



## DE TRAFICANTE DE ESCRAVOS A VISCONDE DE LOURES: A TRAJETÓRIA ATLÂNTICA DE ANGELO FRANCISCO CARNEIRO<sup>1</sup>

Aline E. De Biase Albuquerque<sup>2</sup>

Em agosto de 1842, o cônsul inglês em Pernambuco informava ao ministro Lord Palmerston que um traficante se organizava para desafiar a Inglaterra por ter tido um de seus navios negreiros apreendido. Na carta, ele dizia que o “Sr. Angelo”, o tal negociante, “era o mais bem sucedido e notório traficante de escravos do norte do Brasil” e que planejava pedir indenizações após a volta da barca *Ermelinda* ao Recife. Esse navio tinha sido apreendido em 1841, mas foi absolvido na Comissão Mista em Serra Leoa, até então, lugar certo de condenação pelos ingleses de navios engajados no tráfico ilegal de escravos. Por causa do notável desfecho, o armador e provável dono do barco se articulou para não só pedir indenização pela “injunta captura” e estrago da carga, mas também enviar um outro navio à Costa da África com o sugestivo nome de *Ermelinda Segunda* e um objetivo específico de ser apreendido pelos ingleses. Com a embarcação *Segunda*, o “Sr. Angelo” pretendia ganhar indenização duas vezes da Inglaterra pelos danos causados as suas negociações negreiras.<sup>3</sup>

O ousado traficante protagonista desse episódio era Angelo Francisco Carneiro, comerciante português estabelecido no Recife e futuro visconde de Loures. Dono de uma das maiores fortunas de Pernambuco, Angelo Francisco Carneiro foi comendador da Ordem de Cristo, gerente do consulado dos Estados Pontifícios e financiou os projetos de urbanização do Recife na década de 1840.<sup>4</sup> O caráter negreiro dos seus negócios era de domínio público e foi alvo de comentários de estrangeiros como o citado agente inglês e o engenheiro francês Louis Vauthier. Sua carreira atlântica, iniciada antes mesmo da lei antitráfico de 1831, estruturou-se em redes negreiras que abrangiam e interligavam, principalmente, Recife, Angola e Rio de Janeiro.

<sup>1</sup> Texto apresentado no 7º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba (UFPR), de 13 a 16 de maio de 2015. Anais completos do evento disponíveis em <http://www.escravidaoeliberdade.com.br/>

<sup>2</sup> Mestranda em História no Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Pernambuco. E-mail: [alinedebiase@hotmail.com](mailto:alinedebiase@hotmail.com). Agradeço ao CNPq pelo financiamento da pesquisa.

<sup>3</sup> REIS, J.J.; GOMES, F. S.; CARVALHO, M.J.M. *O Alufá Rufino: Tráfico, Escravidão e Liberdade no Atlântico Negro (1822-1853)*. 1ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 174, passim; NATIONAL ARCHIVES OF GREAT BRITAIN (NAGB), Foreign Office, *Cowper to Lord Palmerston*, 3 de agosto de 1842, 84-411, p. 304.

<sup>4</sup> CARVALHO, Marcus J. M. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Editora Universitária da UFPE, 2010, p. 160.



Apesar de ser um grande negreiro reconhecido por seus contemporâneos, Angelo Carneiro era mestre em esconder suas atividades mesmo antes da proibição do comércio de escravos. Fato que dificulta a abordagem da sua trajetória. Entretanto, acreditamos que as lacunas documentais revelam mais a presença de Angelo Carneiro no comércio de escravos do que sua ausência. Observando o *Slave Voyages* é possível perceber que são contabilizadas apenas onze viagens, de 1818 a 1841, relacionadas a Angelo Carneiro.<sup>5</sup> Longe de mostrar a mediocridade dos seus negócios, esses números mostram tanto os poucos dados existentes para o comércio de escravos em Pernambuco, quanto o sucesso tido pelo comerciante, durante o tráfico ilegal, em fugir da repressão brasileira e inglesa.

Trabalhando com as possibilidades e perseguindo seus rastros por fontes como jornais, processos de navios negreiros e a correspondência consular inglesa, é possível utilizar a rede mercantil de Ângelo Francisco Carneiro para investigar a organização e os personagens envolvidos no comércio escravos entre Brasil e África no período de 1818 a 1858. O recorte temporal escolhido abrange desde a aparição de seu primeiro navio negreiro, em 1818, até a data da sua morte em 1858, já que ele pode ter permanecido no tráfico até os anos finais, por volta de 1855.

Nossa abordagem segue uma rica historiografia que, nas últimas décadas, têm feito emergir do silêncio da História tanto trajetórias de vida de africanos livres e libertos, quanto de grandes negociantes de escravos, tripulantes de navios negreiros e seus correspondentes na África. De modo geral, este texto apresenta os primeiros resultados dessa pesquisa de mestrado e contribui para o debate da história do tráfico atlântico, com destaque para a praça de Pernambuco, a terceira maior do Brasil, que em comparação as outras ainda têm muitas peças a serem desveladas.

### *Entre Brasil e África: Os primeiros investimentos no comércio de escravos.*

Ângelo Francisco Carneiro era português, membro de uma família de comerciantes e proprietários de terra da região do Porto, mas já vivia em Pernambuco por volta de 1810. É possível que ele tenha se iniciado no tráfico com o capital e a experiência adquiridos com o pai, o comerciante André João Carneiro, que morava em Pernambuco desde o final do século XVIII. Em 1818 é identificado o seu primeiro navio, a galera *D. Domingos*, uma sociedade com o cunhado

---

<sup>5</sup> THE TRANSATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE (doravante TSTD), *viagens* n° 2151, 2195, 2299, 40525, 40559, 47085, 47098, 47115, 48902, 49885, 49886. Disponível em: <[www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)> Acesso em: 14 de fevereiro de 2015.



Antônio Ferreira de Faria. Nessa viagem de 1818, ele não era apenas o proprietário mas também o capitão do navio, o que mostra sua experiência no negócio, pois ser capitão de navio negreiro não era tarefa para iniciantes. A função do capitão era cuidar não só da disciplina da tripulação, mas também da negociação e escolha dos escravos na África e da manutenção da carga humana na viagem de volta para o Brasil.<sup>6</sup>

A união com parentes é algo marcante em sua carreira negreira. De 1818 a 1823, a maioria das negociações identificadas representam uma sociedade com os maridos de suas irmãs, os comerciantes Antonio Ferreira de Faria, Elias Baptista da Silva e Francisco Antônio de Oliveira. Antonio de Faria era de origem portuguesa, como Angelo, mas já vivia em Pernambuco na década de 1810. Inclusive, ele chegou a contribuir com a Revolução Pernambucana de 1817, vendendo armas de fogo e pólvora, que somavam um valor de 2 contos, 563 mil e 218 réis, aos revoltosos.<sup>7</sup> Elias Baptista, por sua vez, seria um dos grandes aliados de Angelo antes e depois de 1831. No Recife, ocuparia cargos como cônsul dos Estados Pontifícios e juiz do Tribunal do Comércio. Talvez fosse baiano, pois ao morrer em 1883 deixou cerca de 400 contos de réis para a Santa Casa de Misericórdia de Salvador.<sup>8</sup> O terceiro cunhado, Francisco de Oliveira, era o único pernambucano da lista. Na década de 1850, ele receberia o título de barão de Beberibe. Após 1831, os negócios entre Angelo e Francisco seriam abalados, provavelmente porque o futuro barão chegou a roubar mais de 80 contos de réis do cunhado e futuro visconde.<sup>9</sup>

Unidos pela família e pelo comércio de escravos, os três cunhados foram juntos responsáveis por onze viagens, no período de 1819 a 1823, deixando um total de 4.250 africanos na província.<sup>10</sup> Todos os escravos conduzidos foram comprados nos portos da África Centro-ocidental, lugar de procedência da maioria dos cativos desembarcados em Pernambuco.<sup>11</sup> O comércio entre

<sup>6</sup> Sobre as funções dos capitães de navios negreiros ver REDIKER, Marcus. *O Navio Nегreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

<sup>7</sup> BIBLIOTECA NACIONAL, *Ministério da Educação e Saúde – Documentos Históricos: Revolução de 1817*. Volume CI. Rio de Janeiro: Divisão de Obras Raras e Publicações, 1953.

<sup>8</sup> CARVALHO, *Liberdade*, p. 160; OTT, Carlos. *Santa Casa de Misericórdia da Cidade do Salvador*. Rio de Janeiro: Publicações da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Ministério da Educação e Cultura, 1960, p. 133.

<sup>9</sup> Sobre o roubo de Francisco de Oliveira ver COMPANHIA EDITORA DE PERNAMBUCO (CEPE), *O Formigão: periódico político e moral; crítico, satírico e cômico*, 24 de outubro de 1850. Disponível em: <<http://200.238.101.22/docreader/docreader.aspx?bib=SECXIX>>. Acesso em: 25 de fevereiro de 2015.

<sup>10</sup> Está em construção uma tabela com as viagens organizadas pelos cunhados, contendo os números de escravos bons, mortos e doentes resultantes dessas transações. Sobre a documentação que possui esses dados ver: ARQUIVO PÚBLICO ESTADUAL JORDÃO EMERENCIANO (APEJE), *Porto do Recife, Vigilância Sanitária*, Volume nº 1.

<sup>11</sup> TSTD, nº 47115, 49215, 47098, 49885, 49886, 47085, 40525, 48857, 48902, 40559.



Pernambuco e os portos da África Centro-Occidental era favorecido pelo reduzido tempo de viagem entre as duas costas, que durava em média 28 dias, e acarretava na diminuição da mortalidade na travessia atlântica e, portanto no aumento do lucro dos negociantes.<sup>12</sup> Entre 1816 a 1821, o tráfico para a costa pernambucana atingiu os maiores índices do século XIX, entrando um total de 51.171 cativos na província. Desses, 43.787 africanos vieram da costa de Angola.<sup>13</sup>

Mas apesar do momento lucrativo em Pernambuco, Ângelo foi manejar o leme do negócio negreiro em outro lugar. De repente os rastros do traficante somem das fontes pernambucanas e em 1825 reaparecem em Luanda. Talvez movido pelos conflitos antilusitanos da Confederação do Equador, em 1824, Ângelo Carneiro partiu para a costa de Angola. De lá, ele passaria a participar das negociações para a obtenção e embarque dos escravos para o Brasil.

#### *Do outro lado do Atlântico: embarcando escravos em Angola.*

Os rastros de Angelo Carneiro reaparecem novamente em 1825, já como comerciante estabelecido na Praça de Angola, recebendo a comenda da Ordem de Cristo.<sup>14</sup> Nessa época, como traficante bem articulado em Luanda, ele deve ter feito as primeiras negociações com Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo. Arsenio era um degredado e taverneiro, que ajudado por Angelo iniciaria sua carreira no tráfico de escravos. Na década de 1840, ele se tornaria um dos grandes nomes do comércio ilegal em Angola.<sup>15</sup>

Estabelecendo alianças em Angola não tardou para que outra honraria viesse. Em 1826, Ângelo Francisco Carneiro foi nomeado capitão do regimento de milícias da província de bailundo.<sup>16</sup> O reino de Bailundo situava-se no planalto central da Angola portuguesa. Cortado pelo rio Cuvo, era uma área de terras férteis, densamente povoadas, onde as chuvas eram mais frequentes

<sup>12</sup> CARVALHO, *Liberdade*, p. 117-118; Nos anos 1830, a escuna *Novo Despique* e o brigue *Oriente Africano* fizeram a viagem em apenas 19 dias, o menor número encontrado. Esse número aparece novamente no ano de 1840, com a escuna *Formiga*, consignada a Ângelo Francisco Carneiro, que carregou 307 cativos em Angola e desembarcou 277 africanos no litoral norte pernambucano. TSTD # 48693, 48701; A *Formiga* era uma embarcação de Joaquim Pinto da Fonseca, irmão do grande traficante residente no Rio de Janeiro, Manuel Pinto da Fonseca. TSTD, viagem # 2054.

<sup>13</sup> DOMINGUES DA SILVA, Daniel Barros; ELTIS, David. 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 e Londres: Yale University Press, 2008, p. 104; CARVALHO, *Liberdade*, op. cit., p. 100.

<sup>14</sup> GAZETA DE LISBOA, 16.05.1825, nº 114, [p. 458]. Disponível no Google Books. Acesso em: 09 de outubro de 2012.

<sup>15</sup> MARQUES, João Pedro. *Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX*. Lisboa: Análise Social, vol. 36, nº 160 (2001).

<sup>16</sup> ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT). *Carta Patente: posto de capitão do regimento de milícias de Bailundo*, fl. 176v, Código: PT/TT/RGM/F/149799.



do que no litoral.<sup>17</sup> De 1770 a 1775, Portugal envolveu-se nas chamadas “Guerras de Bailundo”, quando várias expedições foram mandadas para o interior com o objetivo de dominar os governantes independentes. Segundo Joseph Miller, esses conflitos consolidaram as fronteiras da “escravização para o tráfico” até Bié.<sup>18</sup> Com o fim da guerra e um acordo de vassalagem estabelecido, o soba de Bailundo passou a fornecer escravos enquanto o governo de Benguela vendia, principalmente, pólvora e armas de fogo.

Com a expansão do acesso aos bens importados, Bailundo fortaleceu-se ainda mais no interior, passando a atrair mercadores luso-africanos itinerantes e organizações políticas menores em busca de proteção e benefícios. No fim do século XVIII, o soba de Bailundo controlava mais de quarenta reinos tributários, os quais se incluíam Katira, Kangenge, Kitushe, Kengue e Ondura. No século XIX, quando o governo português aumentou sua pretensão territorial na África, o reino de Bailundo passou a fornecer soldados e a comandar as guerras coloniais contra os reinos de Huambo e Bié. Em troca, os governantes de Benguela continuaram enviando seus presentes belicosos. Em 1821, três anos antes de Ângelo chegar em Luanda, um novo soba subiu ao poder em Bailundo, passando pelos rituais de batismo e “undamento” que assentavam a aliança entre seu reino e Benguela. Se para os portugueses a cerimônia representava o avassalamento do soba, para este, ir à costa era uma oportunidade de mostrar seu poder àqueles que considerava simples aliados.<sup>19</sup>

É possível que Angelo tenha aproveitado a honraria militar e administrativa para aumentar sua influência junto ao soba, inserindo-se numa antiga aliança entre Bailundo e o governo de Benguela. A partir dessa conexão, Ângelo não só manteria seus negócios já estabelecidos em Luanda, auxiliado por homens como Arsenio, como também poderia embarcar cativos em diferentes portos, principalmente, Benguela, Porto Amboim (Benguela Velha) e Novo Redondo.

Por sua vez, na outra margem do Atlântico, Angelo tinha uma empresa bem articulada com seus cunhados em Pernambuco e com Joaquim Ferreira dos Santos (futuro Conde de Ferreira) no Rio de Janeiro. Joaquim Ferreira dos Santos era um dos grandes traficantes estabelecidos no Rio de

<sup>17</sup> ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (coord.). *Nova História da Expansão Portuguesa (volume X): O Império Africano (1825-1890)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 324.

<sup>18</sup> MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830*. The University of Wisconsin Press, 1988, p. 146.

<sup>19</sup> As informações desse parágrafo e do anterior estão em CÂNDIDO, Mariana P. *An african slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its hinterland*. Cambridge University Press: African Studies, 2013, p. 299-302; Sobre o “undamento” ver CARVALHO, Flávia Maria de. *Do undamento ao avassalamento: ritos e cerimônias, alianças e conflitos entre portugueses e sobas do antigo Ndongo*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História (ANPUH), São Paulo, 2011. Disponível em: < <http://www.snh2011.anpuh.org> >. Acesso em: 22 de novembro de 2014.





Janeiro, tendo sido responsável por 41 viagens negreiras entre 1811 e 1830. Na década de 1830, após ser nobilitado, abandonou o comércio, já ilegal, porque “não ficava bem”.<sup>20</sup> Das correspondências particulares entre os dois traficantes, consultadas por Capela, pode-se conhecer a estruturação dessa sociedade, onde Angelo assumia uma posição de liderança frente ao negociante no Rio de Janeiro e aos seus cunhados em Pernambuco. Dessa documentação emergem detalhes como as mercadorias utilizadas e o tratamento dado aos escravos. Para a aquisição dos produtos que seriam trocados por cativos, é possível perceber certa triangulação mercantil. Os comerciantes pagavam com açúcar, as fazendas que eram compradas na Europa para obter cativos em Luanda.<sup>21</sup> Quanto às mercadorias humanas, a sociedade tinha um tratamento diferenciado para as mulheres. Se os homens jovens eram a preferência do mercado escravista brasileiro para trabalhar nas lavouras, as mulheres tinham seu lugar reservado como vendeiras e em trabalhos “de portas adentro”. Nesse sentido, os sócios permitiam até que as escravas ficassem em fase de teste pelos possíveis compradores. Em uma das cartas, Ferreira avisa que a “negra Isabel fica por ora em ser em uma casa a ver se dela se agradam”. Os escravos “em ser” eram aqueles que estavam no barracão e ainda não tinham sido vendidos.<sup>22</sup> Para os negociantes, aquelas pessoas só passavam a ser após a venda, após a obtenção dos lucros.

Segundo os dados do “Slave Voyages”, entre 1824 e 1829, período em que Ângelo esteve em Angola, foram embarcados 40.623 escravos com destino a Pernambuco e 184.491 para o Rio de Janeiro. O mercado brasileiro era amplo para sustentar o grande número de escravos produzidos no período. E além das secas que assolavam Angola, causando fomes e intensificando as guerras, Angelo também poderia contar com os conflitos mobilizados pelos soberanos de Bailundo para atender a acelerada demanda brasileira antes da abolição total do tráfico. A descrita organização nos dois lados do Atlântico pode ter sido fundamental para a atuação do negociante nesse momento de expansão do tráfico. E talvez por isso, Capela o classifique como “o maior negreiro do seu tempo em Luanda”.<sup>23</sup>

### *Angelo e o tráfico ilegal (1831-1849)*

<sup>20</sup> Sobre as atividades de Ferreira ver FLORENTINO, Manolo G. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995, Apêndice 21, p. 243; CAPELA, *Conde Ferreira e Cia: Traficantes de escravos*. Lisboa: Editora Afrontamento, 2012, p. 39, passim.

<sup>21</sup> CAPELA, Op. Cit., p. 35-36.

<sup>22</sup> Idem, p. 32-33.

<sup>23</sup> Idem, p. 171.



A volta de Ângelo Carneiro ao Brasil aconteceu um mês após o 13 de março de 1830, data estipulada para o fim do tráfico atlântico de escravos como determinava o Tratado Anglo-Brasileiro de 1826. Aparentemente, ele retornou para reorganizar o negócio que não pretendia largar. Após uma breve passagem no Rio de Janeiro, Ângelo voltou ao Recife onde, junto com outros acionistas, formou uma sociedade com o objetivo de manter o comércio de escravos na ilegalidade.

Nos primeiros anos de 1830, houve uma queda nas importações negreiras. Mas a partir de 1835, aumentariam os desembarques ilegais de africanos nos diversos pontos da costa brasileira. Nessa época, a intensificação das importações de mão-de-obra escrava era decorrente do aumento da produção de açúcar e café, do amadurecimento das organizações clandestinas montadas pelos traficantes e também das transformações políticas no Império. O chamado “Regresso”, de 1837 a 1838, encabeçado pelo regente Araújo Lima, futuro Marquês de Olinda, representava os interesses dos negociantes negreiros.<sup>24</sup> Sobre esse contexto, os membros britânicos da comissão mista chegariam a dizer que talvez em nenhum outro momento o tráfico tenha sido praticado “de maneira mais ativa e ousada”.<sup>25</sup>

Em Pernambuco, o crescimento dos desembarques negreiros tinha indicadores próprios. Segundo Marcus Carvalho, entre 1837 e 1839, o tráfico na costa pernambucana cresceu em decorrência do governo do barão da Boa Vista, ligado politicamente ao Regente, e de um otimismo econômico na província.<sup>26</sup> Nessa época, a associação dos traficantes organizando empresas negreiras, que incluíam correspondentes de várias partes do Brasil e da África, foi fundamental para a manutenção e intensificação do contrabando de escravos. As estratégias utilizadas por essas sociedades iam desde a mudança no visual de um navio negreiro após um desembarque, passando pela preparação de documentos falsos e vendas fictícias de embarcações até o ensino da língua portuguesa aos escravos recém-chegados.<sup>27</sup> Os desembarques aconteciam nas praias pernambucanas que, com sua característica linha de arrecifes, possuía ótimos ancoradouros, principalmente em

<sup>24</sup> Sobre a discussão acerca do contexto da política brasileira e o tráfico negreiro na década de 1830 consultar CARVALHO, Marcus. *O patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831*. Varia História, Belo Horizonte, vol. 30, nº 54, set/dez 2014, *passim*; PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 171-177;

<sup>25</sup> BETHELL, Leslie. *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, p. 96-97; p.103.

<sup>26</sup> Até 1835, a Cabanada (1832-1835) contribuiu para a queda de 25% da produção açucareira, por ter acontecido na área onde estava localizada a maior parte dos engenhos da província. EISENBERG apud CARVALHO, *Liberdade*, p. 98.

<sup>27</sup> REIS, J. J; GOMES, F. dos S; CARVALHO, M. J. M. de. *Op. Cit.*, p. 114; RODRIGUES, *Os traficantes de escravos e seu “Infame Comércio” (1827-1860)*. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 15, nº 29, 1995, p. 147.



Tamandaré, Porto de Galinhas, Rio Formoso, Itamaracá e Cabo de Santo Agostinho.<sup>28</sup> Em um anúncio publicado pelo Diário de Pernambuco no dia 6 de maio de 1835 conseguimos perceber as atividades de uma dessas empresas, que “amigavelmente” estava sendo dissolvida entre Gabriel Antonio e José da Silva Maia Ferreira em um cartório no Rio de Janeiro.<sup>29</sup>

José Maia Ferreira era membro de uma importante família luandense, mas vivia no Rio de Janeiro envolvido no comércio negreiro.<sup>30</sup> Já Gabriel Antônio era um notório traficante em Pernambuco, que iniciou sua carreira como capitão de navio negreiro e, em 1830, seria considerado pelo cônsul português, o “principal chefe” das “empresas de contrabando” da província.<sup>31</sup> Além de Gabriel, a dita sociedade tinha outros dois sócios em Pernambuco, João Baptista César, que era cunhado de Gabriel, e Angelo Carneiro. O caráter negreiro dessa associação tornou-se ainda mais evidente quando César publicou no jornal uma lista de devedores. Nela figuravam donos de engenhos, aqueles que haviam comprado a prazo os pretos novos trazidos pelos traficantes.

Em 1836, os mesmos três negociantes estariam envolvidos na criação de outra companhia negreira, aparentemente, mais articulada. A empresa pode ser considerada, segundo João Pedro Marques, uma das primeiras manifestações da nova tendência para a concentração de investimento e “organização de empreendimentos negreiros de grande dimensão e complexidade”.<sup>32</sup> Os meandros do negócio foram descobertos quando os ingleses apreenderam os navios *Veloz* e *Camões* em 1837. A Companhia pretendeu estabelecer uma feitoria no Benim com o objetivo de adquirir 200 a 250 cativos por mês. A empresa possuía vinte acionistas, que investiram um total de 80 contos de réis, agentes na África, três assistentes, entre eles, João Baptista César, e um gerente, José Francisco de Azevedo Lisboa, o Azevedinho.<sup>33</sup>

O capital dessas associações era tão grande que, segundo os ingleses, os traficantes brasileiros poderiam perder, com apreensões, quatro de cada cinco navios e ainda continuar

<sup>28</sup> Sobre os detalhes e a organização dos desembarques de africanos nas praias pernambucanas após 1831 ver CARVALHO, Marcus. *O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. São Paulo: Revista de História, nº 167, 2012, p. 223-260.

<sup>29</sup> Sobre a sociedade ver UNIVERSITY OF FLORIDA DIGITAL COLLECTIONS (UFDC), *Diário de Pernambuco*, 10 de março de 1835.

<sup>30</sup> ANTT, *Fundo José da Silva Maia Ferreira*, Código PT/TT/JSMF.

<sup>31</sup> CARVALHO, O “galego atrevido” e “malcriado”, a “mulher honesta” e o seu marido, ou política provincial, violência doméstica e a Justiça no Brasil escravista. In, SOIHET, Raquel; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *Culturas Polícias: ensaios de história cultural, história política e ensino de história*. Rio de Janeiro: Mauad, 2005, p. 205; p. 212.

<sup>32</sup> MARQUES, João Pedro. *Tráfico e Supressão no Século XIX: o caso do brigue Veloz*. Porto: Africana Studia, nº 5, 2002, p. 157.

<sup>33</sup> Sobre a empresa negreira gerenciada por Azevedinho ver REIS; GOMES; CARVALHO. *Op. Cit.*, p. 146-164.





lucrando com o negócio. Os números de compra e venda dos africanos mostram os altos lucros. De acordo com o cônsul inglês no Recife, antes de 1831, os escravos eram comprados na África por 12 mil-réis e vendidos por 150 mil-réis.<sup>34</sup> Já no ano de 1827, eles eram adquiridos por 70 mil-réis e vendidos por 400 mil-réis. A escuna *Feiticeira*, por exemplo, navio que, ora aparece como propriedade de Angelo e Elias Baptista e ora pertencente ao também traficante Francisco Ribeiro de Brito, desembarcou escravos na praia de Sirinhaém, em 1836, e vendeu cada “peça” por 350 mil-réis.<sup>35</sup>

Na década de 1840, as importações caíram em Pernambuco, mas atingiram os maiores índices no Brasil, apesar do aumento da repressão inglesa após o *Equipment Act* em 1839. Nesse contexto, Ângelo articulou desembarques não só em Pernambuco, mas também no Rio de Janeiro e, provavelmente, em Cuba. No *Slave Voyages* é possível identificar apenas os navios a *Rainha dos Anjos* e o *Leão* deixando, juntos, 1080 escravos em Campos. Para Cuba, o único caso até agora encontrado foi a barca *Flor do Tejo*. Nessa época, de grandes lucros, mas também do aumento da repressão, com o incremento da esquadra inglesa na Costa da África, Angelo teve alguns navios negreiros apreendidos.<sup>36</sup>

O primeiro caso é o da já citada barca *Ermelinda*. A *Ermelinda* foi um dos navios negreiros em que Rufino, ex-escravo e depois alufá, estudado por Reis, Gomes e Carvalho, trabalhou como cozinheiro. A viagem feita por esse navio em 1841 era uma negociação familiar, envolvendo além de Angelo, seu irmão Antonio Carneiro Lisboa e dois sobrinhos. Nessa época, o traficante intensificou os negócios negreiros com familiares, que por ser uma atividade ilegal, tinha necessidade de articulações em segredo e com sócios de confiança. Como já foi dito, a barca *Ermelinda* foi o único navio absolvido na Comissão Mista de Serra Leoa e após esse episódio, Angelo organizou-se para pedir indenização e mandar uma *Ermelinda Segunda* a Costa da África.<sup>37</sup>

O navio *Temerário* foi outra transação familiar. Em 1843, a barca *Temerário* comprou uma carga de 913 escravos em Angola e desembarcou 816 em Catuama. Os africanos chegaram tão mal que em quatro dias, 360 morreram e 400 foi forçado a andar até o Recife. Além do irmão e sobrinhos de Angelo, essa transação da *Temerário* também contou com a participação de José

<sup>34</sup> REIS; GOMES; CARVALHO, p. 274; CARVALHO, *O patacho Providência*, p. 786.

<sup>35</sup> HCPP, 17 de março de 1836, p. 288.

<sup>36</sup> HCPP, 18 de dezembro de 1841; TSTD, *viagens n° 3920 e 2299*.

<sup>37</sup> REIS; GOMES; CARVALHO, Op. Cit., p. 126-145, *passim*.



Bernardino de Sá, grande traficante de escravos residente no Rio de Janeiro.<sup>38</sup> Angelo e Bernardino associaram-se outras vezes nessa década. Como foi o caso do patacho *Nova Granada*, que trabalhei na minha monografia. Em 1844, o *Nova Granada* foi apreendido pelos ingleses por estar equipado para o tráfico. O navio pertencente a Bernardino de Sá tinha a carga consignada a Ângelo Francisco Carneiro. O julgamento desse navio na Comissão Mista Brasileira e Inglesa no Rio de Janeiro causou o que Bethell chamou de “a controvérsia mais azeda e prolongada sobre a ‘cláusula de equipamento’”.<sup>39</sup> Houve discordância entre juiz brasileiro e inglês, e por fim, o *Nova Granada* ficou sem sentença devido ao fim das comissões em 1845. Reabrindo o processo em 1860, Antonio de Souza Ribeiro, genro de Bernardino, pediu 454:312.000 réis de indenização. Além do processo cheio de minúcias, o caso do *Nova Granada* possibilita perceber que Angelo diversificou suas fontes fornecedoras de escravos, já que nas duas viagens identificadas o *Nova Granada* embarcou escravos na África Oriental em portos como Moçambique e Quelimane e os desembarcou no Rio de Janeiro.<sup>40</sup>

Foi nessa época de intensa atividade, com o traficante comprando escravos em diferentes regiões africanas e os desembarcando tanto em Pernambuco quanto no Rio de Janeiro e até em Cuba, que o cônsul inglês relataria a Lord Palmerston que ele era o principal negociante do norte do Brasil. Intrigante é que um ano depois, em 1843, o mesmo cônsul parece ter estreitado laços com Angelo Carneiro. Além da intimidade, e de sempre se referir a ele como “Sr. Angelo”, ao invés de “Sr. Carneiro” como condiz com o costume anglo-saxão, a autoridade chegou a ouvir conselhos do próprio contrabandista sobre como acabar com o tráfico para o Brasil. Em uma conversa no dia 31 de março de 1843, Angelo declarou que, para ele, a única maneira de extinguir o comércio era acabando com a escravidão no Brasil. Pois, enquanto o Brasil precisasse da mão-de-obra africana, iria importá-la de qualquer maneira, fosse ela livre ou escrava. Na sua opinião, já que a Inglaterra era uma nação rica e estava interessada em acabar com o comércio, deveria indenizar o Império brasileiro para que a escravidão fosse abolida. Após a emancipação, colonos livres seriam trazidos da África para trabalhar nas lavouras e centros urbanos. O projeto do traficante foi recebido como

<sup>38</sup> NAGB, Foreign Office, *Slave Trade, Brazil Consular, January to December 1839*, 24 de julho de 1843.

<sup>39</sup> BETHELL, Leslie. *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, p. 245.

<sup>40</sup> Sobre o caso do Nova Granada ver ALBUQUERQUE, Aline E. B. *O caso do patacho Nova Granada: comerciantes e trabalhadores do mar no tráfico atlântico de escravos para o Brasil (1839-1860)*. Recife: Departamento de História da Universidade Federal de Pernambuco (Monografia de Conclusão de Curso), 2013; ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY, III *Coleções Especiais*. Comissão Mista (Tráfico de negros). Embarcação: *Nova Granada* (1844-1860). Lata 23, maço 1, pasta 1.



um conselho, de bom grado, pelo cônsul que chegou a contá-la a Lord Aberdeen. Apresentando Angelo a Aberdeen, ele dizia que o negociante era “um homem que fez grande fortuna com o tráfico”, mas hoje era muito respeitado na província.<sup>41</sup> Ingenuidade ou não do cônsul, o homem respeitado continuou no comércio negreiro, provavelmente, até a década de 1850.

Ainda em 1840, Angelo figura como grande traficante no diário íntimo do francês Louis Vauthier, quando esteve na província. Vauthier tinha sido contratado pelo barão da Boa Vista para ser o engenheiro chefe das obras de urbanização do Recife. Angelo esteve envolvido nesses projetos, tendo sido padrinho do Hospital Pedro II, investido na construção do Teatro Santa Isabel e sido acionista da Companhia do Beberibe, empresa de saneamento e abastecimento de água da cidade. Do diário de Vauthier emergem informações casuais como a visita do francês a um dos armazéns do traficante e a ojeriza aos modos grosseiros da amante dele, que batia em seus escravos como se fosse um feitor. Mas o mais interessante é quando Vauthier conta que Henrique Milet, seu companheiro de trabalho e pátria, por ter gastado muito dinheiro em mulheres e bebidas iria partir para Angola “em um dos navios negreiros de *Ange* Carneiro, como carabineiro de carga”.<sup>42</sup> O comentário de Vauthier, que conhecia e era até mais íntimo de outros traficantes, revela que nessa década de 1840 ao se pensar em tráfico de escravos em Pernambuco lembrava-se logo do *Ange*. O engenheiro estava em sintonia com o que declarou o cônsul inglês na mesma época, durante a confusão envolvendo a *Ermelinda* e antes de se tornar amigo do traficante.

Apesar de não ter tido cargos políticos, como foi o caso de outros negreiros na província, Ângelo Francisco Carneiro esteve envolvido na política pernambucana. Seu nome figura nas disputas entre os partidos da província, tendo sido aliado dos “guabirus”, o partido conservador em Pernambuco. Em 1848, ele seria chamado de “marinheiro” pela imprensa praieira e acusado de não só dar dinheiro, mas também a ajudar a melhorar a escrita do jornal conservador *O Lidador*.<sup>43</sup> Em 1849, no auge dos movimentos antilusitanos decorrentes da Revolução Praieira, Ângelo Carneiro fez parte da comissão formada para auxiliar os portugueses que quisessem partir para a colônia de Moçâmedes, que seria fundada na África. A comissão não só custeava o transporte das famílias e suas mobílias, como também os sustentava no território africano, que seria obrigatoriamente

<sup>41</sup> NAGB, Foreign Office, *Slave Trade, Brazil Consular*, 31 de março de 1843.

<sup>42</sup> Grifo meu. FREYRE, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960. Tomo 2, p. 610. No 1º tomo, p. 149, Freyre diz que o engenheiro francês Henrique Augusto Millet (ou Milet) ficou no Brasil, virou senhor de engenho e Cavaleiro das Imperiais Ordens de Cristo e da Rosa.

<sup>43</sup> HEMEROTECA DIGITAL DA BIBLIOTECA NACIONAL, *A Voz do Brasil*, 12 de julho de 1848.



indicado pela própria comissão. O negociante até emprestou oito contos de réis em quatro letras ao consulado português para iniciar a construção de engenhos de açúcar na nova colônia.<sup>44</sup> Em 1849, sua atuação na colonização de Moçâmedes seria ironizada pelo jornal praieiro “A Tentativa Feliz” – coincidência ou não, o nome de um navio negreiro que tinha desembarcado escravos nesse mesmo ano. Com boa dose de ironia, o jornal antilusitano dizia que o milionário “Angelo dos Retalhos” seria o primeiro português enfiado no porão do navio com destino a nova colônia, para lá fabricar cédulas falsas e trazer ao Império brasileiro.<sup>45</sup>

#### *Angelo e o fim do tráfico de escravos: últimas considerações.*

Na década de 1850, com a intensificação da repressão ao comércio negreiro, Angelo Francisco Carneiro foi um dos muitos traficantes portugueses que deixaram o Brasil e retornaram à terra natal. Em 1851, ele seria agraciado pela rainha D. Maria II com o título de visconde de Loures. Em Lisboa, Angelo passaria a viver num palacete de arquitetura romântica na então Rua de São Francisco (hoje Rua Ivens, nº 37), atual sede do elegante Grêmio Literário de Lisboa. Prédio que, aliás, foi utilizado como cenário em várias passagens d’*Os Maias* de Eça de Queirós.<sup>46</sup> A honraria enfureceu os ingleses que esbravejaram contra a concessão de título de nobreza a um homem que “adquiriu vasta fortuna vendendo homens, mulheres e crianças”. No documento, os ingleses também dizem que ele comprou o título dando um “presente” de dez contos de réis a alguém influente do governo. Mesmo nobre, Angelo Carneiro pode não ter deixado o tráfico. Ainda estamos investigando se ele fez parte da associação portuguesa que armava navios negreiros em Lisboa com destino à África e desembarcava escravos no Brasil.

Ângelo Francisco Carneiro morreu em 1858 deixando grande fortuna aos dois filhos, boa parte consistente em prédios no Recife.<sup>47</sup> Como não possuo inventário e nem testamento do traficante, essa notícia é a única indicação que possuo acerca do caráter da sua fortuna. Após sua morte, o filho Angelo Francisco Carneiro Jr manteve as alianças negreiras do pai casando-se com a

<sup>44</sup> Sobre a comissão ver UFDC, *Diário de Pernambuco*, 31 de janeiro de 1849. FELNER, Alfredo de Albuquerque; DIAS, Gastão Sousa. *Angola: apontamentos sobre a colonização dos planaltos e litoral do sul de Angola* (vol. 2). Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1940, Págs.: 124 e 296. Disponível no Google Books. Acesso em: 15 de agosto de 2014.

<sup>45</sup> CEPE, *A Tentativa Feliz*, 6 de outubro de 1849.

<sup>46</sup> No site do Grêmio Literário encontram-se todas as informações sobre o magnífico edifício. <<http://www.gremioliterario.pt>>. Acesso em 15 de agosto de 2014.

<sup>47</sup> UFDC, *Diário de Pernambuco*, 6 de outubro de 1858.



filha do traficante português Antonio Joaquim de Oliveira. Com a esposa, viveria no palacete do pai, envolto no ouro conseguido com o sofrimento de milhares de pessoas.

No Recife, a memória sobre Angelo viveria por algum tempo. Vinte anos após sua morte, um de seus antigos armazéns ainda era anunciado como “Trapiche do Angelo”, lugar onde frequentemente aconteciam leilões. Mas seria seu caráter de homem caridoso que permaneceria nos jornais pernambucanos. Até 1880, por exemplo, o Hospital Português fazia anúncios anuais convidando a todos para as missas que rezavam pelo descanso da alma de seu grande benfeitor, o visconde de Loures. Atualmente, um quadro seu se encontra em lugar de destaque na galeria dos benfeitores da instituição. No meu trabalho, pontuarei esse Angelo Carneiro caridoso e diplomático. Porém, o foco principal é destacá-lo organizando a atividade a qual ele se dedicou a maior parte da sua vida: a compra e o transporte de africanos para serem vendidos no Brasil. A sua trajetória, portanto, possibilita não só conhecer os personagens e a estruturação dos negócios antes e após a lei antitráfico de 1831, mas também resgatar a memória do tráfico de escravos em Pernambuco.

#### *Fontes*

- *Correspondence “The Slave Trade with Foreign Powers, parties to treaties under which captured vessels are to be tried by Mixed Tribunals” (Class B);*
- *Carta Patente: posto de capitão do regimento de milícias de Bailundo, fl. 176v, Código: PT/TT/RGM/F/149799;*
- *Fundo José da Silva Maia Ferreira, Código PT/TT/JSMF;*
- *Porto do Recife, Vigilância Sanitária, Volume nº 1;*
- *Arquivo Histórico do Itamaraty, III Coleções Especiais. Comissão Mista (Tráfico de negros). Embarcação: Nova Granada (1844-1860). Lata 23, maço 1, pasta 1;*
- *Foreign Office, Slave Trade, Brazil Consular;*
- *Jornais: A Voz do Brasil,  
A Tentativa Feliz,  
Diário de Pernambuco,  
Gazeta de Lisboa,  
O Formigão.*
- *The Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD), Disponível em <<http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>>.*





## Bibliografia

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

ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (coord.). *Nova História da Expansão Portuguesa (volume X): O Império Africano (1825-1890)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

BETHELL, Leslie. *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.

CÂNDIDO, Mariana P. *An african slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its hinterland*. Cambridge University Press: African Studies, 2013

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

CARVALHO, Flávia Maria de. *Do fundamento ao avassalamento: ritos e cerimônias, alianças e conflitos entre portugueses e sobas do antigo Ndongo*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História (ANPUH), São Paulo, 2011. Disponível em: < <http://www.snh2011.anpuh.org> >. Acesso em: 22 de novembro de 2014.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2ª edição, 2010.

\_\_\_\_\_. *O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. São Paulo: Revista de História, nº 167, 2012, p. 223-260.

\_\_\_\_\_. O “galego atrevido” e “malcriado”, a “mulher honesta” e o seu marido, ou política provincial, violência doméstica e a Justiça no Brasil escravista. In, SOIHET, Raquel; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *Culturas Polícias: ensaios de história cultural, história política e ensino de história*. Rio de Janeiro: Mauad, 2005.

\_\_\_\_\_. CARVALHO, Marcus. *O patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831*. Varia História, Belo Horizonte, vol. 30, nº 54, set/dez 2014. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/vh/v30n54/a09v30n54.pdf> >. Acesso em: 20 de fevereiro de 2015.



DOMINGUES DA SILVA, Daniel Barros; ELTIS, David. 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 e Londres: Yale University Press, 2008.

FELNER, Alfredo de Albuquerque; DIAS, Gastão Sousa. *Angola: apontamentos sobre a colonização dos planaltos e litoral do sul de Angola* (vol. 2). Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1940.

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

FREYRE, Gilberto. *Um engenheiro francês no Brasil*. Tomo 2. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960.

MARQUES, João Pedro. *Arsênio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negro no século XIX*. Lisboa: Análise Social, vol. 36, nº 160 (2001). Disponível em: <<http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1218728170D4mJR8cg0Tq46KK0.pdf>> Acesso em: 28 de julho de 2014.

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

MILLER, Joseph C. *Way of Death: Merchant Capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830*. The University of Wisconsin Press, 1988.

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

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

REIS, J.J; GOMES, F. S.; CARVALHO, M.J.M. *O Alufá Rufino: Tráfico, Escravidão e Liberdade no Atlântico Negro (1822-1853)*. 1ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

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

\_\_\_\_\_. *Os traficantes de escravos e seu "Infame Comércio" (1827-1860)*. São Paulo: Revista Brasileira de História, v. 15, nº 29, 1995.