia*, fosse entregue a eles. O chefe de polícia havia encontrado informações dissonantes

15 CHALOUB, Sidney. Op. cit.; RELATÓRIO Alcoforado, IJ6 525, 1853.

16 REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus Joaquim de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro* (c.1822 – c.1853). São Paulo: Companhia das Letras, 2010; RODRIGUES, Jaime. Op. cit., 2000, 2005.

entre seu passaporte e a realidade. O escravo possuía uma altura de 7 pés e meia polegada. Entretanto, fora registrado como tendo 5 pés e três e meia polegadas. Em seu interrogatório, João informou que estava no Brasil há mais de três anos. Ao que aponta a documentação, os negociantes não tiveram o escravizado de volta. Além de falhas no destino, os passaportes também estavam errados sobre o tamanho dos escravos. O africano Bento chegou a afirmar que em nenhum momento foi à polícia tirar passaporte – ou seja, o documento que tinha não era dele.

Se essas fossem as únicas contradições do discurso do mestre da embarcação, sua situação, talvez, não seria tão difícil. Porém, os demais tripulantes e os africanos também foram interrogados. Em quase todas as vezes, as informações oficiais de Antônio Loureiro foram desmentidas. Vamos começar pelo contramestre. Por mais que houvessem possivelmente combinado a mesma resposta, algumas informações não coincidiram.

Também nascido em Portugal, o contramestre da embarcação se chamava Antônio Gonçalves Lima e tinha 27 anos. As informações gerais relatadas foram as mesmas do seu superior: o *Herminia* saía da Bahia em junho com destino à cidade de Assu, fazendo uma parada em Pernambuco para descer os escravos e embarcar um práctico. A correnteza e os ventos os levaram a Maceió, onde acabaram ficando alguns dos africanos. De acordo com Antônio Gonçalves Lima, ele embarcou os escravizados por cumprir ordem, pois todos possuíam passaporte e não apresentavam nenhuma ilegalidade, e por não imaginar que eram boçais, dando conta disso apenas algum tempo depois, ao perceber que eles não falavam português. Quando perguntado sobre o dono da embarcação, Antônio disse tê-lo visto algumas vezes e que não lembrava seu nome, mas sabia que era um comerciante da Praça da Bahia. Apesar de o mestre ter informado que os africanos eram ladinos, o contramestre defendeu que eram boçais, mas não sabia. À exceção desse choque de informações, os relatos do mestre e contramestre estavam afinados. Contudo, quando o chefe de polícia partiu para interrogar os demais presentes no patacho *Herminia*, mais contradições vieram à tona.

Martinho, um crioulo de 13 anos, também fazia parte da tripulação do *Herminia*. Ele nos trouxe uma informação importante: o nome do dono do patacho. Martinho era escravo e pertencia ao mesmo proprietário do *Herminia*, que, segundo ele, se chamava Manoel José de Azevedo. Caso o leitor retorne alguns parágrafos para verificar as respostas do mestre do *Herminia*, terá uma dúvida: o dono da embarcação era Augusto Francisco da Costa, como informava o mestre, ou Manoel José de Azevedo? Não podemos deixar de levar em consideração a possibilidade de associação na propriedade do *Herminia*, mas a confusão de informações foi deixando claro que o patacho estava envolvido em atividades ilícitas.

Quando as investigações partiram para interrogar os africanos apreendidos, a versão oficial apresentada pela tripulação foi desmentida em praticamente sua totalidade. Foram interrogados 21 africanos apreendidos¹⁷. Contaram com a ajuda do africano Manoel como intérprete, provavelmente um ladino morador da cidade da Paraíba, que recebeu o valor de mil novecentos e vinte réis (1\$920) pelos seus serviços de tradução.

Como os relatos até o presente momento demonstraram, o patacho *Herminia* saiu da cidade da Bahia com destino a Assu, fazendo pausa em Recife. Entretanto, houve uma parada forçada em Maceió e, em seguida, na cidade da Paraíba devido a temporais, à correnteza e à falta de comida. Porém, essas paradas não pareciam ter sido tão forçadas como informavam os tripulantes. Faustino, que estava apreendido na cadeia da capital e foi levado à Secretaria da Polícia para ser interrogado, estava no Brasil havia cerca de um ano, pois só presenciara até então uma festa do Senhor do Bonfim. Quando perguntado sobre se houve algum contratempo em relação à falta de comida ou problemas na embarcação que os fizeram arribar em Maceió, Faustino foi enfático em informar que não.

Ele não foi o único a desmentir a versão oficial, visto que a não ocorrência de adversidades na viagem foi confirmada por José, Hen-

17 Ver informações detalhadas sobre todos os apreendidos no anexo.

rique, Pedro e João. Ou seja, não parecia que a embarcação havia parado em Maceió por problemas técnicos ou por necessidade, mas por outros interesses. Deve-se destacar a possibilidade de os referidos africanos terem combinado as respostas, pois poderia ser um caminho para conseguir a liberdade em sendo comprovado o comércio ilícito. Todavia, foram muitas respostas que negaram a ocorrência de temporal ou problemas no *Herminia*, sendo improvável tanta coincidência na possibilidade de respostas intencionalmente feitas. Ademais, eles não sabiam qual havia sido a versão dada pela tripulação do patacho, não sabendo assim o que deveriam desmentir. Se a embarcação não havia parado em Maceió por força da viagem, por que então essa parada?

As informações iniciais apuradas pelo chefe de polícia atestavam que o *Herminia* saiu da Bahia carregando 28 africanos. Destes, sete haviam ficado em Maceió, após a embarcação ter arribado no porto dessa cidade, chegando a um total de 21 na Paraíba. Por que esses africanos foram desembarcados em Maceió e alguns não voltaram? De acordo com o levantamento inicial, os sete foram apreendidos por serem considerados boçais. Vamos então às versões apresentadas sobre essa questão.

Em 21 de agosto de 1850, o já citado escravo João foi interrogado e falou sobre o assunto. João pertencia a Gix e Da Costard e estava no Brasil havia cerca de três anos. Esse seu senhor pedia que ele fosse devolvido, mas a chefia de polícia, como comentamos anteriormente, encontrou contradições no passaporte de João, deixando-o apreendido. Em nenhum momento, de acordo com ele, houve temporal no caminho. Quando pararam em Maceió, sete dos africanos que vinham com eles ficaram na cidade e não seguiram viagem.

Quatro dias antes, o escravo Antônio, em seu interrogatório, já havia apresentado essa informação. Em seu relato, afirmou que presenciara a saída dos sete companheiros de viagem na cidade de Maceió e que eles foram apreendidos pelo fato de “serem mais modernos em terra de branco”, ou seja, boçais. Antônio estava no Brasil havia seis anos, mas ainda assim era boçal e não sabia falar português, ten-

do que ser ajudado pelo intérprete. Por que Antônio também não foi apreendido em Maceió por ser boçal?

O preto Joaquim confirmou a saída de sete de seus companheiros em Maceió, também justificando pelo fato de serem boçais e não saberem falar português. O mesmo foi dito por José ao ser perguntado sobre o assunto. Mas essa questão parece estranha, pois vários da embarcação não sabiam falar português e nem por isso ficaram no porto de Maceió. Outro escravo chamado Joaquim, por exemplo, estava no Brasil há pouco mais de um ano e não sabia falar quase nada em português, a ponto de seu interrogatório ter sido suspenso, pois o intérprete não estava presente e Joaquim não entendia o que estava sendo perguntado.

O argumento utilizado sobre a apreensão dos africanos em Maceió parece-nos estranho. Para completar, outros relatos demonstram certa confusão nas informações. O preto Augusto, ao ser perguntado sobre o desembarque em Alagoas, confirmou que sete dos que viajavam ficaram, mas que três desses tinham sido apreendidos por serem boçais. O escravo Bento fez o mesmo relato. Sendo assim, por que a parada em Maceió? Por que apenas sete ficaram apreendidos? Quais os motivos dessa apreensão? O discurso de que arribaram em Alagoas por problemas na embarcação não foi confirmado por nenhum relato. A apreensão pelo fato de serem boçais não nos parece ser verdadeira. O crioulo Martinho, que era tripulante do *Herminia*, utilizou o argumento da apreensão por serem boçais e por falarem pouco em português, mas, como vimos, esse era o caso de quase todos os escravos presentes no patacho. Talvez o argumento de que os sete africanos ficaram em Maceió por serem boçais tenha sido dito pela tripulação aos 21 que restaram.

Em outubro de 1850, dois meses após a apreensão do patacho *Herminia* na Paraíba, o caso parecia tomar seu rumo final. O presidente da Paraíba recebeu esclarecimentos do presidente de Alagoas sobre o caso. De acordo com este, foram apreendidos oito africanos em Maceió por parecerem boçais, mas logo depois foram soltos e voltaram os 28 para a embarcação, pois possuíam os passaportes e foram considerados legais; no entanto, sete foram soltos.

Os esclarecimentos apresentados pela Presidência de Alagoas demonstram mais alguns elementos conflitantes do caso. Se a tripulação afirmara que os sete africanos foram apreendidos em Maceió por serem boçais, quando na verdade todos eram, e o presidente de Alagoas afirmara que aqueles que foram apreendidos logo foram soltos por terem seus passaportes, onde estariam esses escravos? As informações apresentadas sobre o caso pela Presidência de Alagoas pareceram confusas. Entretanto, conseguimos identificar os seguintes elementos: de um lado, a partir da informação dos presentes no patacho, desceram 28 africanos em Maceió e ficaram sete apreendidos; por outro lado, pelas informações vindas de Alagoas, os sete foram apreendidos e logo soltos, devendo retornar à embarcação, o que não ocorreu.

A hipótese que levantamos é de que a parada feita nessa cidade não foi por motivos naturais, mas proposital, e que esses sete africanos que ficaram em Maceió foram vendidos por lá. Só não conseguimos afirmar se com auxílio das autoridades ou se essas foram enganadas. Como informamos anteriormente, havia grande envolvimento não só da polícia, mas de parlamentares e ministros no tráfico de escravizados. O próprio presidente ou as autoridades policiais poderiam estar envolvidos no caso.

Temos, então, alguns indícios de que o *Herminia* não fez essa viagem com outros interesses que não vender os africanos que trazia. As versões apresentadas no interrogatório eram confusas e contraditórias. A tripulação parecia querer esconder as informações. Como a Paraíba entrou nessa rota de comércio? Assim, retornamos ao depoimento inicial do mestre do patacho *Herminia*, Antônio Loureiro. Ao desembarcar no porto de Cabedelo, ele perguntou sobre Victorino Pereira Maia, comerciante da cidade. Se a embarcação tinha como destino Assu, com passagem por Recife, por que o mestre tinha como consignatário o comerciante da Paraíba, Victorino Pereira Maia? Aqui as evidências parecem confirmar uma possível intenção de trazer esses africanos com destino à Paraíba. De acordo com Loureiro, o proprietário do *Herminia* havia orientado que, em caso de necessidade de aportar na Paraíba, procurasse o referido comerciante.

Victorino Pereira Maia era português e um dos maiores comerciantes da Paraíba. Suas relações extrapolavam os limites territoriais da província, conseguindo ter relações comerciais com a praça de Recife. Estava na Paraíba havia um bom tempo, tendo se casado na década de 1810. Nesse período, fundou uma firma, Victorino Pereira Maia e Cia., que teve importante atuação até a década de 1870, sendo assumida por seu filho. Temos poucos estudos sobre Victorino, mas sabemos que ele controlou boa parte do comércio da província, chegando a emprestar dinheiro a negociantes de Pernambuco. Além de empréstimos, o referido comerciante possuía uma loja de produtos importados e se dedicava aos negócios de compra e venda de açúcar e algodão, tendo com isso ampla rede de contatos e negócios. Boa parte do capital dos senhores de engenho da Paraíba advinha da Victorino Pereira Maia e Cia¹⁸.

Essas informações são importantes para pensarmos o comércio interno de escravizados e a Paraíba. Essa província se articulava com os portos africanos de maneira muito pontual, sobretudo, no século XIX¹⁹. Entretanto, sempre conteve nas suas listas de escravos a população africana. Parte desses escravizados havia entrado no território da Paraíba por intermédio do comércio interno. O caso de Victorino Pereira Maia demonstra a próxima relação existente entre os comerciantes de Paraíba e Pernambuco. Em 1810, o viajante inglês Henry Koster ressaltava essa proximidade ao afirmar que o porto de Recife

18 MARIZ, Celso. *Apanhados históricos da Paraíba*. 3. ed. João Pessoa: Conselho Estadual de Cultura; A União, 1994; NASCIMENTO FILHO, Carmelo. *A fronteira móvel: os homens livres pobres e a produção do espaço da Mata Sul da Paraíba (1799-1801)*. 2006. 230 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2006.

19 Para mais detalhes sobre as importações de africanos para o Brasil e, especificamente, para a Paraíba, cf. GUIMARÃES, Matheus Silveira. *Diáspora africana na Paraíba do Norte: trabalho, tráfico e sociabilidades na primeira metade do século XIX*. 2015. 313 f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2015.

era central para toda a região e cita o caso do comerciante Joaquim que era de Recife, mas tinha negócios na Paraíba²⁰.

Não podemos limitar a possibilidade de esse comércio ser apenas de açúcar e algodão, mas também de escravos. Principalmente quando se trata do período pós 1831. De acordo com o relato de Mahommah Baquaqua, a informação da chegada de um navio negreiro se espalhava rápido, em suas palavras:

Quando um navio negreiro aporta, a notícia espalha-se como um rasilho de pólvora. Acorrem, então, todos os interessados na chegada da embarcação com sua carga de mercadoria viva, selecionando do estoque aqueles mais adequados aos seus propósitos, e comprando os escravos da mesmíssima maneira como se compra gado ou cavalos num mercado.²¹

Ao pesquisar sobre o desembarque ilegal em Pernambuco, Marcus Carvalho complementa essa informação de Baquaqua ao afirmar que: “Tal como a venda de africanos, a chegada de um navio negreiro também era um acontecimento público. A notícia dos desembarques espalhava-se rapidamente, atraindo até compradores de Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte”²². Ou seja, as relações comerciais eram intrincadas entre Pernambuco e Paraíba, incluindo aí o comércio de escravos. O fato de a tripulação do patacho *Herminia* ter a orientação de procurar Victorino Pereira Maia aponta para a possibilidade de essas redes comerciais serem bem mais amplas, chegando a alcançar a Bahia.

20 As relações comerciais próximas entre Pernambuco e Paraíba são um tema recorrente na historiografia. Desde o século XVI, as duas capitanias/províncias/estados estiveram muito próximas, chegando a causar grandes conflitos entre setores das elites de cada uma delas.

21 BAQUAQUA, Mahommah. Biografia de Mahommah Baquaqua. Apresentação de Sílvia Lara. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 8, n. 16, p. 269-284, 1988. p. 273-274.

22 CARVALHO, Marcus. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praxeiro, 1845-1848. *Tempo*. Vol. 14, n. 27, 2009

O que os africanos envolvidos nesse caso sabiam sobre o ocorrido? Antes de respondermos à situação, vamos apresentar com mais detalhes as experiências vividas por estes. A pergunta sobre como e quando os africanos tinham chegado ao Brasil não foi feita a todos os interrogados. Entretanto, aquelas pessoas que foram perguntadas sobre o tema responderam ter chegado ao Brasil nos últimos anos, descrevendo as estratégias utilizadas pelos traficantes para despistar a fiscalização. A experiência foi praticamente a mesma: descidos fora da cidade, à noite, e transferidos para uma casa ou trapiche onde eram vendidos. Esse foi o caso de João e de outros.

Nesse processo, é importante identificar as formas de amizade e solidariedade encontradas nas viagens e nas vendas. O escravo Bento, por exemplo, chegou à Bahia junto com Augusto e foram vendidos ao mesmo senhor, formando muito provavelmente uma relação de solidariedade. Ao chegarem em sua nova morada, eles conheceram o escravo Antônio, que estava no Brasil há cerca de seis anos. Os três tinham como senhor João Luís, que os vendeu juntos também, dessa vez intermediado pelos negociantes proprietários do *Herminia*. Bento e Augusto enfrentavam juntos, assim, outra viagem pelo mar para um lugar novamente desconhecido. Dessa vez, acompanhados por Antônio.

O mesmo caso ocorrera com José de nação Nagô. Chegou à Bahia seis anos antes e era companheiro de Joaquim, Mina, que estava em “terra de branco” há sete anos. José e Joaquim chegaram ao Brasil em dias distintos, porém foram comprados pelo mesmo senhor. José chegou três semanas após Joaquim.

Nem todos haviam desembarcado diretamente na Bahia. Alguns desceram inicialmente em Sergipe, em seguida foram vendidos para senhores na Bahia e enfrentavam a terceira mudança agora com o patacho *Herminia*. Esse foi o caso dos pretos Geraldo, Brás e Nicácio. Apesar de terem vivenciado a mesma experiência, tinham chegado em momentos diferentes. Geraldo chegou alguns anos depois dos outros. Brás saiu da África ainda criança e veio ao lado de seu parceiro Nicácio. Ele revelou que ficou em uma embarcação menor, fora do

porto. À noite, chegaram lanchas que dividiram homens e mulheres e os levaram à terra firme. Alguns dias depois, Brás foi vendido.

O interrogatório do preto Nicácio traz alguns elementos de sua vinda da Bahia pelo patacho *Herminia*. Ele veio de Angola e, no Brasil, pertencia a Francisco Gonçalves Barroso, que era casado com dona Anna. Entretanto, seu senhor havia falecido, e Anna casara com José Mathias. Em determinado dia, esse seu último senhor o apresentou a um homem que mandou Nicácio embarcar junto com seus companheiros Brás e Geraldo no *Herminia* que, segundo ele, iria para Pernambuco. Esses casos demonstram uma característica interessante: um mesmo senhor vendendo dois ou três escravos no *Herminia*. Uma possibilidade para explicar essa característica aponta para a necessidade desse senhor vender esses escravos, talvez por questões econômicas ou por controle (afinal, no caso de Nicácio, Brás e Geraldo, eles eram próximos e haviam mudado de senhor).

Além disso, alguns escravizados pertenciam a pequenos proprietários e tiveram alguns indícios de para onde seriam vendidos. Esse foi o caso de Raquel, uma africana de nação Mina, que tinha como senhor o Dr. Pires, morador da cidade da Bahia. De acordo com o seu relato, ela ouviu dizer em sua casa que seria vendida em Pernambuco, mas não sabia bem por quem nem para quem.

Esperança traz também informações sobre sua venda. De nação Jeje, era escrava de Benvinda Conceição, uma crioula da cidade da Bahia. Esperança estava no Brasil havia cerca de três anos, segundo sua contagem. Ela desembarcara à noite em um lugar do mato, longe da cidade. Estava com vários outros africanos na embarcação. Após algum tempo, os homens foram de lancha à noite para buscar esses escravizados, desembarcando em um trapiche. Desde então, sua senhora era Benvinda. Certo dia, ela foi levada por essa a uma casa, onde ficou até ser vendida para Pernambuco.

Essa casa à qual Esperança fez referência provavelmente era uma casa de compra, venda e troca de escravos. Luiz Carlos Soares²³ nos informa que essa modalidade de comércio se espalhou pelo Rio de Janeiro entre os anos de 1830 e 1840. Provavelmente, essa tendência ocorreu na Bahia e em outras regiões do Brasil. Havia basicamente quatro modalidades: 1) de compra e venda de escravos; 2) que negociavam não só escravos, mas dinheiro e outras mercadorias de valor; 3) casas de leilões, que negociavam no varejo, incluindo escravos; e 4) casas de aluguel. Essas instituições comerciais negociavam alguns escravizados que haviam cometido “má conduta” e eram rebeldes, estabelecendo relações para além do território provincial. Provavelmente, essa casa comercial que Esperança se referiu tivesse contato com a Victorino Pereira Maia e Cia.

Não podemos deixar de destacar as experiências vividas por essas mulheres africanas escravizadas. Os estudos sobre o comércio atlântico demonstram que a quantidade de mulheres negociadas foi menor do que a de homens. Essa relação também se apresenta no patacho *Herminia*. Das 21 pessoas escravizadas, seis eram mulheres. Esses dados são importantes para pensarmos que as experiências das africanas foram distintas.

Essa proporção interferia diretamente no cotidiano dessas pessoas. A maioria dessas mulheres vivia em relações domésticas de trabalho e muitas pertenciam a pequenos proprietários, como foram os casos apresentados. Uma vez desembarcadas na Paraíba, elas iam deparar com uma população negra que crescia, sendo boa parte de pessoas libertas. As mulheres, em geral, conseguiam mais alforrias que os homens, normalmente por seus “bons serviços”. Entretanto, era mais difícil para mulheres africanas conseguirem se libertar, pois seus preços eram maiores²⁴.

23 SOARES, Luiz Carlos. O “*povo de Cam*” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro: Faperj; 7 Letras, 2007. p. 43.

24 Sobre experiências de mulheres negras e suas estratégias de resistência e ascensão social na Paraíba e em Pernambuco, cf. COSTA, Valéria Gomes. Mônica da Costa e Teresa de Jesus: africanas libertas, status e redes sociais no Recife oitocentista. In: XAVIER, Giovana; FARIAS, Juliana

As formas de contar o tempo desses escravizados se relacionavam, em quase todos os casos, à festa do Senhor do Bonfim, fundamental para a Bahia. Ritta, por sua vez, identificou as festas de São João, tendo lhe chamado a atenção pelas canjicas de milho e pelas fogueiras. O inverno também era referência de tempo, como relatou a preta Isabel. Joaquim utilizou como ponto de referência a época de plantação e colheita do milho, pela qual havia passado só uma vez, ou seja, estava em “terra de branco” há apenas um ano. A festa de dois de julho e a sabinada, ocorrida em 1837-1838, também foram momentos que marcaram a chegada desses africanos²⁵.

O caso do patacho *Herminia* demonstra alguns indícios de como funcionava o comércio interno de africanos ilegais. Em primeiro lugar, a embarcação utilizada era de pequeno porte, trazendo uma tripulação também pequena e com pouca carga (no caso, 28 escravos). Em segundo lugar, eram vendidos escravizados que estavam no Brasil há certo tempo, variando entre dois e nove anos. Por fim, muitos dos escravizados foram vendidos em conjunto pelos seus senhores a uma casa de venda, responsável por fazer a negociação, o que demonstra certa necessidade desses em vender sua propriedade, ou eram escravizados de pequenos proprietários.

Após concluir todos os interrogatórios, cerca de dez dias depois da apreensão, o presidente da província da Paraíba remeteu o caso ao Ministério da Justiça, informando que os africanos apreendidos foram vítimas de “ilícito comércio e contrabandistas de carne humana”, ou seja, condenava os responsáveis pela embarcação de tráfico ilegal de escravizados. Dessa forma, pediu para que fosse iniciado um processo contra os responsáveis se baseando na legislação de 1834.

Barreto; GOMES, Flavio (Org.). *Mulheres negras no Brasil escravista e do pós-emancipação*. São Paulo: Selo Negro, 2012, p. 98-111; ROCHA, Solange P. Mulheres escravizadas na Paraíba oitocentista: trabalho, contradições e lutas por liberdade. In: XAVIER, Giovana; FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flavio (Org.). Op. cit., p. 8497. Para um pouco sobre a alforria de africanos e africanas na cidade da Paraíba, cf. GUIMARÃES, Matheus Silveira. Op. cit.

²⁵ Os períodos de conflitos provinciais foram interessantes para a ação dos traficantes, pois eram momentos de instabilidade e dificuldade de repressão (cf. CARVALHO, Marcus. Op. cit.).

O Ministério da Justiça mandou publicar as penas a partir da lei de 4 de setembro de 1850, recém-sancionada. Mesmo o patacho tendo sido apreendido antes da lei Eusébio de Queirós, informava o ministério que os traficantes haviam desrespeitado tanto a lei de 1831 quanto a lei de 1850. De acordo com esta última, qualquer embarcação em território brasileiro com escravos importados após 1831 deveria ser apreendida. O processo deveria, em primeira instância, ser julgado pela Auditoria da Marinha e, em segunda, pelo Conselho de Estado²⁶.

Chegava-se ao final de outubro daquele ano, dois meses após a apreensão, e não sabemos qual o destino do patacho *Herminia*, da tripulação e dos africanos apreendidos. Caso a embarcação fosse condenada, os africanos deveriam ficar livres. Nesse mês, o mestre Antônio Fernandes Loureiro protestava e insistia na versão de que tinha chegado à Paraíba devido aos maus tempos. Reivindicava, pois, que a tripulação fosse perguntada para provar sua inocência. A última documentação à qual conseguimos ter acesso sobre o caso foi a de 19 de novembro daquele ano, em que os comerciantes franceses Gix e Das Cordard pediam que seu escravo João fosse remetido novamente à Bahia, o que foi negado devido aos problemas em seu passaporte que já descrevemos.

O que nos chamou atenção sobre o caso foi o fato de não terem sido citados nos documentos oficiais os relatórios do presidente de província e do ministro da Justiça. Talvez pelo fato de o patacho *Herminia* ser considerado pelo ministério como daquelas “apreensões feitas, mas de menor importância”²⁷. Toda a documentação trocada

26 BRASIL. Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850. Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste império. *Coleção das Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, 5 set. 1850. Disponível em: <<https://bit.ly/2PyxPJT>>. Acesso em: 20 dez. 2018.

27 BRASIL. Ministério da Justiça. *Relatório do Ministério da Justiça, 1825*. Rio de Janeiro, 1826. Disponível em: <<https://bit.ly/2Pv7blg>>. Acesso em: 20 jan. 2019.

entre as autoridades não fora, assim, sistematizada e publicizada aos parlamentares.

3. Considerações finais

O caso do patacho *Herminia*, aqui narrado, traz importantes elementos para pensarmos o comércio ilícito de africanos no Atlântico e internamente no Brasil. A partir dos interrogatórios feitos pela chefia de polícia da Paraíba e enviados ao Ministério da Justiça, conseguimos apreender algumas experiências de africanos que foram deslocados de sua terra natal e submetidos ao trabalho escravo no Brasil. A partir desses relatos, podemos identificar algumas das várias estratégias utilizadas pelos traficantes no desembarque ilegal, como a escolha por lugares mais distantes da cidade e o desembarque à noite.

Entretanto, um dos elementos mais importantes do caso *Herminia* é pensar o comércio interno desses africanos. Muitos deles, após terem sido arrancados de sua terra natal e começarem a se adaptar à vida em uma nova terra, apesar de toda a resistência e tentativa de lembrar a África, foram obrigados a passar por nova experiência de deslocamento. Essa era uma especificidade da vida de africanos escravizados em províncias não centrais no comércio atlântico, pois eles normalmente passavam por viagens mais longas e eram revendidos mais de uma vez. A documentação nos traz indícios de uma prática ilegal de comércio de africanos. Documentação falsa, carga e rotas fictícias, bem como relatos contraditórios demonstram que muito provavelmente o *Herminia* saíra da Bahia para vender esses cativos africanos em Maceió e na cidade da Paraíba, revelando ampla rede comercial interna.

Os estudos sobre o tráfico atlântico avançaram muito nos últimos anos, porém ainda precisamos nos aprofundar sobre como se dava o comércio interno de africanos. Tendo em vista que o comércio atlântico foi muito intenso, mas se concentrou em alguns portos centrais, boa parte dos escravizados vindos da África foi redistribuí-

da pela dinâmica interna. Esse campo de pesquisa está aberto e com muitas lacunas.

4. Anexo

Quadro 1 – Informações acerca dos africanos boçais apreendidos no Patacho Herminia

Nome	“Nação”	Tempo no Brasil	Senhor	Cidade do senhor
João	Não consta	3 anos	Gix e Da Costard	Campo Grande
Antônio	Nagô	6 anos	João Luís	Não consta
Bento	Não consta	3 anos	João Luís	Não consta
Augusto	Não consta	Não consta	João Luís	Não consta
Fausto	Não consta	1 ano	Augusto	Salvador
Joaquim	Mina	7 anos	Manoel Francisco Alves	Salvador
José	Não consta	6 anos	Manoel Francisco Alves	Não consta
Henrique	Não consta	Não consta	José Pinto Campos	Não consta
Pedro	Nagô	Ilegível	Franco (?)	Salvador
Joaquim	Ilegível	1 ano	Nabuco	Salvador
Honorata	Não consta	3 anos	Clara Marcelina de Sá, casada com Bernardo Dias Moreira	Varris (?)
Ritta	Nagô	2 anos	Pedro	Fora da cidade de Salvador

Isabel	Mina	3 anos	Maria Fran- cisca	Salvador
Francisco	Não consta	9 anos	Alberto Patuba (?)	Salvador
João	Haussá	7 anos	Francisca Romana Pinto	Não consta
Geraldo	Jeje	6 anos	José Mathias	Sergipe
Brás	Não consta	Não sabia	D. Anna, ca- sada com José Mathias	Não consta
Nicácio	Angola	Não sabia	D. Anna, ca- sada com José Mathias	Não consta
Raquel	Mina	Não sabia	Dr. Pires	Salvador
Bonfim	Jeje	2 anos	Joaquim Alves	Salvador
Esperança	Jeje	3 anos	Benvinda da Conceição	Salvador
Benvinda	Jeje	2 ou 3 anos	Joaquim Alves	Salvador

Fonte: Arquivo Nacional, IJ1 302.

5. Bibliografia

- BAQUAQUA, Mahommah. Biografia de Mahommah Baquaqua. Apresentação de Sílvia Lara. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 8, n. 16, p. 269-284, 1988.
- BETHELL, Leslie. *A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos (1807-1869)*. Tradução Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, 2002.
- BRASIL. Ministério da Justiça. *Relatório do Ministério da Justiça, 1825*. Rio de Janeiro, 1826. Disponível em: <<https://bit.ly/2Pv7blg>>. Acesso em: 20 jan. 2019.
- BRASIL. Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850. Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste império. *Coleção das Leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, 5 set. 1850. Disponível em: <<https://bit.ly/2Pyx>>

- PJT>. Acesso em: 20 dez. 2018.
- CARVALHO, Marcus. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo prairieiro, 1845-1848. *Tempo*. Vol. 14, n. 27, 2009
- _____. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História*, São Paulo, v. 167, p. 223-260, jul.-dez. 2012.
- CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- COSTA, Valéria Gomes. Mônica da Costa e Teresa de Jesus: africanas libertas, status e redes sociais no Recife oitocentista. In: XAVIER, Giovana; FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flavio (Org.). *Mulheres negras no Brasil escravista e do pós-emancipação*. São Paulo: Selo Negro, 2012, p. 98-111.
- GUIMARÃES, Matheus Silveira. *Diáspora africana na Paraíba do Norte: trabalho, tráfico e sociabilidades na primeira metade do século XIX*. 2015. 313 f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2015.
- GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A diretriz atlântico-africana da diplomacia imperial brasileira (1822-1856)*. Londrina: Eduel, 2013.
- MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.
- MARIZ, Celso. *Apanhados históricos da Paraíba*. 3. ed. João Pessoa: Conselho Estadual de Cultura; A União, 1994.
- 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 (Org.). *O Brasil imperial: 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 339-386. v. 2
- NASCIMENTO FILHO, Carmelo. *A fronteira móvel: os homens livres pobres e a produção do espaço da Mata Sul da Paraíba (1799-1801)*. 2006. 230 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Exatas e da Natureza, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2006.
- REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus Joaquim de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822 – c.1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- ROCHA, Solange P. Mulheres escravizadas na Paraíba oitocentista: trabalho, contradições e lutas por liberdade. In: XAVIER, Giovana; FARIAS,

Juliana Barreto; GOMES, Flavio (Org.). *Mulheres negras no Brasil escravista e do pós-emancipação*. São Paulo: Selo Negro, 2012. p. 8497.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

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

SOARES, Luiz Carlos. *O “povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Faperj; 7 Letras, 2007.

Recebido em: 03/07/2017 – Aprovado em: 20/02/2019