

# O PROCESSO DO CLEMENTINA E O COMBATE AO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS NA PROVÍNCIA DE PERNAMBUCO (1831-1839)\*

Aderivaldo Ramos de Santana  

Universidade Bordeaux Montaigne

No dia 24 de janeiro de 1831, o juiz de paz da Taquara, na cidade de Goiana, José Lúcio Teixeira Cavalcanti enviou uma correspondência ao presidente da província de Pernambuco, Joaquim José Pinheiro de Vasconcelos, informando-o que “na noite de 21 de janeiro”, a polícia portuária apreendeu uma escuna, com bandeira francesa perto do porto de Goiana, a 65 km ao norte da cidade do Recife. Suspeito de realizar o tráfico transatlântico de escravizados para o Brasil, o *Clementina*, um navio de apenas 81 toneladas, veio de Calabar (na atual Nigéria) com uma tripulação de nove marinheiros, três passageiros espanhóis e 175 africanos.<sup>1</sup> A apreensão de um navio negreiro de uma

---

\* O presente artigo é resultado parcial de pesquisa independente, sem financiamento público. Essa é uma versão escrita de duas apresentações, sendo a primeira delas no colóquio “La Normandie et les colonies: une histoire et un patrimoine en partage”, realizado nos dias 7 e 8 de março de 2019. Em setembro de 2020, uma segunda apresentação dessa pesquisa foi apresentada durante a jornada “170 anos da abolição do tráfico de africanos escravizados para o Brasil”, organizada pela Rede de Historiadorxs Negrxs, do dia 31 de agosto ao dia 4 de setembro de 2020. Agradeço os comentários dos colegas durante as apresentações, em especial a leitura atenciosa de Roquinaldo Ferreira, por apontar soluções e por suas sugestões bibliográficas.



1 De acordo com o depoimento do comandante do *Clementina*, o tenente Joseph Fournilliet, a escuna chegou na barra de Goiana com 179 africanos e não 188 como consta no ofício do governo. Cf. “Affaire du marin Fournilliet”, *Gazette des Tribunaux, journal des jurisprudence et des débats judiciaires*, Paris, 19 jul. 1832, pp. 930-931; Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE), Recife, Governo de Pernambuco (GP1), Série 61, Offícios do Governo (OG), liv. 33, *Ofício n. 23*, 29 jan. 1831, fl. 204v-205. Alguns ofícios eram posteriormente publicados no jornal *Diário de Pernambuco*, que está disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca


nação sem tradição no tráfico para o Brasil, numa altura em que este se comprometia a por fim ao infame comércio, opôs o consulado da França em Pernambuco ao governo brasileiro, revelando dimensões desconhecidas do combate ao tráfico de africanos escravizados.

O tráfico negreiro para os portos brasileiros, realizado ao norte da linha do Equador, estava proibido pelo artigo X do Tratado Anglo-Português de Aliança e Amizade (1810), com exceção dos territórios da Coroa portuguesa na Costa da Mina. O Tratado de 1815 e Convenção de 1817 derrubaram essa exceção, proibindo definitivamente todo comércio negreiro português ao norte, limitando-o a suas possessões ao sul da linha do Equador. Após a independência do Brasil, em 1822, a renovação desse artigo marcou os debates da primeira legislatura brasileira sobre o fim do infame comércio. Isso porque o governo inglês não reconhecia politicamente os países envolvidos com tráfico. Um outro tratado assinado em 23 de novembro de 1826 pelo Imperador Pedro I com a Grã-Bretanha determinava o fim desse comércio passados três anos de sua ratificação, em 13 de março de 1827,<sup>2</sup> no entanto, essas restrições não limitaram de todo o contrabando de escravizados para as principais regiões escravistas do Império brasileiro.

Pernambuco foi, até a metade do século XX, o principal produtor brasileiro de cana-de-açúcar. A monocultura da cana, bem como a do algodão, propulsaram o surgimento dos engenhos, cuja produção demandava crescentemente uma mão-de-obra africana. Como escreveu Luiz Felipe de Alencastro, baseando-se em estudos das últimas quatro décadas, no contexto nacional, Recife foi o terceiro porto escravista

---

Nacional Digital . Ver também Archives Départementales de la Seine-Maritime (ASM), Rouen, Série U22 2304, n. 2264, *Procès de Joseph Fournilliet*, e igualmente: “The Transatlantic Slave Trade – Database (“TSTD”)”, *Slave Voyages*, #1230 .

2 Para um estudo pormenorizado acerca do tráfico entre Portugal e a Grã-Bretanha, ver: Valentim Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, *Análise Social*, v. 26, n. 111 (1991) ; e *Os Sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*, Porto: Afrontamento, 1993. Sobre o agitado debate na Câmara e no Senado, ver: Branca Borges Góes (org.), *A abolição no Parlamento: sessenta e cinco anos de luta (1823-1888)*, 2. ed., Brasília: Senado Federal, 2012.

brasileiro depois do Rio de Janeiro e de Salvador da Bahia.<sup>3</sup> Tal constatação é corroborada por Daniel B. Domingues da Silva e David Eltis, quando afirmam que, no contexto internacional, o principal porto pernambucano é considerado o quinto maior centro mundial do tráfico de escravizados depois de Liverpool e Londres.<sup>4</sup> Das mais de 1350 viagens computadas durante os três séculos, em sua maioria financiadas por traficantes luso-pernambucanos, quase todas tiveram como porto de origem o Recife.<sup>5</sup> Entre 1801 e 1850, o número de africanos desembarcados, 259.054, equivalia a 30% do total de escravizados desembarcados na província entre 1560 e 1856, 853.833.<sup>6</sup> Isso significa dizer que no período da captura do *Clementina* desembarcavam na província aproximadamente cinco mil africanos anualmente, apesar do esforço do governo brasileiro em proibir o tráfico, sobretudo nos primeiros anos após a promulgação da lei de 7 de novembro de 1831. Mesmo com poucas apreensões, o número de desembarque de escravizados em Recife diminuiu oficialmente entre 1832 e 1835 (7.667 escravizados). Isso porque a busca por portos alternativos, ditos naturais, do litoral pernambucano, modificou consideravelmente a dinâmica do comércio negreiro e, por conseguinte, sua repressão, como bem salientou Marcus J. M. de Carvalho.<sup>7</sup> É nesse enquadramento característico

---

3 Luiz Felipe de Alencastro, “África, números do tráfico atlântico” in Lilia Moritz. Schwarcz e Flávio dos Santos Gomes (orgs.), *Dicionário da Escravidão e Liberdade* (São Paulo: Companhia das Letras, 2018), p. 61.

4 Embora a base de dados “The Trans-Atlantic Slave Trade – Database” comprove a importância numérica do porto do Recife em comparação com os portos norte-americanos, ingleses e franceses, Silva e Eltis chamam a atenção para o pouco interesse sobre a cidade por parte dos acadêmicos que pesquisam sobre o tráfico de escravizados para o Brasil. Esperamos que, passados treze anos da publicação de seus estudos, aquela constatação não seja atual. Cf. Daniel Barros Domingues da Silva e David Eltis, “The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851” in David Eltis e David Richardson (orgs.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database* (New Haven: Yale University Press, 2008), pp. 95-122.


5 Flávio Rabelo Versiani, José Raimundo Oliveira Vergolino e Débora de Souza Leão Albuquerque, “Financiamento e organização do tráfico de escravos para Pernambuco no século XIX”, *Revista Economia*, v. 14, n. 1A (2013), p. 12.




6 Versiani, Vergolino e Albuquerque, “Financiamento e organização do tráfico”. Ver também “TSTD”.

7 Marcus J. M. de Carvalho, “A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o

do período da abolição do tráfico transatlântico de africanos escravizados para o Brasil que inserimos nosso texto. Dito isso, cabe ressaltar que a apreensão e o julgamento do *Clementina* não são desconhecidos dos historiadores brasileiros, daqueles que pesquisam os temas relacionados à abolição do infame comércio na província de Pernambuco,<sup>8</sup> em especial da historiografia da escravidão, mais especificamente dos estudos sobre os *africanos livres*.<sup>9</sup> Isto posto, este artigo busca dialogar diretamente com alguns desses estudos. Por ser notadamente reconhecida como uma das primeiras, senão a primeira apreensão do tráfico negreiro em Pernambuco antes da lei de 7 de novembro de 1831, ela é também uma das mais bem documentadas.<sup>10</sup> Sendo assim, nosso objetivo é analisar as sentenças resultantes do processo do *Clementina* no Brasil e na França, como um estudo de caso, reduzindo a escala<sup>11</sup> de observação e tendo como fonte primária

---

governo praieiro, 1845-1848”, *Tempo*, v. 14, n. 27 (2009), pp. 133-149 ; e “O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831”, *Revista de História*, n. 167 (2012), p. 223; Jaime Rodrigues também se refere ao portos naturais como intermitentes, em localidades distantes, longe do alcance do patrulhamento dos cruzadores ingleses. Cf. Jaime Rodrigues, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

- 8 Marcus J. M de Carvalho, “‘Quem furta mais e esconde’: o roubo de escravos em Pernambuco, 1832-1855”, *Estudos Econômicos*, v. 17, n. esp. (1987), pp. 89-110 ; e “O patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831”, *Varia Historia*, v. 30, n. 54 (2014), pp. 777-806 .
- 9 Maciel Henrique Silva, “Uma africana ‘livre’ e a ‘corrupção dos costumes’: Pernambuco (1830-1844)”, *Estudos Afro-Asiáticos*, v. 29, n. 1-2-3 (2007), pp. 123-160; Cyra Luciana Ribeiro de Oliveira Fernandes, “Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010 .
- 10 São diversos ofícios de governo, anúncios e correspondências publicados no jornal *Diário de Pernambuco*: correspondências consulares; cópias das sentenças brasileira e francesa, além da lista com os nomes dos africanos livres, dos seus curadores e dos fiadores dos curadores.
- 11 Ravel enfatiza a importância da escala de análise para reconstruir objetos complexos, aventando o recurso de mudança de escala de observação, tendo em vista que o social é percebido como uma estrutura escalonada, na qual são numerosos os espaços e os tempos que se inscrevem as relações sociais. Cf. Jacques Revel, *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*, Brasil: Fundação Getúlio Vargas, 1998. Para um exemplo de variação de escala de observação nos estudos do tráfico de escravizados, ver: Roquinaldo Ferreira, “Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX”, *Tempo*, v. 10, n. 20 (2006),


a correspondência intercambiada entre o consulado francês no Recife e o governo da Província, inserindo nossa análise no contexto do debate que antecede a primeira lei antitráfico transatlântico de africanos escravizados para o Brasil, e de seus desdobramentos. Ainda que preliminar, esse é um estudo de caso que, ao menos no nosso entender, pode ser revelador de um contexto social específico, do qual buscamos compreender, ao mesmo tempo, a participação dos traficantes estabelecidos no Recife e suas estratégias para perpetuarem a ilegalidade do contrabando de seres humanos, os limites legais que impossibilitavam a condenação de negreiros franceses e portugueses, bem como compreender o papel do governo pernambucano no combate ao infame comércio.

## A “escuna francesa, vinda de Calabar com escravatura”

*Recife, 26 de janeiro de 1831* |

Após receber o ofício de José Lúcio Teixeira Cavalcanti, um dos responsáveis na operação de captura da escuna francesa, o presidente Joaquim José Pinheiro de Vasconcelos ordenou ao comandante do brigue barca nacional *Vinte e Nove de Agosto*, Pedro da Cunha que fosse, com toda cautela, averiguar a embarcação e a conduzisse até o porto do Recife, bem como seus tripulantes, “os escravos, e todos os seus pertences, depois de tirar um sumário de testemunhas”.<sup>12</sup> Pinheiro de Vasconcelos também ordenou, caso fosse necessário, que o comandante levasse consigo um prático do porto. O prático era essencial no socorro das embarcações, o profissional responsável por guiar os navios, quando de sua entrada ou saída, “rapidamente e com segurança”, como bem salientou Marcus de Carvalho.<sup>13</sup>

---

p. 23-49 ; João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus J. M. de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c. 1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

12 APEJE, GP1 OG, liv. 33, fl. 204v-205.

13 Marcus de Carvalho, “O desembarque nas praias”, p. 232. Na segunda metade do século XIX, a atividade do prático passa a ser exercida por uma associação de práticos

Tendo sido aprisionada em águas brasileiras, a embarcação negra e sua tripulação deveriam ser julgados, caso ficasse comprovada a participação de brasileiros, pela comissão mista anglo-brasileira estabelecida na corte, no Rio de Janeiro, conforme previsto na convenção adicional ao tratado 1815, ratificada em julho de 1817.<sup>14</sup> Escortado até o porto do Recife, a escuna *Clementina* chegou no dia 31 de janeiro, dez dias após sua captura, com “175 pretos”,<sup>15</sup> quatro a menos do total que fora declarado pelo tenente-comandante Joseph Fournilliet e não houve nenhum desembarque imediato porque de acordo com o artigo 8 das instruções da supramencionada convenção adicional, a “carga de negros” deveria permanecer “a bordo intacta”. Os africanos só seriam emancipados após o julgamento da escuna, se condenada.<sup>16</sup> A embarcação aportou danificada e nós não sabemos se foi por conta da busca efetuada pela patrulha brasileira ou se foi durante a travessia do Atlântico. O intendente da marinha,

---

contratada pela capitania do porto. O regulamento geral para o serviço da praticagem dos portos, costas e rios, em 1854, no seu artigo 32 informa o modelo de embarcação utilizada pelos “homens da vida do mar”, em geral, uma catraia, com velas e remos, ou um cutter. Em seu artigo 33 designa o número de empregados, sendo eles não menos que dezoito, comandados por dois patrões (prático-mor e seu ajudante), em duas embarcações. Cf. “Marinha – Aviso de 28 de fevereiro de 1854 – Manda observar o regulamento, para a praticagem da costa e porto da Província de Pernambuco” in Brasil, *Collecção das decisões do governo do Império do Brasil: 1854*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854, pp. 13-19.

- 14 A convenção adicional de julho de 1817 ao Tratado de 22 de janeiro de 1815 entre Portugal e Inglaterra estipulando o direito de visita recíproco entre as embarcações da marinha de guerra de ambas as nações e o estabelecimento de comissões mistas, nas quais juizes portugueses e ingleses julgariam as apreensões realizadas nas costas da África e em alto-mar. Todos os tratados e convenções antitráfico anteriores foram reconhecidos pelo Brasil após sua independência. Nos tratados e convenções antes da lei de 7 de novembro de 1831, a orientação era julgar os navios e, em havendo condenação, emancipar os africanos. Após 1831, os africanos livres, ao desembarcarem, se tornavam pessoas emancipadas. Recebiam uma carta de emancipação, ganhavam um nome português e a partir de então iniciava-se uma nova etapa de suas vidas. Cf. Beatriz G. Mamigonian, *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 31.
- 15 “Notícias Marítimas: navios entrados no dia 31 de janeiro”, *Diário de Pernambuco*, Recife, n. 26, 3 fev. 1831. Como mencionamos anteriormente, o total informado pelo juiz de paz da Taquara foi de 188 escravizados, número que até agora não havia sido contestado.
- 16 A Carta de lei de 8 de novembro de 1817 ratificou a convenção adicional do mesmo ano. Cf. Mamigonian, *Africanos livres*, p. 45.

Antônio Pedro de Carvalho, ficou encarregado do concerto na “mesa grande” e do fornecimento de “mantimentos à tripulação da escuna”.<sup>17</sup> Fisicamente debilitados, os africanos permaneceram a bordo esperando que um médico viesse examiná-los, para tomar conhecimento do número de enfermos e, no caso de morte, conhecer as causas. O vereador e Provedor da Saúde, Caetano José Ferreira de Moraes, ficou responsável por enviar seus peritos para investigar a “natureza das moléstias dos olhos” e “diarreias” que haviam afetado tanto a tripulação quanto a “escravatura” da dita escuna,<sup>18</sup> porém, não houve celeridade no envio dos tais peritos e, quanto mais o tempo passava, mais crítica e debilitada ficava a saúde dos enfermos, como veremos mais adiante. De acordo com Marcus de Carvalho, desde que a Provedoria-Mor da Saúde foi criada, em 1810, os escravizados recém-chegados eram levados para o hospital do Lazareto de Santo Amaro, devendo cumprir quarentena obrigatória. No Lazareto, eles seriam examinados e curados, cabendo ao proprietário o custeio do tratamento.<sup>19</sup> Era uma medida profilática para evitar o contágio de doenças infecciosas que, por ganância dos traficantes e senhores de engenho, foi frequentemente descumprida.<sup>20</sup> É provável que as “moléstias dos olhos”

---

17 APEJE, GP1 OG, liv. 33, fl. 218-218v. O pedido de um oficial de carpinteiro foi reforçado no dia 22 de fevereiro de 1831. Cf. APEJE, GP1 OG, liv. 33, fl. 240.

18 APEJE, GP1 OG, liv. 33, *Ofício do Governador enviado ao Provedor da Saúde*, 3 fev. 1831, fl. 217.

19 Marcus J. M. De Carvalho e Aline Emanuelle De Biase Albuquerque, “Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831”, *Almanack*, n. 12 (2016), p. 45. Antes mesmo da institucionalização de uma Provedoria-Mor da Saúde, o governador Dom Tomas José de Melo, em portaria datada de 28 de outubro de 1789, já ordenava que os escravos recém chegados da costa da África cumprissem quarentena no Lazareto de Santo Amaro de Salinas. Cf. Vasconcelos de Almeida, José Aldo Monteiro da Costa Júnior e Tatiana Clericuzi de Barros e Silva, “Aspectos históricos da hanseníase em Recife, Pernambuco”, *Mneme Revista de Humanidades*, v. 7, n. 17 (2005), pp. 80-97.


20 Em 1799, o governador Dom Rodrigo de Souza Coutinho receberia da junta do governo a queixa de que a quarentena prejudicava os agricultores. Cf. Carvalho e Albuquerque, “Os desembarques de cativos africanos”, p. 46. Após as sucessivas queixas, o passo seguinte foi o descumprimento da obrigatoriedade. Em ofício enviado no dia 9 de março de 1822, a Câmara do Recife pediu providências à junta do governo contra o abuso da venda de escravos logo após sua chegada, sem que eles passassem pelo Lazareto, aumentando consideravelmente o risco de transmissão de moléstias

mencionada fosse um tipo de oftalmia que comumente levava à cegueira completa.<sup>21</sup> No que diz respeito a outras enfermidades, como a diarreia que na maioria dos casos evoluía para uma disenteria, eram provocadas pela péssima dieta alimentar durante a travessia do Atlântico. Herbert S. Klein e Stanley Lewis Engerman afirmam que, durante o século XVIII, a disenteria era principal causa morte a bordo dos navios franceses e ingleses, seguida da febre amarela, além das doenças contagiosas como o sarampo e a varíola.<sup>22</sup> O mais provável é que essa classificação de enfermidades mortíferas tenha, infelizmente, permanecido a mesma durante o período ilegal do tráfico transatlântico.

Os marinheiros e os três passageiros espanhóis também necessitavam, alguns mais do que outros, de atendimento médico imediato. Foi o que ficou evidenciado no ofício expedido pelo presidente da província ao primeiro médico do hospital militar, no dia 3 de fevereiro, recomendando que no mesmo hospital fossem recebidos todos os doentes pertencentes à tripulação, principalmente o contramestre que “achava-se gravemente doente, devendo ser curado o quanto antes”.<sup>23</sup> Apesar dos

---

contagiosas. Cf. Argus Vasconcelos de Almeida, José Aldo Monteiro da Costa Júnior e Tatiana Clericuzi de Barros e Silva, “Aspectos históricos da hanseníase em Recife, Pernambuco”, *Mneme Revista de Humanidades*, v. 7, n. 17 (2005), p. 80-97.

- 21 Dos 138 africanos, literalmente, “plantados” pelos ingleses do cruzador *Fair Rosamond* no convés do *Camões*, para incriminar o negreiro brasileiro, em 1837, 45 haviam contraído um tipo oftalmia. Cf. Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, p. 148; Os casos terrivelmente mais conhecidos de oftalmia foram os dos navios negreiros *Rodeur* (francês) e *Saint-Léon* (espanhol), expostos por Thomas Clarkson em seu manifesto abolicionista. Os dois negreiros haviam embarcado escravizados no golfo do Benim e, pouco tempo depois de deixarem a costa africana, a tripulação e os escravizados desenvolveram formas diferentes de oftalmia. O *Rodeur* teve melhor sorte que o navio espanhol, chegou a Guadalupe guiado por um único marinheiro. Alguns tripulantes perderam parcialmente a visão e os 39 escravizados que ficaram cegos foram jogados ao mar. Já no caso do navio *Saint-Léon*, todos ficaram cegos e a embarcação vagou completamente a deriva antes de desaparecer no oceano Atlântico. Thomas Clarkson, *Abolition of the African Slave Trade, by the British Parliament*, [s.l.]: P. A. Brinsmade, 1830. pp. 222-223 *apud* Carvalho, “O desembarque nas praias”, p. 252.
- 22 Herbert S. Klein e Stanley L. Engerman, “Facteurs de mortalité dans le trafic français d’esclaves au XVIIIe siècle”, *Annales*, v. 31, n. 6 (1976), p. 1221 .
- 23 O excesso de cuidado com a saúde do contramestre se devia ao fato de que seu depoimento seria importante na denúncia do *Clementina*, porém ele veio a falecer, tudo indica, antes do julgamento e condenação da escuna. APEJE, GP1 OG, liv. 33,



esforços, o contramestre Preulier não resistiu. O restante da tripulação, depois de prestarem depoimento, foi levado para a fortaleza do Brum.

Como era de se esperar, a notícia da apreensão de um navio negreiro correu a cidade e se espalhou por toda a província. O cônsul francês, Auboin, não foi oficialmente informado e ficou sabendo do ocorrido pelos “ofícios do governo”, publicados no jornal *Diário de Pernambuco*.<sup>24</sup> Imediatamente, ele escreveu para o presidente Pinheiro de Vasconcelos, solicitando que, após terminadas as investigações preliminares, lhe fosse autorizado confirmar a nacionalidade da embarcação, tomar conhecimento “de todos os seus papeis”, e pediu também que lhe fosse facilitado o acesso às informações necessárias sobre “as circunstâncias da navegação, e das operações de comércio”<sup>25</sup> realizadas pelo comandante da escuna até o momento de sua captura. Havia uma desconfiança, por parte do cônsul francês, de que se tratasse de um caso de *embandeiramento*, prática comum em tempos de guerra, que se intensificou durante o tráfico ilegal de escravizados, quando navios, utilizando falsos passaportes, mudavam de bandeira para dissimular seus pavilhões. No final do século XVIII, o capitão Jean-François Landolphe, negreiro francês, comandante da *Charmante-Louise*, experiente no comércio triangular entre Nantes, o golfo do Benim e São Domingos, registrou em suas memórias como fez para driblar os cruzadores ingleses em tempos de guerra. Quando saiu do Rio Formoso, na atual Nigéria, Landolphe utilizou falsos documentos, fazendo com que o navio se passasse por austríaco. Uma vez chegando em São Domingos (Martinica), ele recebeu uma “carta do suposto consignatário austríaco”<sup>26</sup> informando-o sobre a venda da *Charmante-Louise* à Marion Brillantais,

---

fl. 218v; The National Archives (TNA), Richmond, Foreign Office (FO), Brazil: A. Aston, Chavalier de Mattos, Consuls Pennell, Parkinson, Cowper and Hesketh (84/122), 1831  $\text{£}$ . Ver igualmente: “Affaire du marin Fournilliet”.

24 APEJE, GP1 OG, 25 jan. 1831, fl. 204/204v; *Diário de Pernambuco*, n. 23, 29 jan. 1831.

25 APEJE, GP1, Série 31, Diversos Cônsules (DC), *Consulado da França ao presidente da província*, 1 fev. 1831, fl. 131.


26 Jean-François Landolphe e Jacques Salbigoton Quesné, *Memoires du capitaine Landolphe, contenant l’histoire de ses voyages pendant trente-six ans, aux côtes d’Afrique et aux deux Ameriques*, Paris: A. Bertrand, 1823, pp. 9-10.

outro negreiro francês estabelecido em Paris. A transferência de proprietário fazia parte do plano e a partir de então, o navio juntamente com sua carga se tornaria propriedade francesa. Após a venda dos escravizados e a compra do açúcar e café dos quais necessitava, efetuou-se a troca da bandeira e Landolphe recebeu um passaporte francês e a autorização para zarpar em direção ao porto de Nantes.<sup>27</sup> No caso específico do Brasil, diante da incerteza com relação ao cumprimento do acordo antitráfico anglo-brasileiro, a prática do embandeiramento, empregada pelos negreiros desde a década de 1810, se acentuou a partir da década de 1830. Como apontou João Pedro Marques,<sup>28</sup> o pavilhão português passou a ser utilizado por negreiros luso-brasileiros e brasileiros, com a conveniência das autoridades portuguesas.<sup>29</sup> De acordo com Valentim Alexandre, entre 1826 e 1829, eles não passavam de oito, nos três anos seguintes, chegavam a somar 22 navios brasileiros usando bandeira portuguesa,<sup>30</sup> motivos de sobra para a mencionada desconfiança.

Auboin não foi o único que solicitou informações. O cônsul de sua Majestade Britânica em Pernambuco, Henry Cowper, pediu, após felicitar Pinheiro de Vasconcelos, em correspondência de 2 de fevereiro, que os desenlaces das averiguações lhe fossem comunicados para que ele pudesse informar a seu governo. Salientou estar certo de que os resultados dessa apreensão estariam conforme “as leis existentes para abolição do negócio

---

27 Landolphe e Quesné, *Memoires du capitaine Landolphe*, p. 11. Entre os passageiros da Charmante-Louise estava o “príncipe Marc Boudakan” (ou Boudacan), sobrinho do rei de Warri (na atual Nigéria). Ele foi levado por Landolphe a Paris como fiador de um acordo para implementação de uma feitoria francesa nas margens do rio Formoso. O empreendimento funcionou até 1792, com participação de um negreiro do Rio de Janeiro, denominado Nicolas ou Nicolau Oliveira. No final de abril daquele ano, três negreiros ingleses de Liverpool destruíram a feitoria francesa de Warri, declarando a ilegalidade da empresa de Landolphe.

28 João Pedro Marques, “Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX”, *Análise Social*, v. 36, n. 160 (2001), p. 616 .

29 O cônsul-geral de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira, ficou famoso por fornecer documentos a navios negreiros brasileiros. Cf. João Pedro Marques, *Os sons do silêncio, o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, Universidade Lisboa, 1999, pp. 215-216.

30 Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos”, p. 297.

da escravatura.”<sup>31</sup> Essa era uma forma cordial de dizer que ele estaria vigiando, acompanhando de perto o caso do *Clementina*. Tanto foi assim, que Cowper, depois de relatar o ocorrido ao cônsul-geral britânico no Rio de Janeiro, informou também ao contra-almirante Thomas Baker, comandante-chefe da Estação da América do Sul,<sup>32</sup> para solicitar que os navios sob seu comando vigiassem o litoral brasileiro,<sup>33</sup> caso houvesse

---

31 “Enclousure 1. Mr. Consul Cowper to Snr. de Vasconcellos. Pernambuco, 2nd February, 1831” in *British and Foreign State Papers*, [s.l.]: H.M. Stationery Office, 1834, pp. 538-539; APEJE, GP1 DC, *Consulado da Grã-Bretanha ao presidente da província*, 2 fev. 1831, fl. 132-132v.

32 A Estação da América do Sul, conhecida no início do século XIX como Estação Brasil, era uma frota de navios cruzadores da Marinha Real Britânica, criada em 1808, depois que os ingleses, sob o comando do Almirante Sidney Smith, escoltaram a corte portuguesa até o Rio de Janeiro. Cf. Gerald S. Graham e R. A. Humphreys, *The Navy and South America, 1807-1823; correspondence of the commanders-in-chief on the South American station*, Londres: Navy Records Society, 1962. Thomas Baker chefiou a Estação de 1829 até 1833. Cf. Nicholas Tracy, *Who's who in Nelson's navy: 200 naval heroes*, Londres: Chatham, 2006, p. 20. Foi sob o comando de Baker que o HMS Beagle navegou levando o naturalista Charles Darwin em sua viagem pela América do Sul. Cf. Charles Darwin, E. J. Browne e Michael Neve, *Voyage of the Beagle: Charles Darwin's Journal of researches*, Londres; Nova York: Penguin Books, 1989, p. 384.

33 Nenhuma frota de guerra parecia ser suficiente para bloquear o vasto litoral brasileiro. No dia 7 de abril de 1831, coincidentemente dia da abdicação de Dom Pedro I, uma “embarcação pirata” atacou o brigue inglês *Norma*, de 309 toneladas, quando o brigue se aproximava do porto do Recife. O capitão do *Norma*, John George Legett, e seu primeiro piloto, J. Moffat, fizeram uma breve, porém detalhada descrição dos acontecimentos. O dito “navio pirata”, uma escuna de 120 toneladas, “pintada de preto com risca branca larga” estava tripulada por 45 homens, entre os quais “havia ingleses, ou americanos”, sendo a maior parte dos tripulantes “brasileiros ou portugueses com toda a aparência de ser uma embarcação destinada ao negócio de escravatura”. Após duas horas de um “galante” combate, o navio pirata, equipado com duas peças de rodizio de 18 calibres, ficou completamente derrotado e, por ser menor e mais rápido do que o *Norma*, seguiu em direção ao litoral maranhense. O vitorioso brigue britânico perdeu um dos seus homens e teve um outro gravemente ferido, chegando ao porto do Recife com avarias “no casco e aparelho” da embarcação. Cf. “Artigo de ofício do presidente da província Joaquim José Pinheiro de Vasconcelos ao cônsul de S. Majestade Britânica Henry Cowper, 5 jul. 1831”, *Diário de Pernambuco*, n. 144, 8 jul. 1831; APEJE, GP1 DC, *Consulado da Grã-Bretanha ao presidente da província*, 4 jul. 1831, fl. 164-164v; e 30 abr. 1831, fl. 165. Caso não estivesse fazendo a viagem transatlântica, é possível que a dita escuna pirata estivesse auxiliando os navios negreiros a desembarcar escravizados nas praias do litoral nordestino, e por esse motivo estava tão bem armada, preparada para enfrentar a marinha brasileira ou inglesa, como sublinhou Marcus de Carvalho citando um outro navio desse tipo que ajudava os negreiros no Rio de Janeiro. Cf. Carvalho, “O desembarque nas praias”, p. 238.

“qualquer hesitação” do governo “em condenar a embarcação” francesa.<sup>34</sup> Uma outra correspondência de Cowper foi enviada ao cônsul inglês na Bahia, John Parkinson, incumbindo-o de prevenir a todo e qualquer comandante da Royal Navy que estivesse na Bahia. A intensão era fechar o cerco, e essa não seria a primeira vez que cruzadores ingleses capturariam um negreiro francês, mesmo sem acordo mútuo de direito de visita, o que era ilegal do ponto de vista do direito marítimo internacional.<sup>35</sup> Quando mencionou as “leis para abolição do negocio da escravatura”, Cowper chamava atenção para o acordo antitráfico de africanos escravizados, assinado entre os governos inglês e brasileiro, em 23 de novembro de 1826 e ratificado no dia 13 de março de 1827. O acordo determinava, em seu artigo 1º, o fim do tráfico transatlântico de escravizados três anos após a data de sua ratificação, ou seja, em 10 de março de 1830.<sup>36</sup> Os ingleses ainda concederam aos negreiros brasileiros, que estivessem comerciando na costa africana,

---

34 “Nº 94 – Mr. Consul Cowper to J. Bidwell, Esq. (Rec. April 20). Pernambuco, 11<sup>th</sup> February, 1831” in *British and Foreign State Papers*, p. 538.

35 O direito de visita mútuo entre ingleses e franceses foi um episódio conturbado na história diplomática dos dois países após 1815. Praticado desde o século XIV por italianos, portugueses e holandeses, oficialmente regulamentado no século XV (em Barcelona e Marselha), o direito de visita foi, posteriormente, reconhecido como operação militar em tempo de guerra. É daí que advém, em certa medida, parte da rejeição francesa em aceitar a aplicação de um direito de guerra em tempos de paz. Além, disso os franceses – derrotados em Trafalgar - também não aceitavam que os ingleses tivessem se autoproclamado a polícia dos mares. Serge Daget, na primeira parte do seu livro sobre a ação dos cruzadores franceses no combate ao tráfico na costa ocidental africana, demonstra os principais obstáculos dessa repressão, com ênfase na resistência ao direito de visita durante o período ilegal (1818-1831). Em 1818, a França criou uma frota destinada a combater o infame comércio na costa ocidental africana. Foi a maneira francesa de mostrar comprometimento em abolir o tráfico negreiro, uma vez que eles não aceitavam o direito de visita mútuo sugerido pelos ingleses que, na visão de negreiros, comerciantes e de alguns membros do governo, queriam destruir a economia e a marinha francesa. Porém, durante os primeiros quatro anos de atividade, os cruzadores não interceptaram nenhum navio francês, o que gerou desconfiância nos ingleses que os acusavam de conluio com os traficantes. Foi somente sob o governo da Monarquia de Julho, com maior participação dos abolicionistas, que um acordo bilateral com os ingleses autorizou o direito de visita, em novembro de 1831, acordo que foi aprimorado em 1833. Cf. Serge Daget, “Droit de visite ou piraterie?” in *La répression de la traite des Noirs au XIXe siècle* (Paris: Karthala, 1997), pp. 43-50.

36 Brasil, *Collecção das leis do Imperio do Brazil 1826*, Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1880. v. 1. pp. 71-76.

um prazo de seis meses para encerrarem suas transações comerciais.<sup>37</sup> Mesmo assim, o Brasil resistiu enquanto pode em cumprir um acordo antitráfico que ia de encontro aos seus interesses econômicos, uma vez que, os escravizados, empregados no campo e nas cidades, eram a mão de obra de maior relevância na economia do Império. A captura da escuna francesa, vinda de Calabar, ao norte da linha do Equador, carregada com africanos escravizados, ocorreu dez meses depois da data prevista para o termino definitivo do infame comércio e dava a entender que, apesar da demora, o governo de Pernambuco estava disposto a cumprir o acordo bilateral de 1826. A resposta de Pinheiro Vasconcelos foi enviada no seu ofício do dia 5 de fevereiro, com certa dose de cinismo, comunicando para a “inteligência” do “governo que interessa no cumprimento dos tratados acerca da abolição do comércio da escravatura”, o resultado dos procedimentos e a descoberta de um passaporte francês “passado em São Pedro de Martinica” assegurando a realização do comercio de cabotagem, “permitindo-lhe vir ao Brasil tocando a Ilha do Príncipe” (São Tomé e Príncipe).<sup>38</sup>

Autorizado a visitar a escuna, Auboin não teve acesso ao passaporte, ao diário de bordo, ao “rol da equipagem” (a lista de todos os tripulantes), ou a qualquer outro documento da embarcação que, segundo ele, foram entregues ao capitão do brigue Vinte e Nove de Agosto. Ele apenas confirmou a nacionalidade da Clementina e ficou sabendo que o dono da embarcação era o capitão Raoul Julien Lesper,<sup>39</sup> morto durante a travessia atlântica, assim como “varias pessoas de sua equipagem”. Todos os “acontecimentos importantes” estavam registrados na “derrota” e, por isso, o cônsul, em tom desconfiado, solicitou que lhe fosse entregue o “original” dos documentos ou “uma cópia justa e

---

37 Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995, p. 43.

38 APEJE, GP1 DC, liv. 2, *Joaquim José Pinheiro de Vasconcellos ao Consul de S.M.B Henry Cowper*, 5 fev. 1831; TNA, FO 84/122, N°1 – *French Schooner « Clementina » with slaves – Enclosure in Mr. Cowper Despatch marked “Slave Trade” dated Pernambuco 11th Febr. 1831*, p. 314.

39 APEJE, GP1 DC, *Consulado da França ao presidente da província*, 9 fev. 1831, fl. 134.

verdadeira, certificada pela autoridade competente”<sup>40</sup> para que ele pudesse tomar conhecimento dos fatos e informar o seu governo.

O passaporte da embarcação, o diário de bordo, o livro de carga e até mesmo os diários pessoal (íntimos), quando localizados nos arquivos, são documentos esclarecedores e importantes para compreendermos a dinâmica e complexidade do comércio negreiro, como salientou Jaime Rodrigues.<sup>41</sup> Ainda sobre esses tipos de documentação, David Eltis supõe que existam cerca de setenta mil registros, especificamente diários de bordo, cadernos de cirurgões e outros documentos, escritos entre 1519 e 1867.<sup>42</sup> No que diz respeito ao Brasil, caso eles existam, provavelmente a maioria desses documentos corresponda ao período anterior a 1831, quando o tráfico ainda não era proibido por lei, associado à pirataria.<sup>43</sup> Os historiadores Robert W. Harms e Bruce L. Mouse demonstraram a pertinência

---

40 APEJE, GP1 DC, *Consulado da França ao presidente da província*, 9 fev. 1831, fl. 134.

41 Jaime Rodrigues, “Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)”, *Revista Brasileira de História*, v. 19, n. 38 (1999), pp. 15-53. Entre os negreiros franceses os diários mais conhecidos são de Théodore Canot, do supramencionado Jean-François Landolphe, de Joseph Mosneron-Dupin e de Claude-Vincent Polony. Cf. Théodore Canot, *Capitaine Canot : vingt années de la vie d'un négrier*, Paris: Amyot, 1850; Landolphe e Quesné, *Memoires du capitaine Landolphe*; Joseph Mosneron-Dupin, Olivier Pétré-Grenouilleau e Guy Stavridès, *Mémoires d'un négrier Joseph Mosneron-Dupin 1758-1833*, Paris: les Éditions du Cerf, 2021; Claude-Vincent Polony e Albert-Michel Luc, *Mémoires d'un officier de marine négrier: Histoire des services à la mer et dans les ports de Claude-Vincent Polony (1756-1828)*, La Crèche: La Geste, 2019.

42 David Eltis, “Micro-história e tráfico transatlântico de escravos”, *Topoi*, v. 5, n. 8 (2004), p. 199.

43 Os negreiros conheciam o princípio da não autoincriminação. Para evitar uma prisão em flagrante delito, eles se desembaraçavam vertiginosa e cruelmente da prova dos seus crimes. Em 1831, mesmo ano da apreensão da *Clementina*, os cruzadores *Black-Joke* e *Belle Rosamonde* perseguiram os negreiros *Rápido* e *Regulo* quando esses saíram do rio Bonny (no golfo do Biafra). O *Regulo* foi interceptado e os 212 escravizados foram resgatados. Porém, o *Rápido* conseguiu, de maneira bárbara, atirar toda sua carga ao mar e escapou. Cf. Thomas Fowell Buxton, *De la traite des esclaves en Afrique et des moyens d'y remédier*, Paris: A. Bertrand, 1840, pp. 170-171. Além de abandonarem suas cargas, principal evidência delituosa, alguns negreiros também botavam fora toda e qualquer documentação que pudesse incriminá-los. Em 1834, o cruzador *H.M.S. Pickle* encontrou o livro de carga do negreiro Carlotta na barriga de um tubarão. O navio com pavilhão espanhol, que havia desembarcado 293 africanos escravizados no litoral cubano, foi condenado como boa presa graças ao “testemunho” singular do predador dos oceanos. Ver: Aderivaldo Ramos de Santana, “Na barriga do peixe grande”, *Geledés*.

dessa documentação para a historiografia do tráfico transatlântico de escravizados nos casos dos navios negreiros *Diligente* e *Sandown*.<sup>44</sup> Além do itinerário efetuado e a contabilidade comercial, empresarial, onde constavam o nome dos escravizados, gênero, idade, o preço pago por cada um, o número dos que morreram durante a travessia, os nomes dos consignatários ou seus futuros proprietários e até possíveis correspondências intercambiadas entre traficantes, são alguns dos registros que também nos possibilitam conhecer as opiniões pessoais e atitudes dos negreiros antes e depois da proibição do tráfico.<sup>45</sup> Mesmo sem esses documentos, o consulado francês em Pernambuco fez o que lhe cabia, ou seja, defender os direitos dos seus cidadãos, e iniciou as negociações para libertar a tripulação, recuperar o navio negreiro e sua “carregação de escravos.”<sup>46</sup> O governo da província, por sua vez, dependia do restabelecimento dos membros da tripulação para terminar os interrogatórios e apresentar a denúncia. O termo de apreensão, juntamente ao inquérito das testemunhas, preliminarmente ouvidas pelo juiz de paz da Taquara, foi enviado ao Chanceler da Relação, Francisco José de Freitas, que deveria aprofundar as investigações necessárias para decidir, se confirmada a participação de súditos brasileiros, classificar o caso como pirataria,

---

44 De acordo com David Eltis, as pesquisas de Harms e Mouse não utilizam diários de bordo, senão análises de diários “comuns”, ou seja, as anotações pessoais do primeiro tenente Robert Durand, no caso do *Diligente*, e do capitão Gamble no do *Sandown*. Cf. Robert W. Harms, *The Diligent : a voyage through the worlds of the slave trade*, Nova York: Basic Books, 2002; Bruce L. Mouser, *A slaving voyage to Africa and Jamaica: the log of the Sandown, 1793-1794*, Bloomington: Indiana University Press, 2002; Eltis, “Micro-história e tráfico transatlântico de escravos”.

45 David Eltis indica, em sua resenha dos livros de Robert W. Harms e Bruce L. Mouser, sobre os navios negreiros *Diligente*, de Nantes, o navio *Sandown*, três possibilidades de análise que podem ser combinadas entre si. A primeira seria a publicação integral do texto original (o diário de bordo), seguida e acrescentada de notas que explicassem termos, lugares e episódios mencionados. Um segunda possibilidade consistiria em destacar as informações básicas e trazê-las para o primeiro plano, visando sublinhar sua especificidade face às demais viagens negreiras. E uma terceira abordagem, mais pertinente, consistiria em analisar o diário buscando compreender como foi possível que um grupo de indivíduos pudesse infringir tamanho sofrimento a seus semelhantes, numa abordagem que busca contribuir para o estudo da “raça humana em geral”. Cf. Eltis, “Micro-história e tráfico transatlântico de escravos”, p. 201.

46 APEJE, GP1 DC, *Consulado da França ao presidente da província*, 4 fev. 1831, fl. 133.

nos termos do artigo 1º da convenção de 23 de novembro de 1826, ou classificá-lo como contrabando, em conformidade com o alvará de 26 de janeiro de 1818, que proibia a importação de escravizados no Brasil sob bandeira estrangeira.<sup>47</sup> O mesmo alvará, além de libertar “imediatamente” os escravos, determinava no seu artigo 5º que eles passariam a trabalhar “como libertos” durante quatorze anos nos serviços públicos ou alugados a particulares de “estabelecimento e probidade conhecida”,<sup>48</sup> o que de fato aconteceu somente depois do julgamento da embarcação. No entanto, o processo estava em fase de indagações incipientes e não obstante a desconfiança do cônsul francês, o governo da província informou que o único documento encontrado na escuna, como supramencionado, foi o passaporte, e que não “apareceu livro de carga, carta de ordens, nem outro documento sobre o carregamento”.<sup>49</sup> Essa última informação não correspondia com o que fora apurado pelo cônsul francês e reforçava todo o interesse da acusação nos depoimentos das testemunhas.

As investigações e interrogatórios prosseguiram. No dia 11 de fevereiro, às 3h da tarde, o desembargador Ouvidor do Crime, Cornélio Ferreira França, tomou um escalor da Intendência da Marinha e foi a bordo do *Clementina* fazer as perguntas necessárias, questionar aos tripulantes, porém, foi nesse momento que Ferreira França constatou a falta de alimentação e a necessidade de curativo dos “escravos novos”. Isso porque, quanto mais o tempo passava, piorava o estado físico dos doentes a bordo da escuna francesa, de apenas 81 toneladas.

---

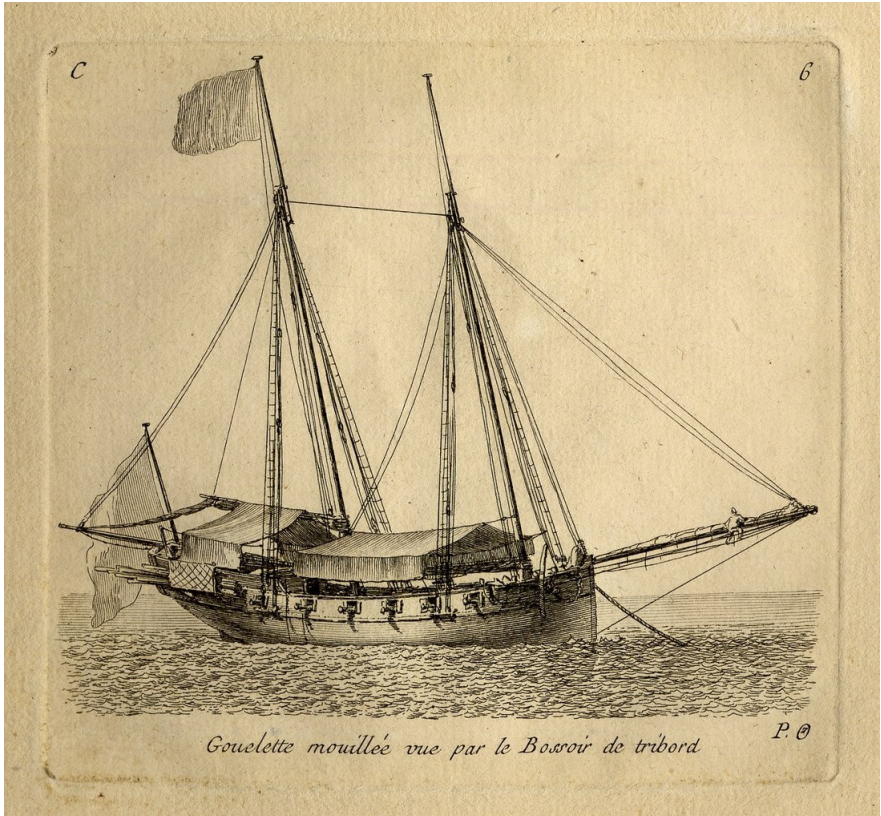
47 APEJE, GP1 OG, liv. 33, 7 fev. 1831, ff. 224-224v; *Diário de Pernambuco*, n. 38, 17 fev. 1831.

48 Mamigonian, *Africanos livres*, p. 39.

49 APEJE, GP1 OG, liv. 33, 7 fev. 1831, ff. 224-224v; *Diário de Pernambuco*, n. 38, 17 fev. 1831.




**Figura 1**  
**Gouelette mouillée vue par le Bossoir de tribord. Pierre Ozanne, 1813.**



Fonte: Pierre Ozane, *Gouelette mouillée vue par le Bossoir de tribord*, [s.l.]: Yves Le Gouaz, 1813 .

Embarcação de carga e de pequeno porte, as escunas tinham de cinquenta a cem toneladas, às vezes até mais, geralmente com dois ou mais mastros, “inclinados para trás” e com velas em forma de “trapézio”.<sup>50</sup> Ligeiras e de fácil navegação, frequentemente usadas no comércio

50 Alain Franck, “La Goelette à voiles du Saint-Laurent”, *Scientia Canadensis: Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine*, v. 11, n. 2 (1987), p. 116 ; François-Frédéric Lemetheyer, *Dictionnaire moderne des termes de marine et de la navigation à vapeur, par le cher Lemetheyer...*, Le Havre: Impr. de A. Lamy, 1843, pp. 245-246.

de cabotagem, elas foram privilegiadas pelos negreiros no período ilegal do tráfico para escapar dos cruzadores britânicos (Figura 1), porém, se as condições de navegação eram superiores às das embarcações de grande porte, o mesmo não podemos dizer das acomodações internas. De fato, independente da tonelagem,<sup>51</sup> o porão de um navio negreiro era o espaço mais insalubre da embarcação.<sup>52</sup> Úmido e fétido, em geral eles possuíam apenas uma pequena escotilha gradeada, dificultando ainda mais a respiração das pessoas apinhadas, comoremarcou o Comodoro Charles Bullen. Em setembro de 1825, Bullen interceptou um navio francês que fazia contrabando de escravizados na Velha Calabar. Sobrecarregado de gente, o navio navegou ao menos uma noite com a escotilha fechada, provavelmente tentando abafar o som da sinfonia dos agonizantes e dissimular sua atividade criminosa. Dentro de um porão infecto, todos os escravizados estavam acorrentados “de dois em dois, pelos braços, pernas e pescoços”. Quando os homens do Comodoro Bullen abriram a escotilha, encontraram cinquenta escravizados “mortos, asfixiados”.<sup>53</sup> Não era à toa que os navios negreiros

---

51 Sobre tonelagem de navios negreiros brasileiros e quantidade de tripulantes, cf. Jaime Rodrigues, *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, pp. 146-148, 170.

52 No que se refere ao navio negreiro, destacam-se os estudos de Jaime Rodrigues, “Navios negreiros: imagens e descrições” in *De costa a costa*, pp. 146-186; e Gilson Rambelli, “Tráfico e navios negreiros: contribuição da Arqueologia Náutica e Subaquática”, *Navigator*, v. 2, n. 4 (2006), pp. 59-72. A historiografia norte-americana conta com inúmeros trabalhos sobre o tema do navio negreiro, dos quais destacamos os de Robert Edgar Conrad, *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1985; e Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo: Companhia das Letras, 2011. Entre os estudos franceses, merece destaque a pesquisa de Jean Boudriot, *Traite et navire negrier*, Paris: Editions A.N.C.R.E., 1984.

53 Jean Joseph Gaume, *Suêma ou la petite Esclave Africaine enterrée vivante. Histoire contemporaine, etc.*, Paris: Corbeil, 1870, pp. 30-31. Em abril de 1831, o brigue *Black-Joke*, em cruzada na Velha Calabar, perseguiu o *Marinerito*, brigue espanhol de trezentas toneladas, carregado com 496 escravizados. Quando finalmente os ingleses apreenderam a embarcação, encontraram 26 mortos no fundo do porão. Cf. *Appel aux habitants de l'Europe sur l'esclavage et la traite des nègres, par la Société religieuse des Amis de la Grande-Bretagne (1er du 3e mois, 1839)*, Paris: Imprimerie de Firmin Didot frères, 1839, p. 28.

também ficaram conhecidos como “túmulos flutuantes”.<sup>54</sup> Na primeira metade do século XIX, o comerciante francês Jacques Arago visitou um deles, um navio de 350 toneladas, ancorado no porto do Rio de Janeiro, que ele descreveu como “grande, largo, sujo e fedorento”. Arago disse que os navios negreiros eram, na verdade, “tumbas assustadoras e lúgubres onde ressoava tanta dor e sucumbia tanta coragem”.<sup>55</sup> Ancorada no porto do Recife, a embarcação francesa continuava exercendo sua dupla função de prisão, lugar de confinamento e cemitério ambulante.<sup>56</sup> O desembargador Ouvidor do Crime sugeriu que os africanos a bordo do *Clementina* fossem recolhidos em armazém, tendo em vista que a permanência deles a bordo da escuna “contribuía muito para sua deterioração”.<sup>57</sup> Não era para menos, diante de tamanha negligência, posto que já haviam se passado sessenta dias, desde o começo da travessia atlântica no dia 17 de dezembro de 1830, que eles estavam confinados no porão do navio, dos quais trinta dias “debaixo da guarda e vigilância” do brigue *Vinte e nove de Agosto*, no porto do Recife. Mesmo sabendo que alguns deles estavam enfermos, com doenças infectocontagiosas, necessitando cuidados especiais, como fora mencionado no ofício enviado ao Provedor da Saúde, em 3 de fevereiro, nenhuma providência fora tomada. Foi somente no dia 21 de fevereiro, um mês depois da apreensão da escuna francesa, certamente por influência

---

54 Devido ao considerável número de mortes durante a travessia, tanto entre a tripulação quanto entre os escravizados, especialmente depois que o tráfico transatlântico foi considerado contrabando, os navios negreiros também ficaram conhecidos como “tumbeiros”, cf. Conrad, *Tumbeiros*. Para a expressão “túmulos flutuantes” ver o verbete “Tumbeiro” no livro de Clovis Moura, *Dicionário da escravidão negra no Brasil*, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004; e também David Eltis e David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven: Yale University Press, 2015.

55 Jacques Arago e François Arago, *Souvenirs d'un aveugle : voyage autour du monde par m. J. Arago, ouvrage enrichi de soixante dessins et de notes scientifiques...*, Paris: Hortet et Ozanne, 1839, p. 53; A descrição detalhada que fez Robert Walsh do convez do *Véloc*, negreiro capturado em 1829, carregado com 517 escravizados, dá uma dimensão do quão terrificante era a travessia atlântica. Cf. Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, pp. 103-104; Rediker, *O navio negreiro*, p. 54.

56 Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, p. 135; Rediker, *O navio negreiro*; Conrad, *Tumbeiros*.

57 APEJE, GP1 OG, liv. 33, 11 fev. 1831, fl. 231-231v; *Diário de Pernambuco*, n. 36, 15 fev. 1831.

do Ouvidor do Crime, que o comandante Pedro da Cunha recebeu ordens para entregar os “negros novos”<sup>58</sup> ao capitão tenente intendente da marinha, Antônio Pedro de Carvalho, que os deveria fazer desembarcar, pela Junta da Fazenda Pública, com um inventário dos que por desventura tivessem falecido depois da entrada da embarcação no porto.

Quando definitivamente foram desembarcados, eles eram apenas 174 “escravos novos”, posto que um deles havia falecido enquanto aguardava a visita dos peritos da provedoria da saúde.<sup>59</sup> Em vez de levá-los para um estabelecimento da administração pública, como por exemplo o Arsenal da Marinha ou a Fortaleza do Brum, o governo preferiu encaminhá-los para o armazém de Antônio da Silva e Companhia, um dos maiores traficantes de escravizados de Pernambuco, que ficaria “encarregado da guarda e arrecadação dos escravos de Nação Calabar”.<sup>60</sup> Quem garantiria que os africanos do *Clementina* não seriam, uma vez misturados com os escravizados do armazém, “desencaminhados” e vendidos? Talvez fosse essa a intenção e o motivo pelo qual Silva & Cia fora contratado antes mesmo da visita de Ferreira França. Em todos os casos, a decisão de levar os africanos livres para o armazém de um renomado traficante evidencia a estreita relação entre o lobby negreiro e a administração pública, no que Marcus de Carvalho denomina “aliança mercantil e política”,<sup>61</sup> também presente nos trabalhos de Tâmis Parron, como “política da escravidão”,<sup>62</sup> entendida como um entrecruzamento de aliança política e social alinhavadas em prol da estabilidade institucional da ordem escravista. Podemos imaginar, analisando a documentação do dia 22 de fevereiro,

---

58 O ofício do Ouvidor do Crime foi encaminhado à Junta da Fazenda, no mesmo dia 11 de fevereiro. Cf. APEJE, GP1 OG, liv. 33, 11 fev. 1831, fl. 231-231v; *Diário de Pernambuco*, n. 45, 26 fev. 1831.

59 De acordo com o ofício de 7 de fevereiro, aprovado pelo presidente da província, o comandante Pedro da Cunha mandou lavrar termo de falecimento de um “escravo” a bordo da escuna *Clementina*. Cf. APEJE, GP1 OG, liv. 33, 7 fev. 1831, fl. 225-225v.

60 APEJE, GP1 OG, liv. 33, *Ofício do governador de Pernambuco Joaquim José Pinheiro de Vasconcelos ao senhor Antônio da Silva e Companhia*, 1 fev. 1831, fl. 215v-216.

61 Carvalho, “O desembarque nas praias”, p. 246.

62 Tâmis Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, pp. 17-19.

o impacto dessa resolução, porém, diante da pressão do consulado francês e certamente do inglês, o governador da província se viu obrigado a anular sua deliberação. Foi nesse sentido que um primeiro comunicado oficial foi enviado a Antônio da Silva e Companhia, informando-o que “pela Junta da Fazenda se providenciam a sustentação e guarda dos negros”.<sup>63</sup> Um segundo comunicado, entregue ao intendente da marinha, Antônio Pedro de Carvalho, dizia que os “escravos novos apreendidos na escuna *Clementina*” lhe seriam entregues pelo capitão Pedro da Cunha.<sup>64</sup> Assim, sob a guarda da Intendência da Marinha, ficou definido temporariamente o destino dos africanos livres apreendidos na escuna francesa.

Embora não tenha se efetivada, a decisão de Pinheiro de Vasconcelos aumentou ainda mais as desconfianças do cônsul francês. Na sua correspondência do dia 23 de fevereiro, Auboin pediu informações “sobre as medidas de segurança” adotadas na transferência dos escravizados e quis saber, além do número exato dos que foram desembarcados, quais seriam os meios “empregados para a guarda e conservação do navio”, visto que lhe era “indispensável saber de uma maneira positiva”,<sup>65</sup> uma vez instruído o processo formado pela autoridade jurídica, se a sentença seria pronunciada em Pernambuco ou se emanaria da corte do Rio de Janeiro. A insistência de Auboin em saber quem julgaria o *Clementina* foi mal interpretada, o que o levou a justificá-la em seu ofício do dia 28 do mesmo mês.

A demanda de “esclarecimento” se amparava, segundo ele, na “indispensável” observância do cumprimento “rigoroso” das leis francesas contra o infame comércio. O governo francês baixou uma portaria real, de 8 de janeiro de 1817, autorizando o confisco dos navios negreiros e de sua “carga” no momento de desembarque nas colônias francesas. Em 15 de abril de 1818, uma lei definiu a competência jurídica para punir os negreiros e uma segunda lei, de 25 de abril de 1827,

---

63 APEJE, GP1 OG, liv. 33, 22 fev. 1831, fl. 241.

64 APEJE, GP1 OG, liv. 33, 22 fev. 1831, fl. 241v-242.

65 APEJE, GP1 DC, *Ofício do cônsul da França em Pernambuco ao presidente da província Joaquim José Pinheiro de Vasconcelos*, 22 fev. 1831.

além de criminalizar os infratores, os infligia uma pena de degredo, confiscação da embarcação e multa.<sup>66</sup> Tendo em vista que o proprietário do *Clementina* havia falecido durante a travessia atlântica, todos os esforços do consulado se concentraram na liberação da embarcação e de seus tripulantes que também seriam julgados por um tribunal francês.<sup>67</sup> Consequentemente, o argumento utilizado pela defesa foi de afirmar que a não existência de acordos bilaterais, entre a França e o Brasil, para repressão ao infame comércio limitava a competência jurídica do governo brasileiro, insistindo que a única condenação possível seria pelo crime de contrabando de escravizados e sua introdução em terras brasileiras. Nesse sentido, a devolução da embarcação após sua condenação, mediante pagamento do custeio de sua manutenção, ou sua arrematação eram desfechos possíveis nas ações envolvendo o contrabando ilegal de escravizados. Uma correspondência do cônsul-geral da Grã-Bretanha, no Rio de Janeiro, confirma essa expectativa, e não deixa dúvidas sobre o interesse do governo em se apoderar dos africanos livres.<sup>68</sup>

## **A *Clementina* “boa presa” do contrabando de africanos escravizados**

A apreensão da escuna francesa foi seguida por uma série de eventos marcantes na vida política e socioeconômica da província pernambucana,

---

66 France e Jean-Denis Lanjuinais, *Constitutions de la Nation Française: 1*, [s.l.]: Baudouin, 1819, p. 185; Antoine Auguste Carette, *Lois annotées ou Lois, décrets, ordonnances, avis du conseil d'état, etc*, [s.l.]: Pouleur, 1843, p. 970. No dia 4 de março de 1831, quase três meses após a apreensão do *Clementina*, uma terceira lei foi sancionada ordenando a captura dos navios negreiros, a condenação dos traficantes desde o ponto de embarque, durante a travessia e no momento do desembarque nas colônias. Essa lei também instituiu o direito de visita mútuo entre franceses e ingleses. Cf. Daget, *La répression de la traite des Noirs*.

67 APEJE, GP1 DC, *Ofício do cônsul da França em Pernambuco ao presidente da província Joaquim José Pinheiro de Vasconcelos*, 28 fev. 1831.



68 TNA, FO 84/122, N° 3, *Ofício do cônsul-geral de S.M.B ao Visconde Palmerston*, 5 mar. 1831, n 3, p. 45.

tanto no plano nacional, cujos eventos mais importantes foram a abdicação do imperador Dom Pedro I, seu retorno a Portugal e o projeto de lei do Marques de Barbacena para abolição do tráfico negreiro no Brasil, que culminou na lei de 7 de novembro de 1831. No plano regional, com a *setembrada*,<sup>69</sup> caracterizada nos motins de protesto antilusitano. Esse conflito político de caráter liberal fragmentou as elites e os grupos médios urbanos animados por um ou outro lado, de acordo com as ideias e as conveniências de cada um deles. A repercussão desses eventos, sobretudo o debate sobre o fim do tráfico, se prolongou após 1831 e, certamente, influenciou a opinião pública no caso *Clementina*.

*Recife, 11 de outubro de 1831* |

A sentença do julgamento da escuna *Clementina* foi proferida pelo Tribunal Superior de Pernambuco no dia 11 de outubro de 1831, apenas um mês antes da promulgação da lei de 7 de novembro de 1837 e quase dezanove meses depois dia 13 de março de 1830, data estipulada pela convenção de 1826, em que o Brasil se comprometia a pôr fim no tráfico de escravizados. É difícil não considerar que essas circunstâncias e a já referida pressão do consulado britânico em Pernambuco não tenham influenciado no resultado do julgamento. A embarcação francesa foi acusada do crime de contrabando de africanos escravizados, infringindo o artigo 1º da convenção de 23 de novembro de 1826.<sup>70</sup> O tenente-comandante da embarcação, Joseph Fournilleit, foi o único réu ajuizado nos dois processos abertos no Brasil e na França. Sem pormenorizar, os tripulantes apanhados em flagrante delito de contrabando forneciam respostas que buscavam negar suas culpas. Apesar disso, como observou Jaime Rodrigues, quando complementados com a bibliografia, seus depoimentos podem, além de

---

69 Manuel Correia de Andrade, “As sedições de 1831 em Pernambuco”, *Revista de História*, v. 13, n. 28 (1956), p. 337 ; Raissa Gabrielle Vieira Cirino, “Revisitando a Setembrada: disputas e tensões políticas no Maranhão durante a Regência (1831-1833)”, *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*, v. 39, n. 1 (2021), pp. 405-436 .

70 asil, *Collecção das leis do Imperio do Brazil 1826*.



nos informar sobre práticas a bordo do navio negreiro,<sup>71</sup> contribuir para compreensão da dinâmica complexa, própria daquela atividade nefasta.

Em sua defesa, Fournilliet contou que a viagem em três etapas da escuna começou no dia 24 de maio de 1830, quando o comandante Raoul Julien Lesprier e sua tripulação, de seis marinheiros, deixaram o porto de São Pedro de Martinica com destino ao comércio de grande cabotagem.<sup>72</sup> No dia 4 de junho, a escuna se encontrava ancorada na ilha de São Tomé, onde Lespert recebeu autorização para contratar outros doze marinheiros suplementares.<sup>73</sup> De acordo com Serge Daget, a tonelagem de um navio negreiro francês não determinava o número de marinheiros ou de escravizados que ele embarcava, sobretudo no período ilegal do tráfico, portanto, era comum os navios maiores, com muitos marinheiros carregarem poucos escravizados, e navios de pequeno porte traficarem superlotados.<sup>74</sup> Uma equipagem característica de um negreiro francês era composta, conforme Daget, hierarquicamente por: “um primeiro e segundo capitão, um tenente, um mestre de equipagem e um mestre carpinteiro, além de um cozinheiro, quatro marinheiros, dois noviços e um aprendiz”.<sup>75</sup> A exceção do tenente, contratado posteriormente, e de mais alguns marinheiros, essa deveria ser a composição da equipagem comandada por Lespert que deixaria a São Tomé para traficar na Velha Calabar.

---

71 Rodrigues, “Cultura marítima”, p. 17.

72 “Affaire du marin Fournilliet”, p. 930.

73 Na publicação da sentença francesa há um erro, talvez de transcrição: a ilha de São Tomé aparece como Saint-Thomas (São Tomás) que, na época, era uma possessão dos dinamarqueses no mar do Caribe, ao lado das Ilhas Virgens britânicas. Como mencionamos na primeira parte do nosso artigo, no passaporte encontrado pelas autoridades pernambucanas constava a viagem de cabotagem iniciada na Martinica, com autorização de passagem por São Tomé, podendo tocar a costa brasileira. Cf. “Affaire du marin Fournilliet”, p. 930.


74 Daget afirma que na marinha francesa da navegação a vela, do início do século XIX, uma equipagem de seis a oito homens era considerada suficiente para manobrar uma embarcação de “150 toneladas que fazia o comércio com a cidade de Izmir”, na Turquia, e que a tripulação de um navio negreiro, em geral, era sempre superior à dos navios comerciais. Entre 1817 e 1821, nos navios negreiros de 87 a 138 toneladas, a equipagem passou de 13 para 20 marinheiros. Cf. Daget, *La répression de la traite des Noirs*, pp. 132-133.

75 Daget, *La répression de la traite des Noirs*, pp. 132-133.



De acordo com Roquinaldo Ferreira, a ilha de São Tomé foi um ponto de extrema importância estratégica para a Coroa portuguesa e suas relações com a costa africana na segunda metade do século XVII. Foi da ilha que saíram soldados, armas e munições para conquista do forte dinamarquês Cristianburgo (no atual Gana), renomeado de São Francisco Xavier, que se tornou um importante centro de contrabando de ouro e escravos, controlado pelos portugueses até 1682.<sup>76</sup> São Tomé era também, como demonstraram João Reis, Marcus de Carvalho e Flávio Gomes, uma “parada” estratégica nos caminhos dos negreiros brasileiros, tanto na viagem de ida para a costa da África quando na volta,<sup>77</sup> um ponto de reabastecimentos em viveres, lugar onde os traficantes, que haviam enfrentado e atravessado as correntes do Atlântico Norte e Sul,<sup>78</sup> podiam realizar, caso necessário, reparos em suas embarcações. Era uma paragem onde os marinheiros enfermos podiam receber atendimento, curativos para seguirem viagem. Foi exatamente o que aconteceu com os marujos franceses Jacques Victor Cossain e Jean-Marie Blavec, contratados em São Tomé por negreiros de sua nação.<sup>79</sup> Os dois faziam parte do grupo

---

76 Roquinaldo Ferreira, “A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637-ca. 1700)”, *Varia Historia*, v. 26, n. 44 (2010), p. 481 .

77 Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, p. 301.

78 Alencastro, “África, números do tráfico atlântico”, p. 61.

79 Cossain, que era ajudante canhoneiro, embarcou primeiro no navio *l'Eugenie*, e Blavec no *l'Estafite*, ambos saídos do porto de Bordeaux em 1825. Os dois marinheiros caíram enfermos e quando os navios fizeram uma parada em São Tomé, eles puderam se recuperar, sendo recontratados no final do mesmo ano. Cossain passou a fazer parte da tripulação do brigue escuna *Paquebot*, composta de 32 homens, que saiu no final de dezembro para fazer, segundo ele, comércio de “marfim no Gabão, em troca das mercadorias europeias”. Por sua vez, Blavec integrou a tripulação do brigue *Deux Frères*, de Nantes, que se encontrava “amarrado” no porto da Velha Calabar quando foram, na calada da noite, atacados pela *Empreendedora*. No grupo dos sete marinheiros capturados por Pouthier havia dois “crioulos livres” nascidos nas Antilhas. Os sete foram levados para Pernambuco a bordo do *Exmenia* e, logo depois de desembarcarem no Recife, o pequeno grupo, formado em sua maioria por marinheiros, e por dois oficiais, foi bater na porta do consulado francês para denunciar Pouthier. Archives du Ministère des Affaires Etrangères (AMAE), Paris, Consulat de France à Pernambouc, Correspondance consulaire et commerciale (1825-1837) (P206. T.3), *Affaires commerciales, Pernambouc le 1° août 1826*.

de sete marinheiros franceses que foram capturados, em diferentes portos da costa da África, por Louis Clément Pouthier, comandante da escuna de guerra brasileira, a *Empreendedora*, que, em 1826, perseguiu quatro navios negreiros franceses (*l’Aline*, *l’Hereuse Étoile*, o *Paquebot*, o *Deux Frères*), suspeitos de traficarem africanos escravizados. No caso da escuna *Clementina*, de acordo com o depoimento de Joseph Fournilliet, a ilha também funciona como uma zona franca do tráfico, garantindo oferta de mão de obra e a estocagem temporária de mercadorias, em particular a cachaça e o tabaco, produtos brasileiros que seriam utilizadas na compra de escravizados.<sup>80</sup> Lawrence Jennings destacou a importância dos produtos europeus manufaturados como os tecidos de algodão, armas e pólvora, além dos produtos produzidos nas colônias, em especial o tabaco e rum negociados no comércio de escravizados, sobretudo na segunda metade da década de 1830 e início dos anos 1840, quando europeus fretavam seus navios a negreiros de outras nações, inclusive brasileiros, levando mercadorias para os portos africanos e em seguida transportando escravizados, participando “indiretamente” no tráfico ilegal, em viagem realizadas em diversas etapas como no caso da escuna *Clementina*. Embora o governo francês condenasse veemente o comércio de seres humanos, na prática sempre prevaleciam os interesses nacionalistas. De acordo com Serge Daget, apesar da insistência inglesa para que a França legislasse contra o comércio de escravizados, o governo adotou uma posição dúbia comprometida em sua política exterior com o fim do infame comércio, adotando leis “globalmente insuficientes” ao mesmo tempo em que mantinha uma política interior de preservação dos interesses dos armadores e negreiros franceses, como Raoul Julien Lespier.<sup>81</sup> Depois de contratar mais tripulantes para a segunda e principal

---

80 Ferreira destaca, entre outros, o papel da ilha como espécie de avalista no comércio entre negreiros brasileiros e portugueses com a costa da Mina. Isso porque as embarcações que passavam por São Tomé, tinham melhor aceitação nas feitorias holandesas do Castelo da Mina, sobretudo porque traziam “tabaco, açúcar e cachaça brasileira”. Cf. Ferreira, “A primeira partilha da África”, p. 495.

81 Lawrence C. Jennings, “French Policy towards Trading with African and Brazilian Slave Merchants, 1840-1853”, *The Journal of African History*, v. 17,

etapa de sua empreitada comercial, Lespert ainda adquiriu um poderoso armamento para assegurar sua “defesa pessoal”, a de sua tripulação e o suficiente para poder mercadejar com os negreiros africanos. Para si e seus homens, ele comprou “uma espingarda, um fúsil, dezoito sabres e oito pistolas”.<sup>82</sup> Entre as mercadorias que ele usou como moeda de troca no infame comércio, estavam “rum, tecidos, algumas caixas de fuzis, algumas centenas de libras de pólvora”.<sup>83</sup> Fournilliet não mencionou o tabaco, produto essencial na lista das mercadorias intercambiadas com os traficantes africanos, como destacou Pierre Verger.<sup>84</sup> Em seguida, a escuna zarpou de São Tomé em direção ao rio Calabar, o rio Real dos portugueses, subindo em direção a Velha Calabar. A região era um dos principais destinos dos negreiros portugueses e franceses, sobretudo a partir dos anos 1820, depois que os ingleses foram forçados a abandonar o infame comércio.<sup>85</sup> Uma correspondência datada do dia 20 de novembro de 1824, publicada num dos documentos que a Sociedade da Moral Cristã enviou ao Comité pela Abolição do Tráfico Negreiro, em 1826, dizia que o comércio francês havia “aumentado consideravelmente” no


---

n. 4 (1976), pp. 515-528 ; Serge Daget, “L’abolition de la traite des Noirs en France de 1814 à 1831”, *Cahiers d’Études Africaines*, v. 11, n. 41 (1971), p. 14-58 ; e *La répression de la traite des Noirs*.

82 “Affaire du marin Fournilliet”, p. 930.

83 “Affaire du marin Fournilliet”, p. 930.

84 Pierre Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du dix-septième au dix-neuvième siècle*, Paris; La Haye: Mouton, 1968, pp. 27-39; Ferreira, “A primeira partilha da África”, p. 495.

85 Os negreiros britânicos dominaram o comércio de escravizados na Velha Calabar até sua proibição. Randy J. Sparks, *Les deux princes du Calabar: une odyssee transatlantique à la fin du XVIIIe siècle*, Bécherel: Perséides, 2007. Durante três anos, de 1785 a 1788, Antera Duke, comerciante de etnia efik, na Velha Calabar, registou em seu diário a saída de vinte navios repletos de escravizados – todas as embarcações eram de negreiros de Liverpool. Cf. Rediker, *O navio negreiro*. Os negreiros britânicos de Londres, Bristol e Liverpool compraram três quartos de todos os escravizados africanos vendidos entre 1662 e 1807. Cf. Stephen D. Behrendt A. J. H. Latham e David Northrup, *The diary of Antera Duke, na eighteenth-century African slave trader*, Nova York: Oxford University Press, 2012, p. 48; David Lishilinimle Imbua, “Slavery and Slave Trade Remembered: A Study of The Slave History Museum in Calabar, Nigeria”, *Journal of the Historical Society of Nigeria*, v. 22 (2013), p. 112-136 .

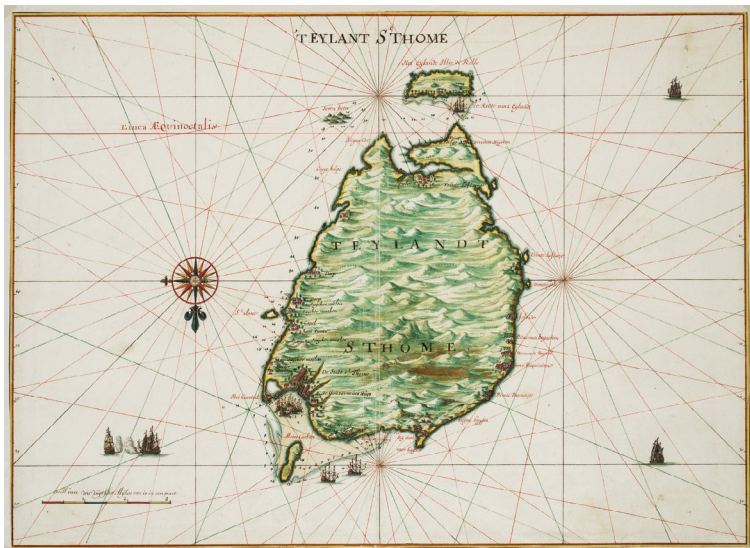
rio Bonny e na Velha Calabar, patrocinado “ostensivamente pelo capital espanhol”.<sup>86</sup> Esse capital financiou certamente o comércio negreiro para Cuba, onde tráfico floresceu nesse período, impulsionado pelo aumento na produção de açúcar, após a independência da ex-colônia francesa de São Domingos. De acordo com Serge Daget, entre 1818 e 1831, os negreiros franceses traficavam, em média, anualmente, de seis mil a oito mil indivíduos.<sup>87</sup> A respeito do financiamento do capital espanhol, essa, quem sabe, poderia ser uma das explicações do porquê dos três passageiros espanhóis a bordo do *Clementina*, sobre os quais, infelizmente, não temos nenhuma informação. Afinal, quem eram esses passageiros? Seriam eles consignatários da embarcação? Onde teriam embarcado? Em São Tomé ou na Velha Calabar? Essas perguntas permanecem sem respostas.

---

86 Fundada em 1821 por François-Alexandre-Frédéric de la Rochefoucauld-Liancourt, a Sociedade da Moral Cristã foi uma das mais importantes sociedades filantrópicas da França. Seus membros eram chamados de os “amigos da humanidade” e entre os mais ativos estavam Victor de Broglie, Alexis Tocqueville, François Guizot, Benjamin Constant, Charles Coquerel, Lamartine e Adolphe Thiers, importantes representantes da burguesia francesa. Com o intuito de proporcionar maior visibilidade às questões relacionadas à abolição do tráfico ilegal de escravizados, foi criado, em 1822, o Comitê pela Abolição do Tráfico, coordenado por Auguste de Staël-Holstein e Victor de Broglie. Inicialmente sem nenhum poder político para proibir o infame comércio, o comitê passou a denunciá-lo através de suas publicações no jornal da sociedade, intensificando assim sua campanha abolicionista. Cf. Société de la Morale Chrétienne, *Faits relatifs à la Traite des Noirs*, Paris: L'imprimerie de Crapelet, 1826, p. 40. Ver igualmente: Adriana Pereira Campos, “A retórica cristã e o comitê pelo fim do tráfico na França (1822-1827) in Gladys Sabina Ribeiro e Adriana Pereira Campos (orgs.), *Histórias sobre o Brasil no oitocentos* (São Paulo: Alameda, 2016), pp. 191-211.

87 Daget, *La répression de la traite des Noirs*, pp. 154-155.

**Figura 2**  
**Mapa da Ilha de São Tomé, por Johannes Vingboons, em 1665**



Fonte: Nationaal Archief (Holanda).

**Figura 3**  
**Old Calabar with King Eyo Honesty's Canoe and H. M. S. Rattler Saluting, 1850**



Fonte: *The Illustrated London News*, Londres, 22 jun. 1850.

Foi na Velha Calabar, enquanto negociava com os traficantes locais, que Lespert conseguiu convencer e passar contrato com o tenente Joseph Fournilliet, até então empregado na tripulação de uma outra embarcação. O tenente era sem dúvida um especialista, tendo em vista o soldo que lhe foi oferecido “cinquenta *gourdes* por mês, mais três-quartos de *gourde* por cabeça”,<sup>88</sup> de escravizados a bordo, o que correspondia a 1.070 Fr (francos) apenas no primeiro mês. Nos anos 1830, a *gourde* valia 4 Fr,<sup>89</sup> e, de acordo com Daget, o salário médio de um capitão normalmente variava entre 200 Fr e 300 Fr, sem premiação, dependendo do período (entre 1818 e 1826) e da destinação da viagem. A quantia contratada para os serviços do tenente equivalia de dois a três anos de soldo de um noviço e, no mínimo, quatro anos de salário de um jovem aprendiz, cujo soldos correspondiam as remunerações mais baixas, entre 24 Fr e 40 Fr para os primeiros, e de 15 Fr a 25 Fr para os, literalmente, mais desafortunados.<sup>90</sup> A remuneração oferecida à Fournilliet nos permite depreender a importância de sua contratação.

Como bem sublinhou Marcus de Carvalho, o comércio transatlântico de escravizados era uma atividade que deixava pouquíssima margem para erros.<sup>91</sup> A demora no carregamento da escuna francesa pôs em risco os objetivos da viagem. Isso porque, como era sabido, existia uma relação direta entre o tempo de espera na costa africana e a taxa de mortalidade da tripulação, que no caso da escuna francesa foi de 38%.<sup>92</sup> O carregamento da *Clementina* demorou mais do que previsto porque ainda faltavam trinta escravizados para completarem o total do carregamento. Ninguém poderia prever que essa espera resultaria no, parcial, fracasso daquela viagem. Finalmente, no dia 17 de dezembro

---

88 Daget, *La répression de la traite des Noirs*, pp. 154-155.

89 M. Montbrion, *Dictionnaire universel du commerce, de la banque et des manufactures...*, 3. ed., Paris: Adolphe Delahays, 1848, p. 4.

90 Daget, *La répression de la traite des Noirs*, pp. 133-135.

91 Carvalho, “O desembarque nas praias”.

92 Nosso percentual difere 2 pontos para mais em comparação ao computado por Daget, *La répression de la traite des Noirs*; Eltis e Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, p. 170.

de 1830, o navio de apenas 81 toneladas deixou o porto da Velha Calabar tripulado por vinte embarcações, levando no seu porão 290 africanos, entre homens, mulheres e crianças, todos apinhados. É provável que, devido ao tempo de espera, a tripulação e os africanos tenham começado a viagem enfraquecidos. Duas semanas mais tarde, no dia 2 de janeiro de 1831, o capitão Lespert veio a óbito em decorrência de uma infecção crônica. A mesma disenteria aguda flagelou outros onze membros da tripulação e 111 escravizados, cujos corpos foram atirados ao mar, como faziam os negreiros para evitar o maior contágio a bordo. Percebendo a gravidade da situação, Fournillet reuniu a tripulação em assembleia, na parte traseira da embarcação, e os consultou para saber se eles desejavam reconhecê-lo como capitão.<sup>93</sup> Obtendo o consentimento de todos, passou a comandar o *Clementina*, segundo ele, com o objetivo de concluir a viagem até a Martinica. Ao assumir o controle da situação, o tenente-comandante afirmou que pretendia cumprir sua missão, chegar ao porto de destino e “vender os escravizados a seus consignatários”, no entanto, a escassez de víveres e de água, o estado físico dos marinheiros, “quase todos cegos” ou parcialmente afetados pela oftalmia, fez com que ele tomasse a decisão de levar a embarcação para costa brasileira, da qual se aproximou no dia 19 de janeiro, por volta das nove horas da noite, na barra de Goiana. No dia seguinte foi procurar um práctico que o ajudou a fundear na praia somente no dia 21.<sup>94</sup>

No julgamento francês, o Tribunal de Justiça da região “Seine-Inférieure”, na Normandia, culpou Joseph Fournilliet de participação no infame comércio, mas ele foi inocentado, por não ter sido provada sua participação direta na negociação de compra dos escravizados. O júri entendeu que sua participação se limitou ao transporte da embarcação. Venceu a mentira de quem foi contratado na Velha Calabar, justamente por sua experiência no infame comércio. Difícil era crer que alguém da sua patente, contratado num dos mais importantes portos negreiros da

---

93 “Affaire du marin Fournilliet”, p. 930.

94 “Affaire du marin Fournilliet”, p. 931.



Costa Ocidental, com o soldo do tenente Fournilliet, pudesse ser alheio as operações de contrabando de africanos escravizados.

O argumento da não participação direta foi sustentado pelo acusado nas duas ações (no Brasil e na França), no entanto, o processo no Recife, diferente do que aconteceu na França, também ouviu outras testemunhas. Foi com base nesses depoimentos que o Tribunal da Relação o acusou, bem como o contramestre, Preulier, aquele que fora internado no hospital militar e veio a falecer meses depois. Ambos foram processados por crime de contrabando, após pretenderem vender a totalidade dos escravizados, posto que eles já haviam negociado os primeiros quatro. Um foi vendido a José Jacinto Matos, de quem não possuímos nenhuma informação, e os outros três foram vendidos a Elias Coelho Cintra,<sup>95</sup> um dos maiores traficantes de escravos de Pernambuco. A intervenção do juiz de paz da Taquara impediu a venda do restante da carga humana do navio. Em sua defesa, Fournilliet afirmou ter direcionado a embarcação para Goiana na esperança de encontrar um negociante francês que pudesse suprir o “necessário”,<sup>96</sup> não optando pela ilha de Fernando de Noronha por “incerteza” de nela encontrar os “socorros” de que careciam para continuar a viagem. Disse ainda que o primeiro escravizado foi vendido durante sua “ausência” e que os três outros o foram por “ordem do juiz de paz”,<sup>97</sup> José Lúcio Teixeira Cavalcanti. Essa parte do depoimento não foi contestada.

Essas duas únicas negociações de venda explicam o número total de escravizados a bordo da *Clementina*, 175 pessoas, no momento da sua chegada ao Recife. Da mesma forma que confirma o depoimento do tenente-comandante que disse que havia 179 escravizados e não 188, como fora

---

95 TNA, FO 84/122. Carvalho e Albuquerque traçaram um perfil político de Elias Coelho Cintra antes de 1831. Após a aprovação da lei primeira lei antitráfico, o negreiro “saí de cena” deixando seus interesses aos cuidados de um de seus empregados, Antônio Gabriel, que fora mestre de uma de suas embarcações. Ele também conseguiu colocar seu filho, Elias Coelho Cintra Junior, num dos cargos políticos mais importantes para proteger os praticantes do infame comércio, o de promotor de justiça. Cf. Carvalho e Albuquerque, “Os desembarques de cativos africanos”, p. 54; Carvalho, “O patacho Providência”, p. 800.

96 “Affaire du marin Fournilliet”, p. 931.

97 “Affaire du marin Fournilliet”, p. 931.

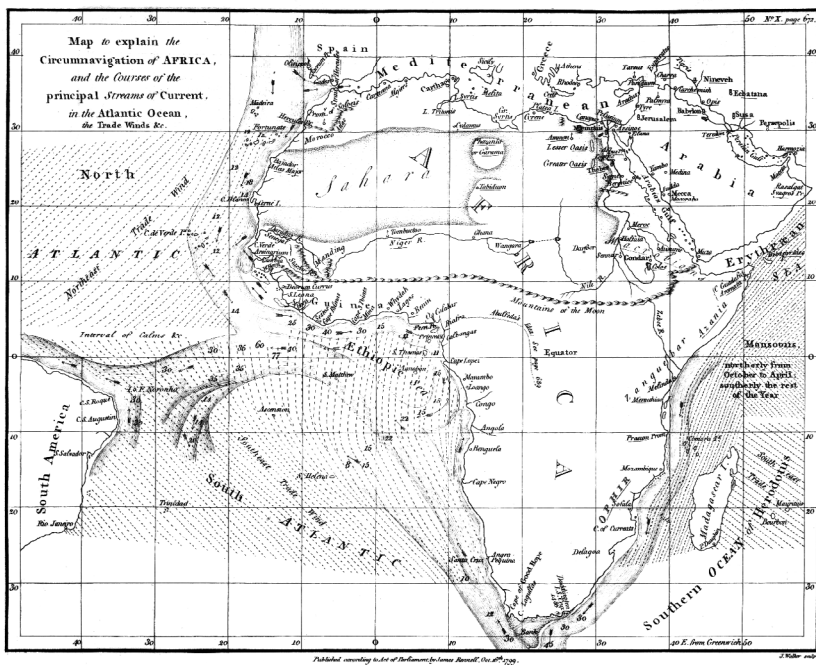


comunicado pelo próprio juiz de paz e posteriormente divulgado na imprensa. Se a venda desse primeiro lote de escravizados nos ajuda a entender o quiproquó acerca da quantidade dos que chegaram com vida na costa pernambucana, em janeiro de 1831, ela não explica a atitude de Teixeira Cavalcanti, apontado pelo acusado como intermediador na venda dos africanos.

Se de fato ficasse provado sua intermediação no contrabando ilegal, por qual motivo Teixeira Cavalcanti decidiu capturar a embarcação? O que o teria feito mudar de decisão? Ainda não conseguimos responder a essa pergunta, e provavelmente nunca saibamos respondê-la. Membro de uma das famílias mais poderosas de Pernambuco, também não existe nenhum indício de que Teixeira Cavalcanti foi investigado pelo governo da província.

Figura 4


Map to explain the Circumnavigation of AFRICA, and the courses of the principal Streams of Current in the Atlantic Ocean, the Trade Winds &c., James Rennel, 1799



Fonte: James Rennel, *The geographical system of herodotus*, Londres: [s.n.], 1800.

Sobre o porquê de não ter escolhido outro porto de desembarque, a acusação rebateu o argumento de Fournilliet, provando sua premeditação. Se não quisesse arribar na ilha de Fernando de Noronha, onde podia se reabastecer em “água” além de “algum gado”, a embarcação poderia ter ido direto para o Rio Grande do Norte ou o Maranhão, antes mesmo de aportar em Goiana. Contudo, de acordo com os testemunhos de quatro dos interrogados identificados na sentença apenas por 5<sup>a</sup>, 6<sup>a</sup>, 11<sup>a</sup> e 17<sup>a</sup> (testemunhas), após saírem de Calabar, a escuna francesa procurou “propositalmente” a costa brasileira, principalmente o porto de Goiana, mesmo quando os ventos foram mais “favoráveis” a uma viagem em direção à Martinica, como constava na “folha n° 29 da derrota”, um dos documentos que o governo da província dizia não ter encontrado. Ainda conforme a derrota, em vez de contornar o Cabo Palmas, Fournilliet, demonstrando “premeditação” e planejamento, direcionou a embarcação para o sul da linha do Equador, aproveitando-se do sistema de correntes marítimas, que funcionam como “carretilhas ou roldanas”<sup>98</sup> (Figura 4) que impeliram a embarcação diretamente para a costa brasileira. Essa foi, para a acusação, a certeza de que a *Clementina* se destinava ao comércio ilegal de escravizados para o Brasil. É provável, então, que o tenente-comandante, ao se reunir com a tripulação em assembleia, não tenha somente demandado o consentimento para chefia-los, mas também tenha explicado como os levaria para Goiana, tendo em vista as condições em que eles se encontravam.

---

98 Para um exemplo contemporâneo de utilização das correntes marítimas do Atlântico Sul, podemos citar o caso do navegador brasileiro Amyr Khan Klink. Em 1984, Klink, após estudar o esquema de circun-navegação dos portugueses, tirou proveito desse sistema natural para realizar sua primeira travessia do Atlântico Sul. A bordo da canoa Paraty, ele remou 100 dias do porto de Luderitz, na Namíbia, e chegou ao porto de Salvador, numa viagem de mais de 3.700 milhas. Cf. Amyr Klink, *Cem dias entre céu e mar*, Rio de Janeiro: J. Olympio, 1986. Com relação à travessia do Atlântico Norte, usando o mesmo sistema, o primeiro a realizá-la foi o francês Gérard d’Aboville, quatro anos antes de Klink. D’Aboville remou durante 70 dias, no sentido oeste-leste, saindo do Cabo Cod, nos Estados-Unidos, até o porto de Brest, na França. O site da Associação Internacional dos Remadores repertoria todas as viagens usando diferentes sistemas, os chamados de históricos, como os utilizados nas viagens de d’Aboville e Klink, assim como os sistemas mais modernos. “Statistics of Oceanrowing”, *The Ocean Rowing Society* .

Em geral, como demonstraram David Eltis e David Richardson no “Atlas do Tráfico Transatlântico”, as rotas do Atlântico Norte e do Atlântico Sul, quando seguidas sem desvio, proporcionavam viagens mais curtas, com menos mortos durante a travessia.<sup>99</sup> Os riscos eram maiores nos casos de viagens que provinham dos portos do sudeste africano, indo em direção aos portos do Hemisfério Norte. Isso porque as embarcações deveriam atravessar as correntes sul e norte, aumentando o tempo de duração da viagem e conseqüentemente os riscos de mortalidade.<sup>100</sup> No entanto, entre 1831 e 1851, embora os traficantes estivessem modernizando sua frota, o número de mortes aumentou consideravelmente, em decorrência de um maior tempo de espera na costa africana, quando buscava-se evitar os cruzadores britânicos, e das perigosas condições de desembarque nos portos naturais.<sup>101</sup> Fournillet conhecia os riscos e demonstrou conhecer também a circum-navegação no oceano Atlântico. Foi instruído ou tinha noção de direito internacional, quando afirmou que, tendo em vista sua “arribada forçada”, não poderiam imputar-lhe “malícia” e nem “sujeitá-lo” às leis do Império brasileiro, muito menos os tratados com a Grã-Bretanha. Nessa parte o discurso do tenente-comandante estava afinado com a defesa do cônsul francês em Pernambuco e do cônsul-geral da França, no Rio de Janeiro, que sustentavam o argumento da não jurisprudência, por falta de um acordo bilateral entre França e Brasil.

Voltamos para a viagem do *Clementina* porque essa não foi a única vez que um navio francês, de pequeno porte, seria “expulso de sua rota” por esse sistema de roldanas para fundear “acidentalmente”, carregado de africanos escravizados, num dos portos da província de Pernambuco. Em 1823, *Tridente* buscou a ajuda de um prático que o conduziu ao porto do Recife. Tinha, segundo John Parkinson, o cônsul inglês no Recife, uma tripulação de dezoito homens de diferentes

---

99 David Eltis e David Richardson, “The experience of the Middle Passage” in *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, p. 160; ver igualmente o mapa n. 4.

100 Eltis e Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*.

101 Eltis e Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, mapa n. 129.

nacionalidades, carregado com 133 escravizados.<sup>102</sup> De acordo com o comandante, T. Borbureau, o destino da embarcação era o Suriname e, por conta do “mau tempo”,<sup>103</sup> doença a bordo, combinada com a falta de alimentos e dos “ventos contrários que frustraram seus esforços”, eles acabaram chegando no Recife.

A embarcação, também de pequeno porte, de aproximadamente cem toneladas, era do tipo Cuter (em francês, “Cotre”), de velas pequenas, rápido e fácil de manobrar, outro modelo usado pelos negreiros no período do tráfico ilegal.<sup>104</sup> Impedido pelo funcionário da Alfandega que recusou “conscientemente” a entrada do navio, o *Tridente* só desembarcou e vendeu seus escravizados, após a pressão disfarçada de beneficência que os comerciantes locais fizeram, com seus “pedidos urgentes” enviado a Junta de Governo.<sup>105</sup> De acordo com os dois registros, do Foreign Office e o da Provedoria da Saúde, vemos que o *Tridente* havia traficado escravizados no porto de Bonny,<sup>106</sup> próximo à Nova Calabar, e chegou ao Recife com passaporte falso de Cabinda, adquirido em São Tomé.

Outros casos se seguiram de navios franceses que tentaram entrar no tráfico para Pernambuco. Um deles foi o *Furet*, um pequeno brigue (modelo ketch) de dois mastros, de apenas 62 toneladas. Armado no porto do Havre, chegaria a Pernambuco, sua destinação

---

102 House of Lords, *Accounts and Papers – House of Lords – The Sessional Papers (1801-1833)*, Londres: H.M. Stationery Office, 1823, pp. 135-136.

103 House of Lords, *Accounts and Papers*.

104 Existem duas entradas para essa viagem na base “TSTD”: #231 e #40557 – que, ao nosso entender, deveriam ser complementares, mas que podem confundir os pesquisadores. De acordo com a Provedoria-Mor da Saúde, o número de escravizados a bordo do *Tridente* era superior ao informado pelo cônsul Parkinson (244 ao invés de 133). Outro desalinho nessas entradas é que uma delas considera o segundo piloto, A. Gedillon, como sendo o comandante da embarcação, quando na verdade ele foi apenas uma das pessoas que ficaram responsáveis por receber alguns dos escravizados examinados no Lazareto. Cf. “TSTD”; APEJE, *Vigilância Sanitária do Porto do Recife, Provedoria-Mor da Saúde*, fl. 114-114v; e House of Lords, *Accounts and Papers*, pp. 135-136.

105 House of Lords, *Accounts and Papers*.

106 Daget, *La répression de la traite des Noirs*, p. 302.

final, carregado com africanos contrabandeados, também em 1823, caso não tivesse sido interceptado na costa africana.<sup>107</sup> Outro exemplo seria do *Conceição de Minerva*, também um cutter, que foi visitado pela Provedoria da Saúde “no local da praia de Fora de Portas” em fevereiro de 1827. Comandado pelo Mestre-piloto Joaquim Gomes de Mello, porque o “capitão havia morrido”<sup>108</sup> em Molembo, destinação usada pelos negreiros que na verdade traficavam nos portos ao norte da linha do equador, no golfo do Benim. O cutter arribou em Pernambuco com uma “carga de 102 escravizados”, consignados à Manoel Alves Guerra. Quando ancorou no porto do Recife, a nacionalidade da embarcação não foi declarada,<sup>109</sup> porém, de acordo com a Provedoria da Saúde, tratava-se de uma embarcação francesa.

Por fim, o Tribunal da Relação de Pernambuco absolveu o tenente-comandante Joseph Fournilliet,<sup>110</sup> alegando que, por ele não ser o proprietário da embarcação, não lhe caberia a responsabilidade pelo contrabando dos escravizados. A escuna *Clementina* foi julgada como “boa presa” do tráfico, ia ser arrematada no dia 5 de março de 1832, mas foi requerida pelo Cônsul francês mediante pagamento das despesas de “guarda e conservação”, além das “custas do processo”.<sup>111</sup> Os africanos foram declarados “libertos, ficando à disposição do Ouvidor e Corregedor da Comarca do Recife”, que providenciaria sua arrematação, conforme o “parágrafo 5º do Alvará de 26 de janeiro de 1818”.<sup>112</sup> Isso significa que

---

107 *Seventeenth Report of the Directors of the African Institution, with an account of the proceedings of the annual meeting and an appendix*, Londres: J. Hatchard and son, 1823, p. 93, 111-112, 114, 117; Daget, *La répression de la traite des Noirs*, pp. 243-244.

108 APEJE, Provedoria-Mor da Saúde, 7 fev. 1827, fl. 167v.

109 “Notícias Marítimas – Entradas – Molembo – cutter *Conceição de Minerva*”, *Diário de Pernambuco*, n. 31, 9 fev. 1827.

110 Após sua absolvição no processo brasileiro por contrabando ilegal de escravizados, o marinheiro Joseph Fournilliet, de 30 anos e natural da cidade de Nantes, foi enviado às autoridades francesas no porto do Havre a bordo do navio *Camões*, comandado pelo capitão Jean-Jacques Zacharie Edou. O navio zarparou do porto do Recife no dia 15 de fevereiro de 1832. Cf. ASM, Armement et désarmement des bâtiments (1830-1835) (6 P 7\_8), n. 68, *Désarmé le 3 avril 1832* ☒.

111 *Diário de Pernambuco*, n. 336, 15 mar. 1832.

112 TNA, FO 84/122.

eles teriam de cumprir um tempo de serviço “obrigatório” de catorze anos, antes da emancipação plena, tempo que poderiam ser diminuídos por dois ou mais anos a depender dos “préstimos e bons costumes” do liberto.<sup>113</sup> O mesmo acordão mandou prosseguir com as diligências necessárias para reaver os quatro africanos que foram inicialmente vendidos, porém, não existe nenhum documento, nenhuma denuncia do governo da província acusando José Jacinto Matos ou Elias Coelho Cintra, estabelecido no Recife. Devemos considerar, até o presente momento, que eles não foram processados e ficaram impunes.

## Os africanos livres do *Clementina* no jogo de “arreatinhas”

12 de janeiro de 1832 |

Após passarem quase um ano sob a guarda da Intendência, os africanos que faziam parte da “carga” da escuna francesa tiveram seus serviços postos em “hasta pública” para serem arrematados no pátio do Hospital do Paraíso D. 78, casa do Dr. Joaquim Aires de Almeida Freitas, Ouvidor e Corregedor da Comarca do Recife.<sup>114</sup> Não sabemos exatamente quantos curadores compareceram em 1832, entre arrematantes e fiadores,<sup>115</sup> porém, um correspondente anônimo do *Diário de Pernambuco*, testemunha ocular do evento, escreveu que “inúmeras” pessoas estavam dispostas a pagarem mais de “100 mil réis” (por cada africano), discutindo e correndo, como num jogo de “arreatinhas”,<sup>116</sup> onde ganha quem puxar primeiro

---

113 Mamigonian, *Africanos livres*, p. 38.

114 *Diário de Pernambuco*, n. 283, 11 jan. 1832.

115 Para os que pretendiam participar dos leilões era necessário apresentar “garantias, um fiador, demonstrar propriedades e ser pessoa íntegra e respeitável”, cf. Mamigonian, *Africanos livres*, p. 43.

116 Não encontramos definição para o jogo das “arreatinhas” nos dicionários de português. Existe uma tradução para o francês que significa *gribouillette*, jogo que consiste em lançar um objeto no meio de um grupo de “rapazes”, que tentam recuperá-lo. Cf. *Dictionnaire portatif français-portugais et portugais-français*, [s.l.]:

e mais forte, numa atitude que, segundo ele, não deveria “subsistir”. O autor da referida correspondência se interrogava também sobre as verdadeiras intenções de homens que ofereciam valor tão importante pelo “serviço anual de um criado” no período em que não faltava mão de obra escrava, por menos de 200\$ rs, ainda por cima tendo a possibilidade de pagar mais barato por criados brasileiros. Ele informava igualmente que “pessoas desconhecidas” participaram da arrematação, o que não deveria acontecer posto que, uma das exigida para tornar-se curador era justamente a “probidade conhecida”.<sup>117</sup> O escândalo chegava ao absurdo de ter, entre os presentes, “dois portugueses”, esses sim “bem conhecidos” no Recife por suas “traficâncias”, terem arrematados os africanos livres para serem levados para “fora do Império”.

Impossível saber se o tal correspondente anônimo também não havia adquirido os trabalhos dos infelizes africanos livres, ou se era apenas um expectador preocupado com o destino dos desventurados da escuna *Clementina*.

No entanto, em suas linhas, ele parecia determinado a informar aos leitores e as autoridades, acerca do tráfico ilegal. Por isso acrescentou: “há poucos dias (acabara de chegar) uma embarcação vinda da Costa da África” que “despejou [...] grande porção de africanos”,<sup>118</sup> a preço baixo, de 180\$ rs. Porém, nem tudo era somente denuncia na mencionada correspondência, havia espaço também para cobrança. Num tom filantrópico e abolicionista, ele afirmava que era preciso barrar os “especuladores da raça humana” e para tal, a província deveria pôr em vigor a “lei novíssima” de

---

Crapelet, 1812, p. 236. A palavra aparece com o mesmo significado em uma carta de Garcia Simões para o Provincial de São Paulo de Loanda, em 20 de outubro de 1575. Ao descrever o poder do rei de Angola, diz que o mesmo era venerado como um “Deus” e que “quando come o Rey os que estão perto de sua mesa se tem por venturados se podem alcançar hum bocado ainda que seja arrebatilhas como costumão fazer”. A carta foi inserida no boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, em 1875. Cf. Sociedade de Geographia de Lisboa, *Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa*, [s.l.]: Imprensa Nacional, 1885.

117 Brasil, *Collecção das leis do Imperio do Brazil: 1826*; Mamigonian, *Africanos livres*, p. 39.


118 *Diário de Pernambuco*, n. 289, 18 jan. 1832.

7 de novembro de 1831. Cabe destacar que, apesar das críticas ao infame comércio, não houve menção ao problema central da sociedade escravista, o trabalho compulsório dos africanos, que tanto balizava e caracterizava o discurso liberal e civilizatório das classes dominantes no Brasil.

Destacamos essa pequena correspondência, de apenas dois parágrafos, inserida no principal periódico pernambucano, um ano após a apreensão da escuna francesa, porque ela resume de sobremaneira o problema do combate ao infame comércio na província. Isso porque os homens que jogavam “arreatinhas” sabiam que o governo não pretendia devolver a liberdade daqueles africanos,<sup>119</sup> e se aproveitavam disso pagando talvez mais caro, na visão do correspondente do diário, do que se pagaria a um(a) criado(a) nascido(a) no Brasil. Porém, é pouco provável que aqueles indivíduos estivessem de fato brigando para pagar mais caro. Isso porque, de acordo com Alexandre F. S. Andrada, que analisou os anúncios publicados em jornais e relatórios de funcionários do consulado inglês no Recife, buscando, entre outros, retratar o perfil dos cativos no mercado “secundário (ou varejo)”, o preço de uma africana “com pouco tempo de terra” ou de uma “própria para rua ou para o campo”, entre 1829 e 1830, era de 180\$ mil-réis. Os do sexo masculino custavam em média, entre 250\$ e 350\$ mil-réis.<sup>120</sup> Sendo assim, é provável que os arrematantes, temendo que a lei antitráfico de 1831 acabasse com a introdução de cativos, literalmente se jogavam numa disputa desenfreada por mão de obra africana, mas não disputavam para pagar mais e sim para pagar menos. Ainda de acordo com a análise de Andrada, os valores pagos pelos africanos, clandestinamente, desembarcados nas praias naturais, naquele início de 1832, correspondiam ao valor do mercado ilegal.<sup>121</sup>

---

119 Ao contrário, o governo institucionalizou a hereditariedade da curadoria, permitindo que viúvas e filhos de curadores continuassem dispondo dos serviços dos africanos livres, como se fossem seus escravos, como veremos mais adiante.

120 Alexandre F. S. Andrada, “Retratos da escravidão no Recife: o tráfico internacional, interprovincial e o perfil dos escravos no varejo (1827-1830)”, manuscrito não publicado, Brasília, 2018. p. 11 .

121 Andrada, “Retratos da escravidão no Recife”.



O fato era que, para maioria desses senhores, não se tratava de arrematação dos serviços, e sim de aquisição de propriedade privada. Tanto foi assim que, no dia 4 de setembro do mesmo ano, um “aviso aos particulares” publicado no jornal os chamava, alguns nominalmente, a “pagar e apresentar os africanos em 3 dias” após a divulgação do aviso. O anúncio dizia ainda que haveriam de ouvir “queixa do escrivão”<sup>122</sup> responsável por anotar e cobrar os arrematantes. De acordo com Beatriz Mamigonian, no caso do Rio de Janeiro, onde aconteceu um número maior de desembarques, inicialmente os africanos livres eram registrados num “livro de matriculas geral” que ficava a cargo de um “escrivão dos africanos livres”, um funcionário público. Nas demais províncias do Império, existiam livros semelhantes, organizados pelos “juizes de órfãos e coletorias.” Nesse documento, era anotada toda informação sobre o arrematado, uma espécie de ficha corrida. Depois de 1840, esse registro ficou sob responsabilidade do Ministério da Fazenda, organismo responsável por cobrar o salário dos africanos.<sup>123</sup>

Observando as práticas de resistência dos africanos livres junto às autoridades e suas lutas em busca da emancipação, Cyra Luciana Ribeiro de Oliveira Fernandes, na sua dissertação de mestrado “Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864”,<sup>124</sup> anexou uma tabela nominativa a partir de um documento da Tesouraria da Fazenda, datado de 12 de outubro de 1846. No documento analisado por Cyra, do qual nos servimos nesse artigo, foram registrados noventa curadores, 89 fiadores, alguns dois quais mencionado no aviso de 4 de setembro, e 136 africanos livres, ou seja, 38 a menos do total entregue a Intendência, sobre os quais não há nenhuma informação particular além dos seus nomes cristão. É provável que alguns tenham falecido, fugido, ou foram ilegalmente escravizados. Outra hipótese que não deve ser descartada é a de que a Tesouraria da Fazenda tenha perdido o rastro de alguns africanos e seus respectivos arrematantes.

---

122 *Diário de Pernambuco*, n. 45, 4 set. 1832.

123 Mamigonian, *Africanos livres*, p. 48.

124 Oliveira Fernandes, “Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864”.

Do total de noventa curadores declarados, 63,3% (57 curadores) arremataram os serviços de apenas um africano. Outros 26% (24 curadores) arremataram os serviços de até dois africanos, 5,5% (cinco curadores) de até três africanos e apenas 4,4% curadores arremataram os serviços de quatro africanos. Analisando brevemente essa tabela, é possível encontrar entre os arrematantes nomes conhecidos, tais como o do próprio intendente da marinha, Antônio Pedro de Carvalho, que foi responsável pela guarda dos africanos do *Clementina* no porto do Recife. Ele arrematou três africanos (João, Antônio e Januária). Além do intendente da marinha, o vereador suplente da comarca do Recife, José Joaquim Bezerra Cavalcanti, provavelmente um parente do juiz de Paz da Taquara, não apresentou fiador e arrematou quatro africanos (Aurélia, Marcelina, Juvêncio e Miquelina), o delegado do 6º Distrito do Recife, Joaquim Carneiro Machado Rios, levou mais três (Manoel, Antônio e João) e Antônio Moreira da Costa, arrematou apenas dois africanos (Francisco e Manoel), para citar apenas alguns. A maioria dos funcionários públicos contratou os serviços de mais de um africano. Isso também, muito preliminarmente, nos permitiria dizer que a arreatinhas ficou mais acirrada entre os 63,3% dos curadores. No que diz respeito aos fiadores, estiveram presentes desde donos de botica, como Manoel Caetano Fernandes, até renomados traficantes de escravos, como José Ramos de Oliveira, que foi fiador de José Francisco Pereira Feijó, arrematante dos serviços do africano Inácio. É possível reconhecer, como mencionou o correspondente anônimo do *Diário de Pernambuco* no seu anúncio publicado em 1832, a prática estratégica usada entre arrematantes e fiadores, mas não foi possível verificar se algum deles viajou para fora do Império “carregando” africanos livres.<sup>125</sup> O certo é que essa tabela nominativa precisa e deve ser analisada como um documento de estudos

---

125 Embora não tenhamos encontrado, até o presente momento, nenhum registro que indique africanos livres com serviços arrematados levados para fora do Império, não podemos excluir essa possibilidade. Posto que não raro era encontrar pessoas herdando os serviços arrendados (caso comum das viúvas), ou mesmo mudando de província com africanos livres, como no caso do Deputado Padre Luiz Carlos Coelho da Silva, que obteve autorização para trazer sete africanos livres, cujos serviços foram arrematados no Rio de Janeiro, para Recife. Cf. *Diário de Pernambuco*, n. 269, 11 dez. 1838.

posopográfico, um dos objetivos para nossas próximas investigações, mas, antes, gostaríamos de dizer três ou quatro coisas que conseguimos saber, a partir de nossa análise preliminar da supramencionada tabela.

É também a partir da mesma lista nominativa que os africanos livres vindo na escuna *Clementina* ganham, numa certa medida, individualidade e cruzando essas informações com outras fontes conseguimos identificar alguns deles exercendo protagonismo, em suas lutas pela plena liberdade. No documento, embora não constem nomes africanos ou a idade dos cativos, conhecemos o gênero e até as marcas físicas inextinguíveis, consequências dos processos brutais de desumanização que lhes foram impostos. Achamos o nome de Cândida, cuja trajetória foi reconstituída através da pesquisa de Marciel Henrique Silva.<sup>126</sup> Em 1843 e 1844, através de “ações de justificação” movidas contra Anna Nobre Ferreira, viúva de Marcolino José Ferreira e arrematante dos serviços de Cândida, a africana trabalhou na condição de vendeira de “fatos”. Marciel Henrique Silva, num brilhante exercício de história social, discute noções culturais como honra e costume, para demonstrar como Cândida percebia sua condição de africana livre, na sua luta pelo direito irrevogável de viver “sobre si”, como se dizia naqueles tempos para se referir a liberdade definitiva.

Dos 136 africanos livres que figuram na tabela da Tesouraria da Fazenda, Cândida é a única que, até agora, teve sua trajetória resgatada dos arquivos. Ao todo, esse grupo era formado por 48 mulheres e 88 homens. Como ainda não encontramos o diário de bordo do *Clementina*, não sabemos nem o sexo, nem as idades dos 111 que foram jogados ao mar.<sup>127</sup> O fato

---

126 Silva, “Uma africana ‘livre’ e a ‘corrupção dos costumes”.

127 Cf. Sentença publicada em “Affaire du marin Fournilliet”. De acordo com Eltis e Richardson, em geral, a historiografia identifica uma presença acentuada de escravos do sexo masculino, cuja potência física era demanda pelos senhores de engenho. Os mesmos autores afirmam que estudos recentes, analisando o período anterior a 1800, confirmam que havia um número considerável de mulheres e crianças que não se justificaria somente pela demanda desses senhores de engenho, devendo portanto ser levada em conta a influência dos negreiros africanos na composição do grupo dos escravizados, por consequência na demografia do tráfico em geral. Cf. Eltis e Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, p. 159, mapas 112 e 115.

é que nem todos acionaram a justiça ou tiveram a mesmas oportunidades que Cândida obteve. Alguns decidiram fugir. Manoel, por exemplo, tinha escapado do cativeiro na residência de Antônio Moreira da Costa, na rua do Rosário, apenas um mês depois do já mencionado jogo das arrebatinhas, no dia 16 de fevereiro de 1832. De acordo com o anúncio publicado por seu arrematante ele era conhecido pela “alcunha Oron”, nome da cidade costeira, na margem direita do rio Calabar, no sentido de sua desembocadura. De “estatura alta, corpo cheio”, Oron representava ter 36 anos. Por sua “alcunha”, demonstrava ser conhecido entre os seus, e, como observou Maria Inês Côrtes de Oliveira, o nome africano fazia sentido para o grupo dos escravizados, demonstrava pertencimento, família, entre os companheiros de travessia, posto que cada nome carrega consigo uma história que incluía também sua captura, venda e condução até Pernambuco, nome que referendaria sua comunidade.<sup>128</sup> Outro que também não esperou muito para fugir foi Gustavo, cujos serviços foram arrematados por José Bernardo (ou Bernardes) Ventura. Gustavo fugiu no dia 10 de maio, quatro meses depois de sua arrematação. No caso de Antônio, arrematado por Joaquim Isidoro Simões, a fuga se deu um pouco mais tarde, em fevereiro de 1835, pelas bandas do Catucá, onde havia um conhecido quilombo. Assim como no caso de Cândida, Antônio também teve seus serviços transferidos a viúva do seu arrematante. Ele aproveitou a oportunidade de fuga quando trabalhava fazendo cobrança da renda do sítio que a viúva alugava a um “europeu chamado João”. Esses são apenas alguns dos africanos livres que encontramos, preliminarmente, analisando o *Diário de Pernambuco*, tendo como base a tabela nominativa da Tesouraria da Fazenda.<sup>129</sup>

No dia 12 de janeiro de 1833, um ano depois do referido jogo de arrebatinhas, o Ouvidor Geral e Corregedor da Comarca de Olinda,

---

128 Maria Inês Côrtes de Oliveira, “Viver e morrer no meio dos seus: nações e comunidades africanas na Bahia do século XIX”, *Revista USP*, n. 28 (1996), p. 174.

129 Uma referência para nossa análise do jornal *Diário de Pernambuco* é o trabalho de Flavio dos Santos Gomes sobre a fuga de escravizados, a partir de anúncios publicados nos jornais do Rio de Janeiro. Cf. Flavio dos Santos Gomes, “Jogando a rede, revendo as malhas: fugas e fugitivos no Brasil escravista”, *Tempo*, v. 1 (1996), pp. 67-93.

Luiz Ângelo Victorio do Nascimento Crespo, manifestou oficialmente sua opinião sobre a arrematação dos serviços dos africanos supra mencionados para se referir a uma outra apreensão.<sup>130</sup> Quando Luiz Ângelo recebeu trinta africanos novos apreendidos em Maranguape, levou ao conhecimento do seu homólogo, da comarca do Recife, a situação e o “embaraço” em que se encontrava com relação aos africanos livres que lhe foram entregues. Nascimento Crespo mostrou ser contrário aos leilões de africanos livres e disse ter como “exemplo o que se praticou com os (africanos) da escuna *Clementina*” por ser “anterior a publicação da lei (de 7 de novembro de 1831)”. Se o governo tivesse contatado as “autoridades africanas” a respeito do “asilo” (retorno), objeto do artigo 2º da mencionada lei, seria fácil verificar a reexportação dos africanos. Do contrário, onde eles “permaneceriam”? Ao mesmo tempo que indagava, Nascimento Crespo tinha a solução e passou em seguida a dar sua visão do que deveria ser feito. Acreditava que o melhor para os trinta africanos novos seria distribuí-los para “alguns agricultores de reconhecida probidade para os ter como em tutela” – certamente conhecidos seus – com a obrigação de dar o “sustento, vestir, dando conta anualmente a, autoridade local, até que se pudesse verificar a reexportação”. Fica evidente que os leilões (arrematações) representavam um entrave aos interesses de quem pretendia favorecer alguns agricultores, como costumava fazer o Ouvidor Geral e Corregedor de Olinda.

Em agosto de 1826, um “constante leitor” fez acusações contra Luiz Ângelo Victorio Nascimento Crespo nas páginas do jornal *Gazeta Parahibana*, transcritas posteriormente no *Diário de Pernambuco*. Acusado de “injusto” e “subornado” a respeito de um de seus despachos sobre apropriação de escravizados, Nascimento Crespo rebateu as acusações e prometeu levar seu acusador ao Tribunal, mas acabou processando o editor do jornal pernambucano.<sup>131</sup> Ainda sobre os africanos livres,

---

130 *Diário de Pernambuco*, n. 181, 22 jan. 1833.

131 Luiz do Nascimento, *História da imprensa de Pernambuco: (1821-1954)*, 2. ed., Recife: Edufpe, 1968, v. 1, p. 24. A resposta de Nascimento Crespo foi inserida no *Diário de Pernambuco*, n. 44, 25 ago. 1826.

nomear diretamente um curador seria, no seu entender, uma forma de evitar que se repetissem “fraudes” praticadas nas arrematações de serviços que “quase sempre resulta ficar o infeliz (africano) permanentemente escravo”. E quem garante que o mesmo não aconteceria sem as arrematações?

Por fim, a correspondência inserida no *Diário de Pernambuco* de 18 de janeiro de 1832, seis dias depois da primeira arrematação de africanos livres da província, e o ofício de Nascimento Crespo, embora não ataquem a questão central do trabalho servil compulsório, são complementares e revelam práticas que demonstram, de fato, o governo de Pernambuco, baseado sempre numa “legalidade dúbia”,<sup>132</sup> não tomou medidas para devolver a liberdade dos africanos livres.

## **Os “especuladores da raça humana” e a lei de 7 de novembro de 1831 em Pernambuco**

Como destacado na introdução do presente artigo, durante o período do tráfico ilegal e principalmente nos primeiros anos após a lei de 1831, outras embarcações foram apreendidas pelas autoridades provinciais que passaram a fiscalizar o litoral pernambucano. Na maioria dos casos, não foi localizado, se é que existiu, o processo, nem mesmo a denúncia. Porém, todas traziam a bordo africanos embarcados ilegalmente como podemos constatar confrontando os anúncios de entrada e saída de embarcações no porto do Recife, com os dados do Trans-Atlantic Slave Trade. Para 1831, podemos destacar os casos dos “37 escravos novos” vindos de Angola, no mês de agosto, a bordo do brigue *Oriente Africano*.<sup>133</sup> Entre esses, quatorze escravizados tinham passaporte de livres e mais oito constavam como pertencentes ao capitão que dizia os ter levado na viagem de ida,

---

132 Conrad afirma que, durante meio século, o governo imperial, os tribunais e a imprensa postergaram o direito de centenas de milhares de pessoas. Cf. Robert Conrad, *Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978, p. 55.

133 APEJE, GP1 OG, liv. 33, 3 ago. 1831, fl. 104v; “TSTD”, #40650.

provavelmente registrados como marinheiros do navio, uma estratégia para burlar a repressão ao tráfico no Brasil. Todos os africanos foram confiscados, mas a embarcação não foi processada e, em novembro do mesmo ano, o capitão Remigio Luiz dos Santos zarpu do porto do Recife para fazer o contrabando de escravizados em Angola, levando diversos passageiros, entre eles o angolano Joaquim de Queirós Monteiro Regadas, irmão do egrégio traficante Antônio de Queirós Monteiro Regadas.<sup>134</sup> Esse é apenas um de muitos exemplos nos quais o governo da província se apoderou de parte da “carga humana” e deixou livre os criminosos.<sup>135</sup> Na maioria dos casos, como bem demonstrou Marcus de Carvalho, os navios desembarcavam os escravizados nos portos naturais e fundeavam no Recife com lastro de pedra, água salgada,<sup>136</sup> ceras e esteiras. Resolvemos seguir dois desses lastros, somente para nos atermos a 1831. Em fevereiro, pouco tempo depois que o *Clementina* fora trazido para o Recife, a escuna *Feiticeira d’África* declarou como carga cera, feijão e couros, mas tinha desembarcado antes 277 escravizados do total de 307 embarcados em Luanda.<sup>137</sup> Ceras e esteiras também foi a carga declarada pelo comandante do brigue *Triunfo do Brasil*, que arribou no porto no dia 9 de março de 1831, após desembarcar 444 dos 490 embarcados também em Luanda.<sup>138</sup> Com a primeira tentativa de abolir o tráfico transatlântico, muda a maneira como o comércio seria organizado. Ele se adaptou e se reorganizou para continuar funcionando com força, adotando inclusive práticas anteriormente utilizadas, como foi o caso dos embandeiramento.<sup>139</sup> A *Despique* era uma escuna brasileira quando saiu do

---

134 *Diário de Pernambuco*, n. 31, 24 nov. 1831.

135 Em sua dissertação de mestrado, Oliveira Fernandes faz uma tabela de algumas dessas apreensões. “Quadro 2 – Diligências formadas para apreensão de africanos: 1832-1851”. É possível atualizar o quadro elaborado por Oliveira Fernandes com informações do jornal *Diário de Pernambuco*. Cf. Oliveira Fernandes, “Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864”.

136 Marcus de Carvalho faz referência ao lastro de água salgada. Chamamos a atenção para o lastro de cera e esteiras e pedra, comum entre os negreiros. Cf. Carvalho, “O patacho Providência”, p. 788.

137 “TSTD”, #48690.

138 “TSTD”, #48700.

139 Carvalho e Albuquerque, “Os desembarques de cativos africanos”, p. 47.

porto do Recife em 11 de abril de 1831.<sup>140</sup> Foi com essa mesma nacionalidade que retornou de Angola no dia 6 de julho, comandada por João Batista Cezar, seu proprietário.<sup>141</sup> Efetuou quase o mesmo caminho da viagem anterior, ainda com bandeira brasileira, sob o comando do mestre Alexandre Latino, passou por Benguela,<sup>142</sup> mas no seu retorno, em janeiro de 1832, sob o controle do capitão Antônio José de Carvalho, havia se transformado em escuna portuguesa.<sup>143</sup> Essa mudança de nacionalidade não passou despercebida do cônsul inglês, que informado escreveu ao presidente da província. Cowper “solicitava” que houvesse uma “rigorosa indagação” sobre a viagem da escuna porque ele tinha “fortes razões para acreditar” que ela havia desembarcado escravizados, durante três noites seguidas, no “norte de Olinda, no lugar e perto de Pau Amarelo”.<sup>144</sup> Sempre muito bem informado, o cônsul britânico já sabia que a dita embarcação possuía papeis falsos, apresentava pavilhão português e trazia um número excessivo de água salgada (quarenta pipas),<sup>145</sup> e mais cinco cheias de “grilhões, algemas para segurar escravos”,<sup>146</sup> além de mais de duzentas esteiras que eram usadas pelos escravizados e um número menor de tripulantes. Uma vez mais o governo da província, agora sob presidência de Francisco de Carvalho Paes de Andrade, se sentiu pressionado enviou ordens ao juiz de paz da Capela Filial curada de Nossa Senhora da Conceição dos Milagres para mandar apreender os escravos novos desembarcados pela escuna, nas praias de Pau Amarelo.<sup>147</sup> Também solicitou ao Provedor da Saúde que facilitasse o acesso do Ouvidor do Crime, que deveria proceder ao exame da *Despique*.

Nesse episódio, cabe ressaltar, os negreiros João Batista Cezar e Antônio José de Carvalho – donos do navio – tiveram o apoio irrestrito

---

140 *Diário de Pernambuco*, n. 80, 15 abr.1831.

141 *Diário de Pernambuco*, n. 143, 7 jul. 1831.

142 *Diário de Pernambuco*, n. 183, 27 ago. 1831.

143 *Diário de Pernambuco*, n. 282, 10 jan. 1832.

144 APEJE, GP1 DC, liv. 2, fl. 216.

145 *Diário de Pernambuco*, n. 289, 18 jan. 1832.

146 APEJE, GP1 DC, liv. 2, fl. 216.

147 APEJE, GP1 OG, liv. 35, fl. 6-7v, 12.



do cônsul de Portugal no Recife. Não encontramos nenhum documento sobre a apreensão dos escravizados desembarcados pela *Despique*, provavelmente já era tarde demais quando os ofícios foram enviados aos juízes de paz das freguesias vizinhas. A escuna *Despique* foi, enfim, capturada pelos ingleses em 1834. Novamente com passaporte português, a embarcação saiu de Lisboa em 19 de outubro de 1833, chegou em Pernambuco em 25 de novembro e, no dia 29, já havia levantado velas em direção a São Paulo de Luanda, aonde chegou em janeiro de 1834. Permaneceu 82 dias no porto, com toda conivência do Governo de Luanda, e saiu com passaporte indicando Havana, sua carga em “lastro” era um esquema conhecido dos negreiros brasileiros. Navegou para Ambriz, onde embarcou uma carga de 215 escravizados que deveria entregar em Cuba, mas foi interceptada pelo *H.M.S Firefly*, comandado por John Julius Macdonnell.<sup>148</sup> O caso do *Clementina*, assim como alguns dos que mencionamos nos parágrafos anteriores, nos permite identificar as dificuldades no combate ao infame comércio na província de Pernambuco, mas nenhum deles é tão revelador da relação, já mencionada, da política da escravidão<sup>149</sup> quanto o caso da sumaca *São José*. Na tarde do dia 5 de março de 1839, a sumaca com bandeira portuguesa, recém-chegada de Angola, recebeu a visita do subprefeito da comarca do Recife em cumprimento da lei de 7 de novembro 1831 e do decreto regencial de 12 de abril de 1832, que proibiam o tráfico de escravos e a introdução de africanos no território ou portos do Brasil, exceto os que estavam matriculados no serviço das embarcações pertencentes aos países onde o tráfico fosse permitido. A lei antitráfico exigia que todos os barcos recém-chegados dos portos africanos fossem vistoriados pela polícia que confirmaria a procedência, número de passageiros e tipo de carga; porém, o capitão da *São José*, Manoel José de Oliveira se recusou a entregar os documentos

---

148 “Session 19 February – 10 september 1835” in House of Commons, *Parliamentary Papers – Account and Papers. Slavery; State Papers*, Londres: H.M. Stationery Office, 1835.

149 Parron, *A política da escravidão*, pp. 97-99, 111-112.

correspondentes, alegando que a embarcação já tinha dado entrada na alfandega. Imediatamente, o subprefeito enviou um ofício ao seu superior, o prefeito Francisco Antônio de Sá Barreto, que em seguida queixou-se ao presidente da província, Francisco do Rego Barros – futuro Conde da Boa Vista – que, por sua vez, exigiu respostas do Inspetor da Alfandega. Na reclamação, o prefeito dizia ser um “abuso” e “falta de cumprimento do dever” a não fiscalização das entradas e saídas de embarcações naquele porto.<sup>150</sup> Toda essa áspera troca de correspondências revelou um esquema no qual o presidente da província acobertava contrabandistas de escravos e suas cargas, como veremos a seguir.

Nove dias depois, Manuel Zeferino dos Santos, Inspetor da Alfandega do porto de Recife, contestou a reclamação do prefeito da comarca do Recife, explicitando que, em Pernambuco, “nunca tais visitas houveram e por isso nunca a lei teve execução”,<sup>151</sup> e ainda acrescentou que as visitas às embarcações não eram de “competência da Alfandega e sim da polícia”, que deveria realizá-las duas vezes, quando de sua entrada e saída do porto. Afirmava ainda que o funcionário da Alfandega que visitou o navio *São José* o fez a mando do próprio presidente Rego Barros, sem que ele, Inspetor, soubesse das reais motivações.<sup>152</sup> Ainda com base nos ofícios apresentados por Manuel Zeferino dos Santos, é possível verificar a existência de cumplicidade entre os negociantes de escravos e funcionários da Alfandega, assim como dos descumprimentos por parte de alguns poderosos, no caso o presidente da Província com relação às leis e tratados antitráfico, que permitiam que o comércio ilícito continuasse alimentando o capitalismo mercantil.

De fato, o navio *São José* não era português, e seu proprietário era ninguém menos que José Ramos de Oliveira,<sup>153</sup> presidente da Associação

---

150 APEJE, Alfândega, v. 5, fl. 81.

151 APEJE, Alfândega, v. 5, fl. 81.

152 APEJE, Alfândega, v. 5, fl. 81.

153 House of Commons, *Correspondence with the British Commissioners, at Sierra Leone, the Havana, Rio de Janeiro, and Surinam: Relating to The Slave Trade – From May 11th, to December 31st, 1840, inclusive*, Londres: William Clowes, 1841, p. 214.

Comercial de Pernambuco (1839-1844),<sup>154</sup> um dos mais importantes comerciantes e traficantes de escravos de Pernambuco. Seu pai, José de Oliveira Ramos, era dono da praia do Porto de Galinhas<sup>155</sup> e, como vimos, Ramos de Oliveira era fiador do arrematante José Francisco Pereira Feijó. Seu navio era brasileiro, mas navegava com bandeira lusitana para evitar a perseguição dos cruzadores ingleses. Na viagem de Angola a Recife, que durou 25 dias, a sumaca, de apenas 77 toneladas, embarcou 307 escravos, dos quais apenas 277 desembarcaram num dos portos naturais da província.<sup>156</sup> O jornal *Diário de Pernambuco* informou apenas que o navio chegou vazio “em lastro” e que o mesmo pertencia ao capitão.<sup>157</sup> O que ficou evidente é que José Ramos de Oliveira usou de seu prestígio e conseguiu um arranjo com Rego Barros para que o barco fosse vistoriado antes que a polícia pudesse verificar seus equipamentos e documentação. Por outro lado, também ficou evidente, como salienta Robert Conrad, que o Estado deliberadamente ignorava os inconvenientes legais e fazia vista grossa para o infame comércio, ilegal por força de lei depois da entrada em vigor do Tratado de 1826 e da promulgação da lei de novembro de 1831, mas principalmente depois que os conservadores assumiram o poder em 1837.

A conivência entre traficantes de escravos e administração do poder público local foi um dos argumentos utilizados pelos comissários britânicos da Comissão Mista, criada para julgar os crimes de contrabando de escravos com sede em Serra-Leoa e no Rio de Janeiro. Durante 1834 e 1835, esses comissários afirmavam que, assim como as autoridades portuguesas estimulavam e facilitavam o tráfico de escravos em Benguela e Loanda, o governo brasileiro permitia que navios chegassem ao porto do Rio de Janeiro e em praias mais afastadas, os chamados

---

154 Marcus J. M Carvalho, *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*, Recife: Edufe, 2010, p. 158.

155 Carvalho, “A repressão do tráfico atlântico de escravos”, p. 142.

156 “TSTD”, #1928.

157 *Diário de Pernambuco*, n. 55, 7 mar. 1839.

“portos naturais”, todos ou quase todos com bandeiras portuguesas e falsos passaporte, equipados para praticarem o infame comércio.

## Considerações finais

Através da apreensão e julgamento da escuna francesa *Clementina*, é possível compreender, em parte, o quão complexo foi o combate ao infame comércio na província de Pernambuco. A apreensão de um navio negreiro francês, nação sem tradição no tráfico para o Brasil, revelou também quais eram as limitações legais de um processo contra os contrabandistas estrangeiros, associados direta ou indiretamente aos traficantes brasileiros.

Tendo em vista o período no qual a embarcação foi apanhada e julgada, ou seja, depois da data prevista para abolição do tráfico negreiro, em 13 de março de 1830, e antes da primeira lei que pretendia por um fim a esse nefasto comércio, não podemos incluir diretamente o caso da escuna francesa no debate sobre a “lei para inglês ver”.<sup>158</sup> Entretanto, o resultado do processo e seus desdobramentos foram reveladores de

---

158 A lei de 7 de novembro de 1831, de modo geral, ficou conhecida por não ter reprimido o comércio de escravizados, posto que o volume do tráfico, embora tenha descascado após a promulgação da lei, galgou altos índices entre 1830 e 1840, atingindo picos maximais de desembarques clandestinos. Na historiografia brasileira sobre o infame comércio, não há consenso a respeito das intenções do governo brasileiro com a lei. Alguns historiadores afirmam que a lei de 1831 foi promulgada por pressão do governo britânico e outros demonstram que houve decisão e determinação do Brasil em proibir o tráfico, determinação que foi se desgastando ano a ano até a subida dos conservadores ao poder em 1837, quando houve uma política estabelecida na proteção do tráfico e da escravidão. Entre os estudos sobre o fim do tráfico e a posição do Brasil, destacam-se os trabalhos de Emília Viotti da Costa, Caio Prado Jr. e Robert Conrad. Entre os estudos que demonstram como a lei funcionou, sobretudo em decorrência de uma preocupação real do parlamento brasileiro em relação a sua soberania nacional, podemos destacar os trabalhos de Leslie Bethell, Jaime Rodrigues, Beatriz Mamigonian, Keila Grinberg e Tâmis Parron. Cf. Bethell, *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*, Brasília: Senado Federal, 2002; Rodrigues, *O infame comércio*; Parron, *A política da escravidão*. O tema foi amplamente analisado no dossiê coordenado por Beatriz Mamigonian e Keila Grinberg. “Para inglês ver? Revisitando a lei de 1831”, *Estudos Afro-Asiáticos*, v. 29, n. 1-2-3 (2007).

práticas de burla e também da conivência das autoridades, já existentes, que se tornaram comuns após a lei de 7 de novembro de 1831, práticas que demonstrava que, apesar de ter se empenhado em por um fim ao infame comércio, sobretudo no início, o governo brasileiro permaneceu do lado dos criminosos, deixando aos ingleses o papel de defensores da humanidade.

O caso do navio negreiro francês revela também, mesmo antes da mencionada lei de 1831, as mudanças na maneira como esse comércio seria organizado, se adaptando para continuar funcionando com força na ilegalidade. Nesse sentido, usamos o caso *Clementina* como porta de entrada para compreender as principais transformações após 1831. Uma dessas mudanças era justamente uma maior utilização dos portos naturais, como bem destacou Marcus de Carvalho, onde todas as praias tinham “donos” e os patrões da praia de Goiana, não eram “contrários ao tráfico desde que pudessem lucrar com ele”.<sup>159</sup> O período ilegal também, como salientou Kristin Mann, deu origem a um novo agente, que saía do Brasil com documentos falsos e que podia trazer escravizados como se fossem seus ladinos. Além das já conhecidas práticas de desembarque clandestino e falsificação de documentos, há dois pontos que precisamos aprofundar. O primeiro diz respeito a uma possível organização do comércio negreiro pernambucano no golfo do Benim, mas especificamente em Bonny e Calabar, com participação de traficantes franceses. Daniel B. Domingues e David Eltis afirmam que havia maior propensão dos traficantes pernambucanos para estalarem-se naquelas regiões, em contraste com os negreiros baianos, já estabelecidos na costa da Mina, Ajudá e Lagos.<sup>160</sup> Nesse sentido, Marcus de Carvalho demonstrou a existência de uma feitoria pernambucana no rio Benim.<sup>161</sup> O segundo ponto, diz respeito aos africanos livres da escuna *Clementina* e sua provável escravização no arrepio das leis, por negligência do poder

---

159 Carvalho, “O desembarque nas praias”. p. 241.

160 Silva e Eltis, “The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851”, p. 121.

161 Marcus J. M. de Carvalho, “Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do tráfico no rio Benim em 1837”, *Afro-Ásia*, n. 53 (2016) 63.

publico, dos políticos pertencentes à classe dos fazendeiros e proprietários de escravos, que não estavam determinados a aplicar as leis que por ventura viessem a proteger a população escrava, nem mesmo asseverar a liberdade daqueles que eram ilegalmente escravizados.

---

*Recebido em 20 jun. 2021*

*Aprovado em 11 jan. 2022*

---

doi: 10.9771/aa.v0i65.45121



O presente artigo analisa o processo da escuna francesa *Clementina*, apreendida no dia 21 de janeiro de 1831, com 175 africanos escravizados, suspeita de realizar o tráfico transatlântico para o Brasil. O objetivo geral desse artigo é elaborar um estudo de caso, tendo como fontes primárias a correspondência intercambiada entre o consulado francês no Recife e o governo da Província de Pernambuco, assim como as sentenças prolatadas no Brasil e na França, inserindo nossa análise no contexto do debate que antecede a primeira lei antitráfico de 7 de novembro de 1831 e seus desdobramentos. Em particular, buscamos entender como a apreensão da *Clementina* pode ser reveladora de uma conjuntura social característica, da qual inferimos, ao mesmo tempo, a participação dos traficantes estabelecidos no Recife e suas estratégias para perpetuarem a ilegalidade do contrabando de seres humanos, bem como compreender o papel desse governo no combate a este infame comércio.

Tráfico de escravizados | Calabar | Pernambuco oitocentista | Africanos livres

***THE CASE OF THE CLEMENTINA AND THE FIGHT AGAINST THE TRANSATLANTIC SLAVE TRADE IN PERNAMBUCO (1831-1839)***

*This article analyzes the case of the French schooner Clementina, seized on January 21, 1831, under suspicion of involvement in the transatlantic slave trade. When captured, the ship had 175 enslaved Africans on board. The main objective of this article is to elaborate a case study. Utilizing as its main source material the correspondence exchanged between the French consulate in Recife and the government of the Province of Pernambuco, as well as the sentences handed down in Brazil and France, we frame the analysis within the debate surrounding Brazil's first anti-trafficking law of November 7, 1831. Particularly, we seek to understand what the seizure of the Clementina reveals about the social scenario of the period, from which one can infer both the involvement of slave traders based in Recife and their strategies to perpetuate the smuggling of human beings, as well as understand the role of this government in combating this infamous trade.*

Slave Trade | Calabar | 19th-century Pernambuco | Freed Africans